

Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros,

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

Director: V. RANKIN DÍAZ

SUMARIO

Hmo. Sr. D. Manuel Quiroga Vázquez, Director general de Agricultura, Industria y Comercio.—El problema español.—Y del empréstito, qué?—Jugadas por diferencias: ¿en qué quedamos?—Los ferrocarriles eléctricos.—Compañía barcelonesa de electricidad.—Teléfono automático.—Los billetes del Banco Español de la Habana.—Los Caminos de Hierro en Suiza.—Las Deudas del Estado.—El Congreso de Buda-Pesth.—Los ferrocarriles de Europa en 1896.—La Agrícola: Sociedad anónima de seguros á prima fija.—COMPANÍAS DE SEGUROS: The Royal, Compañía inglesa de seguros contra incendios.—El cartón-cuero y sus ventajas.—Explotación de los ferrocarriles en 1895.—INFORMACIÓN.—Anuncios.

Ilustrísimo Señor

DON MANUEL QUIROGA VÁZQUEZ,

DIRECTOR GENERAL

de Agricultura, Industria y Comercio.

Al tener hoy el honor de dar á nuestros lectores el retrato acompañado de algunas líneas como ligera semblanza del actual Director general de Agricultura, Industria y Comercio, señor Quiroga, sentimos herir la reconocida modestia de esta noble figura política.

Y lo sentimos, porque conocedores del carácter del Sr. Quiroga, sabiendo que es enemigo de toda exhibición, seguramente no nos perdonará que le hayamos dedicado un espacio en nuestras columnas, aun siendo con el noble propósito de atraer hacia él una modesta parte de la admiración que tan justamente merece.

El Sr. Quiroga Vázquez, que ha sido diputado canovista en las Cortes Constituyentes del 69, lo ha sido después en siete ocasiones distintas en virtud de nuevas elecciones generales, habiendo dado en estos cargos evidentes pruebas de su ilustración y talento, cualidades que le han valido más tarde el ser Senador por la

provincia de Lugo y concejal de Madrid en el primer ayuntamiento de la Restauración.

Su adhesión nunca desmentida al Jefe del partido conservador, y los valiosos servicios que al mismo ha prestado en el desempeño de los cargos y difíciles misiones que sé le han encomendado, hacíanle acreedor á ocupar elevadas posiciones; poco ambicioso y excesivamente modesto, el Sr. Quiroga ha rehusado, no obstante, puestos tan importantes como los de Director de Administración de Filipinas y ministro representante de España en China.

Director general de Administración local durante la época del cólera, el Sr. Quiroga distinguióse por sus acertadas iniciativas y eficaces gestiones.

Abogado y agricultor, sus conocimientos son tan profundos y tan vasta su ilustración, que



no sólo como hombre de carrera, sino como industrial, puede decirse que con dificultad podría hallarse quien á la vez tuviera tan grandes aptitudes para el desempeño de tan distintas y opuestas funciones.

Nuestra enhorabuena al partido conservador que puede sentirse justamente orgulloso al contar en sus filas tan decidido y valioso partidario, y nuestras excusas más sinceras al Sr. Quiroga por habernos tomado la libertad de dedicarle estas líneas, deseosos de que el país no ignore que en el actual Director general de Agricultura tiene un celoso defensor, y una de las figuras de mejores aptitudes dentro del partido conservador para el desempeño de una administración acertadísima y honrada.

El problema español.

Quitar importancia al problema á resolver que se presenta á España, tanto bajo el aspecto social como el económico y político, es no prepararse á los acontecimientos que en día no lejano han de sobrevenir, por consecuencia de los sucesos que vienen desarrollándose poniendo en juego su crédito, su valor persona, la cohesión de sus partidos políticos ante el enemigo común, su comercio interior y exterior, y su producción ó industria.

La prensa, los discursos sensacionales de los grandes hombres, no hacen más que preparar los indicados acontecimientos. Son quejas lanzadas á coro que recoge el país mudo ante lo anormal y desconocido.

Prepararse á infundir la fe y la esperanza con hechos que demuestren estar asegurado el presente y porvenir de ese gran elemento social, llamado pueblo, debe ser la labor preferente de todos los buenos españoles.

Un presupuesto extraordinario, amplio, de auxilios á las fuerzas vivas del país, *Agricultura, Industria, Comercio, Ciencia, Arte y Banca*, que fuese la base de mayores ingresos en el Tesoro en el presente y porvenir, es un hecho práctico, real, positivo, para constituir la fe y la esperanza de una nación. No pensar en aquel elemento de vida real de los pueblos en armonía con las exigencias del presente, dándole tan preferente atención como á éste, es demasiada confianza en lo noble, altivo y des-

interesado de sus vidas y haciendas al pueblo español.

Llevarlo al hecho sería la principal campaña de nuestros gobernantes en el siglo XIX.

Pretender que el pueblo indique los procedimientos ó medios para poner remedio á su aflicta situación, es desconocer lo que son los pueblos cuya filosofía, poco complicada en el fondo, se reduce á esperar en vista de un gran hecho de esperanza, y á sobrecogerse con terror pánico ante lo desconocido, ante lo complicado.

Hace falta, pues, ante el importante problema que se desarrolla en España, que se opere un milagro de humanidad y de bondad, el cual obre el pesimismo que se avecina, convirtiéndole en optimismo, dando un impulso inusitado á la política, con las grandes potencias que sea signo de paz, y otro milagro económico que active las fuerzas vivas del país, signo también de mayor riqueza.

Hacer aquellos milagros es obra exclusiva de los Gobiernos. Proponer los medios ó procedimientos para que se verifiquen en la parte económica, incumbe á las asociaciones productoras después de detenida discusión de los mismos.

Y del empréstito, qué?

Pues del empréstito nada. De Francia nos ha venido la desagradable noticia de que las negociaciones para el empréstito *grande*, entabladas con la banca extranjera, no han dado resultado, y dicho proyecto de empréstito queda desde luego completamente abandonado por ahora.

Este *por ahora* lo consignamos benévolamente, aceptando la explicación del señor Cánovas del Castillo; porque claro está que no es posible decir, en absoluto, que más adelante no puedan cambiar las cosas de aspecto, y lo que hoy parece irrealizable llegue á ser fácil y hacedero en mejores condiciones, tal vez, de las que ahora nos habríamos visto obligados á aceptar.

Ya hemos visto probado cuanto decíamos en nuestro último número con respecto á la ley de auxilios á los ferrocarriles, que no serviría para nada.

Y para ser imparciales, confesamos de antemano que la causa tal vez más influente en el fracaso del empréstito *exterior*, ha sido el estado de los mercados del dinero y la contracción que éste ha experimentado, por motivos generales de orden económico y político, que han surgido con tal mala oportunidad para la contratación de cualquier operación financiera.

Sea por lo que fuere, el fracaso ha venido, y con el fracaso el descrédito público.

Ahora, según la prensa diaria, se vuelve los ojos á nuestros propios é interiores recursos, y publica el siguiente toque de atención, por boca del Presidente del Consejo:

«Cuando todo lo haya apurado, sin resultado, si llegara este caso, volveré á mis primitivas ideas buscando los recursos aquí en el país, y yo creo que el patriotismo se impondrá á todos y el Gobierno dispondrá de los elementos necesarios para acabar con las insurrecciones de Cuba y de Filipinas.

Que este llamamiento del Gobierno á la nación no será desairado, lo tengo por seguro; que un país que no ha regateado sus hijos para enviarlos á pelear, nadie tiene derecho de suponer siquiera que no dará los recursos necesarios para acabar pronto la guerra, si, como espero, tienen nuestras almas el éxito que se calcula.»

Esto, dicho antes de pasear por los mercados extranjeros nuestras peticiones de dinero á oneroso interés, nos habría parecido muy racional y muy propio; pero ahora, no dudando que los españoles responderán cada uno en la medida de sus fuerzas á toda apelación á su patriotismo, nos parece triste y desconsolador cuanto se hace y como se hace.

Ahora bien; si había esa confianza en encontrar en casa los recursos necesarios para acabar pronto la guerra, ¿por qué se ha recurrido á la banca extranjera?

Si así lo creyó el Gobierno, no debió nunca arrancar de la Representación nacional leyes económicas que, al dolor con que fueron otorgadas, hay que añadir ahora el sonrojo de verlas ineficaces, porque no hay quien las acepte.

Jugadas por diferencias.

¿EN QUÉ QUEDAMOS?

Sabido es que en tanto el Código de Comercio concede gran libertad para este género de operaciones, dos leyes de Bolsa, las de 1854 y 1875, anterio-

res al Código, no sólo merman esa libertad, sino que reglamentan las operaciones, exigiendo determinadas condiciones que hoy ya no se cumplen para jugar por diferencias.

Debido á esta dualidad de leyes, el criterio judicial no es uno como debiera, y en tanto que no ha mucho tiempo un juzgado de Madrid consideraba estas jugadas como juego de azar, atendiendo sin duda á las leyes de Bolsa, y la audiencia revocaba la sentencia dictada ajustándose al Código.

Más tarde, en Febrero último, conoció el Tribunal Supremo de otro asunto de esa índole en el que, si bien no de frente, resolvió en el sentido de declarar libres dichas operaciones.

Hoy vuelve á suscitarse la misma cuestión: ¿Qué legislación debe regular estas jugadas, la anterior ó la posterior al Código de Comercio? La audiencia de Barcelona ha insistido en el criterio de que son *juego de azar*; el litigio está pendiente de la resolución del Tribunal Supremo.

Que el asunto es de suma importancia, salta á la vista si se tiene en cuenta el sinnúmero de estas jugadas que diariamente se realizan, dependiendo cuantiosos capitales de la declaración que en definitiva haga el Supremo, considerándolas fraudulentas ó perfectamente lícitas, según se aplique una ú otra legislación.

No es de extrañar, por tanto, que por la gente de negocios se espere con impaciencia la sentencia del Supremo, que debe publicarse de un momento á otro, y de la que daremos noticia á nuestros lectores.

LOS FERROCARRILES ELÉCTRICOS

Ultimamente fué presentada al Congreso de los Estados Unidos una petición por una compañía que trata de constituirse con el fin de construir un ferrocarril, del sistema biciclo, desde la capital de la nación á la ciudad neoyorquina, centro comercial del país.

Esa petición, expresa el proyecto de establecer un tránsito tan rápido como el viento, las aves de paso ó el de la máquina aérea, de que tanto se ha hablado últimamente.

Entre los socios fundadores se cuentan varias personas de larga experiencia en la construcción de obras públicas, cuyos nombres bastan para garantizar la buena fe de la empresa.

La rapidez del tránsito es una de las cosas que más armonizan con las tendencias de nuestra época. En la actualidad se necesitan de cinco á seis horas para transportar la correspondencia ó los pasajeros de Nueva York á la capital, pero si el proyectado fe-

ferrocarril se construye, ese tiempo quedará reducido á la mitad.

Para ir ahora desde Nueva York ó de Washington á Chicago, se necesitan 20 horas; cuando este ferrocarril bicicleta eléctrico esté construido, el viaje se podrá hacer en ocho.

No hay asunto de mayor importancia para el país que el referente al transporte de las balijas del correo, el ejército, pasajeros y flete desde unos Estados á otros, y por consiguiente, es de desear que la obra se ejecute.

Los peticionarios no solicitan subvención alguna ni otro privilegio que el de adquirir el derecho de vía en concordancia con las leyes de cada uno de los Estados por donde han de pasar los ramales de su ferrocarril.

En las inmediaciones de la vía proyectada habitan no menos de cinco millones de personas, y la rapidez del tránsito ha de ser benéfica para todas ellas.

El desarrollo de la fuerza eléctrica ha llegado ya á un grado tal, que no es posible dudar de su adaptabilidad á la propulsión de los trenes.

Se calcula que durante los quince últimos años, se han gastado más de 200 millones de duros en la construcción de ferrocarriles eléctricos de diversos sistemas, y la extensión de las líneas aumenta cada día con mayor rapidez.

La sustitución de las locomotoras de vapor con los motores eléctricos es solo cuestión de tiempo. Los actuales ferrocarriles de vapor continuarán haciendo el servicio local y sus administradores harán que se demore el establecimiento de las líneas eléctricas destinadas á transportar el correo y los pasajeros con mayor rapidez y seguridad; pero la innovación se ha de hacer de todos modos, y entonces las grandes locomotoras de vapor se considerarán como cosas del pasado.

En vez de una tonelada que en ellos puede visjar, bastarán 400 libras, y los ferrocarriles, en vez de superficiales serán elevados, con lo cual se evitan los accidentes que con frecuencia hay que lamentar con motivo de los cruces en caminos y calles.

El sistema á que nos referimos es el bicicleta de Brott, con el cual se puede alcanzar y sostener en largos trayectos, sin dificultad mecánica, una velocidad de 120 millas por hora, ó sean 193 kilómetros en vez de los 60 que ahora alcanzan la generalidad de los trenes.

Con el sistema bicicleta, la fricción se reduce al grado mínimo y se obvia la necesidad de arrastrar tan grande peso muerto como representa la locomotora, y que en ella es necesario para que sus ruedas no resbalen sobre los rieles.

Cada coche llevará su motor y podrá subir fácilmente pendientes hasta de 10 por hora, además, el peso gravita sobre un carril central, y no hay peli-

gro de descarrilamientos en las curvas moderadas. La forma de la vía es semejante á la de la W y da paso á dos trenes.

Las ruedas que, como hemos dicho, se hallan en el centro de los coches, tienen grandes rebordes por ambos lados y van sobre un solo carril central; pero cada vehículo lleva además en los costados unas ruedas neumáticas que cuando el coche se inclina hacia uno de sus lados, se apoyan en carriles altos, y le sostienen cuando está parado. La madera que se ha de usar para la construcción de la vía será vulcanizada, y por esta razón puede durar entre veinte y veinticinco años sin necesitar pintura. Los coches son de punta aguda para que venzan más fácilmente la resistencia que les ofrece el viento.

Los motores, sin engranaje, estarán situados á ambos lados de cada rueda motriz, suministrándole una fuerza de 100 caballos. Como la estructura de la vía es elevada, es más fácil construiría de modo que haga pocas pendientes, por lo mismo que los postes pueden ser cortos ó largos, según pida el nivel del terreno.

Si se construye la línea entre Washington y Nueva York, los trenes sa'drán cada treinta minutos, y un sistema de señales eléctricos servirá para evitar los choques.

La velocidad de la máquina de vapor llega á su límite cuando los cilindros no puedan recibir y agotar el vapor más aprisa, y es bien sabido que las máquinas construidas para alcanzar grandes velocidades, se deterioran muy pronto con motivo de la fricción de las partes operantes, mientras que el motor eléctrico en su más sencilla forma, es esencialmente un aparato de gran velocidad.

Compañía Barcelonesa de Electricidad.

Bajo el título que antecede se constituyó el 7 de Diciembre del año 1894, según escritura pública otorgada ante el notario D. Ignacio Plana y Escubós, en Barcelona, una Sociedad anónima, con el principal objeto de llevar á cabo en la capital del Principado la producción y explotación industrial de la electricidad.

En los Estatutos de esta Compañía, que tenemos á la vista, insértanse, con perfecta claridad, las bases fundamentales de su fundación y constitución, así como el modo de funcionar de su organismo, y de deberes y derechos de todos los que con ella se han de relacionar.

Su duración se fija en noventa y nueve años, y el capital social en tres millones de pesetas. Los nombres de las personas que figuran al frente de la institución son buena garantía de que ésta ha de cum-

plir con exactitud y acierto el objeto social, y permiten esperar un éxito completo en sus gestiones, a pesar de las dificultades con que necesariamente han de tropezar en Barcelona las instalaciones de luz eléctrica, por lo muy generalizado que se encuentra el consumo del gas, el cual, á su buena clase, reúne la condición de ser sumamente económico, por la competencia natural de las dos grandes fábricas que existen. Sin embargo de tales circunstancias, creemos que el público irá comprendiendo las no escasas ventajas y comodidades que el alumbrado eléctrico le proporciona, y en brevisimo plazo se generalizará tanto con el gas.

El 27 de Junio último celebróse la junta general de accionistas de la Compañía que nos ocupa, y en ella fué presentada la Memoria de su Consejo de administración, dando cuenta del estado de las obras y demás pormenores referentes á su situación industrial y económica. Según ellos, la compañía ha llevado á cabo, de conformidad con lo que á su fundación se convino, la compra de todas las propiedades, máquinas, contratos, etc., de la Sociedad Española de Electricidad, en el precio de dos millones de pesetas, que ha satisfecho ya, y en Enero del presente año se han comenzado las obras de construcción de la nueva fábrica é instalación de máquinas, capaces para suministrar alumbrado de 100.000 lámparas, cuyos trabajos, así como el de la red de cables, se encomendaron á la Sociedad general de Electricidad de Berlín.

Estos son los dos puntos esenciales que abraza la Memoria citada, únicos de interés, por ahora, que se deben tratar, interin comienza la parte de explotación del alumbrado.

Del Balance cerrado en 31 de Diciembre de 1895, resulta un beneficio de 23.540,51 pesetas, que se ha acordado pase á cuenta nueva.

He aquí el contenido del Balance expresado:

Activo.	Pesetas.
Accionistas.....	2.800.000
Depósitos necesarios.....	21.000
Primer establecimiento.....	2.191.068,77
Cuentas deudoras.....	33.000
Caja.....	411,40
	5.045.479,17
Pasivo.	
Capital.....	4.000.000
Acreeedores por depósitos.....	21.000
Sociedad Española de Electricidad.....	1.000.000
Acreeedores diversos.....	938,66
Pérdidas y beneficios.....	23.540,51
	5.045.479,17

El Consejo de Administración de esta Compañía lo forman los señores siguientes:

Excmo. Sr. Conde de Serra y de Sant Iscle, Marqués de Robert, *Senador del Reino*, Presidente.

Sr. D. Emilio Rathenau, *Director general de la Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft*, de Berlín, Vicepresidente.

Sr. D. Arturo Gwinner, *Director de la Deutsche Bank* de Berlín, Administrador delegado en Berlín.

Sr. D. Enrique Parellada, *Director de la Sociedad general de Teléfonos*, Administrador delegado en Barcelona.

Sr. D. Eugenio Bruniquel, *Administrador delegado de la Société Lyonnaise des Eaux et de l'Eclairage*, en París.

Sr. D. Manuel Arnús, *Banquero en Barcelona*.

Sr. D. Carlos Fürstenberg, *Director de la Berlin Handels Gesellschaft*, de Berlín.

Sr. D. Carlos Leonir, *Banquero en Ginebra*.

Sr. D. Eugenio Landau, *Cónsul general de España en Berlín*.

Sr. D. Enrique Courtin, *Director de la Sociedad general de Aguas* de Barcelona.

Sr. D. Rodolfo Sulzbach, *Banquero en Francfort S/M*.

Sr. D. Ramón María Lobo, *Administrador de la Compañía general Madrileña de Electricidad*.

Teléfono automático.

Hoy que tan malo es el servicio que presta la *Sociedad de Teléfonos* de Madrid, debido sin duda al poco celo desplegado por las señoritas que tienen á su cargo dicho servicio, creemos que esta Sociedad debería estudiar el proyecto del ingeniero ruso Apostoloff, con lo cual podríamos asegurar ganarían bastante los abonados y la empresa.

Baste decir, que el proyecto de que vamos á dar una pequeñísima descripción, no necesita personal alguno para el servicio central, y que puede usarse en grandes ciudades, pues la instalación que propone puede servir hasta diez mil suscriptores.

He aquí en qué consiste el mecanismo: en la estación central, cada suscriptor está representado por un aparato encerrado en una caja de tres ó cuatro pulgadas en cuadro, que está unida por un circuito metálico ordinario con la instalación en el domicilio. A ésta se añade un pequeño aparato que el autor llama de transmisión, y que presenta á ambos lados del aparato dos chapas perforadas por tres agujeros cada una: en estos agujeros se corren, como en los calendarios perpetuos, cifras que ocupan el hueco perforado.

En esta disposición, cuando el suscriptor desea co-

municar, supongamos con el número 1.795, aprieta el botón de la izquierda, hasta que en los dos agujeros extremos se lee la cifra 17, y luego los de la derecha señalando 95. Esta operación produce un movimiento idéntico en la caja que le representa en la Central.

La corriente positiva, producida por el botón de la izquierda, imprime 17 corrientes sucesivas á un electro imán que mueve una aguja que se detiene, después de haber pasado por 16 indicadores de otras tantas centenas. Por el mismo procedimiento las corrientes negativas de la derecha mueven otra aguja que llega hasta el número 95.

Cuando el suscriptor aprieta el botón central, una vez establecido el número en el aparato de la casa llamada, suena el timbre descubriéndose una chapa que tiene el letrero ¿Está usted ahí? Seguidamente se entabla la conversacion en la forma ordinaria, y al retirarse los conferenciantes, aprietan el botón, y las cifras de los aparatos vuelven al cero, quedando en disposición de ser usadas de nuevo.

LOS BILLETES DEL BANCO ESPAÑOL DE LA HABANA

Mientras que la mayoría de la prensa de Madrid no ha cesado estos días de publicar sueltos manifestando las dificultades que encontraba el Banco para poder poner en circulación la emisión de billetes, para qué fué autorizado, por no quererlos admitir el público, vean nuestros lectores lo que dice nuestro estimado colega la *Gaceta de los Ferrocarriles de la Isla de Cuba*, sobre tan importante cuestión, en un artículo que rebosa patriotismo:

«Desde el sábado 29 de Agosto pasado han comenzado á circular en esta capital la emisión de billetes del Banco Español, según contrato celebrado con la Hacienda. Hemos notado con verdadera satisfacción que el público los ha recibido sin reparos ni restricciones, y por consiguiente, cabe felicitar cordialmente al Gobierno y al Consejo de administración del Banco, por el éxito que han obtenido, en una época difícil cual la presente. Séase de curso forzoso ó voluntario, no cabe duda que la emisión se ha realizado brillantemente, llenándose un vacío, que verdaderamente no podía subsistir, sin acarrear graves trastornos morales y materiales. A la fecha que escribimos estos renglones (14 de Septiembre), la cantidad de billetes puestos en circulación no es todavía de suficiente ascendencia, para excitar la especulación en grande escala, y por consiguiente es difícil poder desde ahora emitir opinión sobre el curso que tomará el mercado más adelante. De todos modos, palpamos por el momento que el público los está recibiendo muy bien, desplegando gran cordura y patriotismo, sin necesitarse absolutamente de la excitación gubernativa.

Hemos oído decir que en muchas casas de cambios se pretende desprestigiar en un 2 por 100 los referidos billetes, y por consiguiente, para adquirir \$ 100 en oro español hay que abonar \$ 102 en billetes del Banco. También hemos oído decir, que los detallistas y los establecimientos de distintos giros, que expenden mercancías al menudeo, están recibiendo los pagos en billetes bajo la misma base de precios que percibiendo monedas de plata. Esto último no parece equitativo, porque habiendo en el mercado un 12 ó 13 por 100 de referencia entre el tipo de la plata á con respecto al oro, resultaría de hecho una depreciación de 12 á 13 por 100 también para los billetes. Repetimos que sólo mencionamos lo expresado, cual rumores que han llegado á nuestros oídos, porque prácticamente resulta, que la cantidad de billetes que hasta ahora han salido á la circulación no es de suficiente magnitud para poder apreciar la estimación que les dará el comercio al por mayor, cuando las transacciones adquieran verdadera importancia, tomándose por base dicho seguro fiduciario.

Nuestras Compañías ferroviarias, acatando siempre con largueza las disposiciones gubernativas, están recibiendo los billetes para toda clase de pagos, cual oro á la par.

«Se trata de arbitrar recursos para hacer frente á las necesidades de la guerra. España en hombres y dinero es inagotable, de todo nos manda. Justo es que Cuba haga sus emisiones de billetes, que los admita con el mismo cariño que recibe la moneda de oro. La situación es transitoria. No tema nuestro invicto general Weyler, nuestro pacificador, nuestra estrella Polar, que Cuba siempre fiel, está dispuesta á crear nuevos capitales de emisiones, lanzándose al mercado en forma de billete forzoso.

Ya vendrá el día para amortizar la deuda. Hoy solemos pensarnos en terminar la guerra.»

LOS CAMINOS DE HIERRO EN SUIZA

Las personas que tienen la fortuna de viajar y lo han verificado por el extranjero, al hablar después del modo de ser de las Compañías ferroviarias, elogian, sobre todas, las de los ferrocarriles suizos, por su excelente organización.

Imensos vagones, unidos todos ellos por medio de un pasillo, bien en el centro ó á un costado. Los carruajes de tercera, tan buenos y tan confortables que cualquiera que sea la distancia del recorrido; casi todo el mundo viaja en ellos. En segunda clase suelen ir alguno que otro; en primera nadie.

Otras grandes ventajas encuentra el público, cuales son: que puede entrar y salir en la estación cuan-

do quiere; ningún empleado os preguntará qué de- seáis ó dónde váis; no teneis necesidad de tomar bi- llete, sino que montais en vuestro tren, y una vez en marcha, os cobran.

Claro está que si esto se hiciera en España habría algunos que se propondrían viajar gratis, y lo con- seguirían, por lenidad en los empleados y por carác- ter nacional; pero para eso está la ley, para ser cum- plida severamente, y se cumple por todos en Suiza.

Cuántas veces por los mil y un impedimentos y preguntas que se hacen al viajero está viendo el tren en la misma estación á punto de partir, y por no poseer aún el billete, tiene que quedarse en tierra y con esto sufrir quebrantos en intereses ó no llegar á tiempo para recibir el último suspiro de un ser querido.

Todos estos inconvenientes están resueltos en Suiza con poder tomar el viajero el tren sin billete; para eso en cada estación recorre todo el empleado encargado de cobrar los billetes.

Los trenes suizos llevan siempre compartimientos para fumadores exclusivamente, con la particulari- dad de que en un vagón ó en varios, según las nece- sidades del servicio, en un mismo vagón, la mitad de él es para fumadores, y la otra mitad no; de mo- do que un viajero que va con su familia puede pa- sar fácilmente un instante al compartimiento de al lado, fuma su cigarro, y con dar dos pasos, está otra vez al lado de su familia. Esto es muy cómodo.

Además en el tren va gabinete de tocador y apa- ratos de calefacción. Tenéis frío, dáis á una llave, y los tubos se llenan de agradable vapor; tenéis ca- lor, cerráis la llave; queréis luz, la tenéis eléctrica con dar á otra llave. ¿No es esto poner al viajero en condiciones de que jamás tenga pereza de viajar?

Con ser Suiza un país muy accidentado, la veloci- dad que llevan los trenes es muy superior á los de Francia, Alemania y España. Resulta, pues, que en Suiza la gente viaja mucho, primero porque le re- suelve problemas del momento la profusión de los trenes y la velocidad, y después por las tarifas de pre- cios, que son muy económicas y de muy distintas clases. Abonos, billetes circulares, billetes de dura- ción de ocho días, de un mes, todos ellos enlazados con los de los vapores de los lagos y los de una Com- pañia con otra, sin la menor molestia por vuestra parte; y si vuestro itinerario tiene un recorrido de consideración, por cada 200 kilómetros encontráis una reducción de un 25 ó de un 30 por 100.

Las deudas del Estado.

En los momentos en que se trata de negociar un nuevo y colosal empréstito, á que las circunstan- cias nos obligan, para sostener nuestro amenazado poderío colonial, creemos de oportunidad recoger

en breve síntesis el conjunto de las *Deudas* que pesan sobre el Estado, para poder estimar el grado del sacrificio que se impone esta nación, siempre generosa de su sangre y su dinero, á fin de sacar á salvo su honra y sus derechos hereditarios.

Deuda peninsular.

CONSOLIDADA:	CAPITAL	INTERESES
	Pesetas.	Pesetas.
5 por 100 reconocido á los Estados Uni- dos (1834).....	3.000.000	Los paga Cuba.
Perpetua 4 por 100 exterior.....	1.971.151.000	78.846.040
Idem id interior....	2.273.279.000	94.032.332
A favor del clero por sus bienes.....	350.174.914	,
Títulos y residuos de la Deuda proceden- te del personal.....	1.308.003	,
Totales.....	4.598.915.917	172.878.372
AMORTIZABLE:		
Al 4 por 100.....	1.654.995.000	61.224.050
Acciones de Obras pú- blicas.....	426.000	10.750
Idem de carreteras ..	212.500	4.600
Totales.....	6.254.549.417	237.117.772
DEL TESORO:		
La Deuda flotante... ..	457.000.000	18.539.870
Contrato de Almadén	104.344.883	5.172.244
Anticipo Tabacalera..	60.000.000	3.000.000
Anticipo del Banco (Ley de 1891).....	150.000.000	1.266.300
Préstamo del Banco de París.....	50.000.000	,
TOTALES.....	7.075.894.300	265.096.186

Deuda cubana.

	CAPITAL	INTERESES
	Pesetas.	Pesetas.
5 por 100 reconocido á los Estados Unidos.	,	142.500
Amortizable 1 por 10	3.000.000	,
Amortizable 6 por 100 (1886).....	870.000.000	52.200.000
Amortizable 5 por 100 (1892).....	632.500.000	31.625.000
Totales.....	1.505.500.000	83.967.500
Débito al Tesoro de la Península.....	250.000.000	,
TOTALES.....	1.755.500.000	83.967.500

Resumen.

	CAPITAL	INTERESES
	Pesetas.	Pesetas.
Deuda peninsular....	7.075.894.300	265.096.186
Idem cubana	1.755.500.000	83.967.500
Totales.....	8.831.394.300	349.063.686

A estos totales debemos considerar ahora aumentados los 1.000 millones del nuevo empréstito, que queremos suponer sirvan para enjugar hasta 500.000 de la Deuda flotante entre la peninsular y cubana, y que su tipo de interés no pase del 6 por 100 á todo coste.

Así hallaremos:

	CAPITAL Pesetas.	INTERESES Pesetas.
Anterior.....	8.831.494 300	319.063.686
Nuevo empréstito....	500.000 000	30.000.000
Totales.....	9.331.394.300	379.063.686

Téngase en cuenta que en los intereses no hemos calculado ni los 12 millones consignados para quebranto de la moneda por pago de la Deuda exterior ni los intereses por depósitos y fianzas y tercera parte del 80 por 100 de Propios, que gravan anualmente el presupuesto de gastos en 3.300.000 pesetas.

De modo que, después de realizado el próximo empréstito, y suponiendo que se termine en Marzo próximo la guerra de Cuba, puede, sin temor á exageración alguna, calcularse que en primero del año económico de 1897 98, la Deuda del Estado español sera de 10.000 millones de pesetas, que obligan al pago de 400 millones anuales, sólo en concepto de intereses, sin contar para nada la amortización.

(De El Tiempo).

El Congreso de Buda-Pest.

Los debates sobre la cuestión monetaria en esta Asamblea agrícola internacional han dado los resultados siguientes, según declaración de los miembros de la misma:

1.º Durante tres días de debates, ningun orador ha puesto en duda que la postración de la agricultura europea no sea consecuencia de la depreciación anormal de los precios de los productos agrícolas.

2.º La relación íntima de la cuestión monetaria y de la cuestión agrícola se ha confirmado casi por unanimidad por los delegados del Congreso agrícola.

3.º La gran mayoría de todos los oradores, sin distinción de opiniones en materia monetaria, ha corroborado la de las más eminentes autoridades en estadística agrícola acerca de la falta de sobreproducción de los cereales, y reconocido que los bajos precios de los granos no son resultado de dicha sobreproducción.

4.º Por todas partes se ha debido admitir, hasta por los partidarios de patrón de oro, que el *bimetalismo internacional* provocará un alza del precio de los cereales.

5.º Los partidarios del patrón de oro no han presentado ya en los debates aquellos argumentos con los que han influido hasta ahora en la opinión pública respecto al *bimetalismo internacional*, sosteniendo que el sistema tenía solamente por objeto permitir á los propietarios territoriales cargados de deudas perjudicar á sus acreedores, satisfaciendo sus créditos por medio de una mala moneda.

6.º Los que suscriben estas declaraciones tienen la convicción de que la crisis agrícola llegará á su fin con la regulación de la cuestión monetaria, y, por lo tanto, consideran como un deber imperioso por parte de los Gobiernos entrar lo más pronto posible en negociaciones entre sí para llegar á esta inteligencia.

Los ferrocarriles de Europa en 1896.

La Dirección de ferrocarriles del Ministerio de Obras públicas de Francia, acaba de publicar la situación de los caminos de hierro de Europa que estaban en explotación en 31 de Diciembre de 1895. He aquí el cuadro general comparado con la situación en 31 de Diciembre de 1894:

LONGITUD EN EXPLOTACIÓN

PAÍSES	31 Diciembre 1894.	31 Diciembre 1895.	AUMENTOS	
	Kilóms.	Kilóms.	Kilóms.	Por 100.
Alemania.....	45 462	46.451	989	2,17
Austria-Hungría...	30 038	30.899	861	2,86
Bélgica.....	5 545	5 660	115	2,07
Dinamarca.....	2.267	2.267	"	"
España.....	11.757	12 052	295	2,51
Francia.....	39.979	40 209	230	0,57
Gran Bretaña é Irlanda.....	33 641	34.058	417	1,23
Grecia.....	915	930	15	1,63
Italia.....	14.626	15.057	431	2,94
Países Bajos.....	2.117	2 117	"	"
Luxemburgo....	435	435	"	"
Portugal.....	2.340	2.340	"	"
Rumanía.....	2 581	2.741	160	6,19
Rusia.....	33.311	35.323	2.012	6,04
Finlandia.....	2.249	2 394	145	6,44
Servia.....	540	540	"	"
Suecia.....	9 234	9 755	521	5,64
Noruega.....	1.726	1.777	51	2,96
Suiza.....	3.477	3.527	50	1,43
Turquia, Bulgaria y Rumelia.....	2 010	2.199	189	9,40
Islas de Malta, Jersey y Man.....	110	110	"	"
Totales.....	244 910	251.391	6.481	2,64

Rusia continúa acrecentando de modo prodigioso su red de ferrocarriles, pues, como se ve, en 1895

marchó á la cabeza de ese crecimiento con aumento de 2.012 kilómetro-, y eso que no están comprendidos en la estadística ni los ferrocarriles transcanpianos ni el siberiano.

Después de Rusia, Alemania es la que ha aumentado más su red (en 989 kilómetros).

Siguen en el orden Austria, con 864 kilómetros de aumento, y Suecia, con 521.

A continuación de Suecia, ó sea en el quinto lugar, está Italia con un aumento de 431 kilómetros, é Inglaterra con 417.

El séptimo lugar corresponde á España, que aumentó 295 kilómetros, y el octavo á Francia, con solamente 230.

LA AGRÍCOLA

SOCIEDAD ANÓNIMA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

En la capital de Navarra se constituyó por escritura pública otorgada el 4 de Marzo último esta Sociedad anónima de seguros á prima fija sobre la vida de los ganados de especies caballar, mular, asnal y bovina, bajo la denominación de *La Agrícola*. El capital social será de 125.000 pesetas dividido en 250 acciones de 500 pesetas una. Estas acciones serán nominativas hasta el desembolso del 50 por 100 del capital. Realizado este desembolso, queda al arbitrio del Consejo de administración el convertir las acciones en títulos al portador.

El desembolso del capital social se hará entregando el 5 por 100 del valor de la acción al suscribirlo: otro 5 por 100 al terminar el primer trimestre, y el resto en los plazos y proporción que determine el Consejo de administración, no pudiendo estos plazos bajar de cinco.

La Dirección administrativa de la Sociedad está encomendada á un Consejo de administración, compuesto de diez individuos. El presidente de este Consejo tiene el carácter de Director gerente de la Sociedad.

Al fin de cada semestre, el Consejo presentará á la Junta general ordinaria el balance oficial correspondiente á los seis meses de operaciones.

Esta es en síntesis la organización de esta nueva entidad aseguradora, que con tan buen pie comienza su gestión, como lo demuestra la inserción de varios comunicados publicados en varios periódicos de Pamplona, en los cuales se hace pública por parte de los asegurados en dicha Sociedad la prontitud con que les ha sido abonado el importe de los siniestros ocurridos, por lo que merece nuestros plácemes mucho más cuando en esta rama del seguro se llevan practicados en los últimos años algunos ensayos que no dieron nunca el resultado debido y

que tan necesario es un país donde tan grande es la riqueza pecuaria.

No hay para qué manifestar que el proceder de esta Sociedad honra á su Director gerente D. Cayetano Lapoya por sus acertadas gestiones, á quien felicitamos por ello, deseando sinceramente que *La Agrícola* dé á los elementos con que cuenta el impulso y desarrollo á que le dan derecho su honradez y laboriosidad.

COMPAÑÍAS DE SEGUROS

THE ROYAL

Compañía inglesa de seguros contra incendios.

En 1845 se fundó esta respetable Compañía británica, y en los 51 años que cuenta de existencia, ni un momento ha decaído en su marcha progresiva y continuo desarrollo en sus negocios, por lo tanto, no necesita encomios ni bombos, lo cual constituye la mejor recomendación que de ella puede hacerse.

Nada más práctico para manifestar la potencia financiera y el avance del seguro de *The Royal*, que la publicación del balance cerrado el 31 de Diciembre de 1895:

Activo.	Pesetas.
Hipotecas sobre fincas en el Reino Unido (Inglaterra).....	47 133.990,02
Hipotecas sobre fincas fuera del Reino Unido	5.146.569,62
Préstamos sobre reversiones ó intereses vitalicios.....	3.226.749,50
Préstamos sobre pólizas de vida de la Compañía dentro del límite de su valor en amortización.....	8.965.586,10
<i>Inversión:</i>	
En valores del Gobierno inglés y de las Colonias, y de Gobiernos extranjeros.....	24.314.244,87
En primera hipoteca de obligaciones de ferrocarriles y otros valores privilegiados de los Estados Unidos y Colonias	31 102 878
En obligaciones consolidadas y acciones privilegiadas y ordinarias de ferrocarriles in	

	<i>Pescetas.</i>	
gleses, coloniales y extranjeros. . .	70.101.775,88	
En otros valores in- gleses	15.604.215,50	
En edificios de pro- piedad absoluta..	25.011.248	
En edificios en lo- cación.	3.383.665,13	169.518.027,38
<i>Préstamos.</i>		
A varios Municipios y distritos muni- cipales de la Gran Bretaña con ga- rantía de sus ar- bitrios.	9.922.177,65	
Sobre valores de fe- rrocarriles ingle- ses y escoceses con márgenes... .	5.161.460,10	11.083.637,75
Saldos en poder de Agentes, reci- bidos posteriormente.		3.175.502,87
Primas á cobrar, recibidas poste- riormente		854.907,25
Intereses por cobrar, recibidos pos- teriormente		2.336.839,88
Efectivo en caja y en cuenta co- rriente con los banqueros		15.380.529,38
<i>Total</i>		<u>270.822.339,75</u>
<i>Pasivo.</i>		
Capital		11.271.060
Fondo de reserva.		47.471.807,37
Fondo de seguros de vida.		146.698.437,62
Fondo de anualidades.		7.549.309,88
Fondo de incendios.		27.840.000
Cuenta de seguros perpetuos.		1.302.706,75
Fondo de supervivencia.		1.355.197,37
Saldo de cuentas de gancias y pér- didas.		21.560.563,13
Reclamaciones pen- dientes por incen- dios y por vida..	4.722.386	
Dividendos por re- clamar.	194.066,12	
Cuentas pendientes pagadas poste- riormente.	305.791,14	
Letras á pagar.	611.014,37	5.773.257,63
<i>Total</i>		<u>270.822.339,75</u>

Sólo nos resta manifestar que es de sentir que tan respetable Compañía no extienda su radio de acción por España ampliando su organización, mucho más contando con un Agente general como don

Joaquín Calsina y Serra, quien reúne las condiciones de seriedad, conocimientos nada comunes en la rama del seguro y actividad excepcional, para que en breve plazo alcance *The Royal* entre nosotros el puesto que de derecho le corresponde.

Por lo tanto, pecaríamos de injustos si no hiciéramos constar que una gran parte de la fama que goza en España se debe al Sr. Calsina Serra, á quien de veras felicitamos por su acertada gestión y cuidadoso esmero con que proceda.

EL CARTÓN-CUERO Y SUS VENTAJAS

El *cartón-cuero* es el único sistema que puede resistir el ardor del sol en los países cálidos, y que, después de 40 años de un éxito continuo, ha obtenido un número infinito de medallas en todas las Exposiciones en que han figurado estos productos. Según esto, el Sr. Maldínez, calle de Mesón de Paredes, 25 en Madrid, es el único expendedor en la corte del *cartón-cuero*.

Los diferentes modos de techumbres tienen cada uno sus ventajas, que casi es inútil enumerar: el cinc calienta en demasía, hace inhabitables las habitaciones durante el verano y no las protege jamás contra el frío; las tejas son frágiles, cuestan muy caras para ponerlas y de transporte, y se parten con las heladas; la pizarra es aún más frágil que la teja, cuesta más cara y nunca preserva contra el frío. Solamente el *cartón-cuero*, por su excepcional composición, puede resistir al calor más intenso, lo mismo que contra la nieve, el granizo, la lluvia y los huracanes.

Impermeable hasta el último grado, no presenta, pues, el inconveniente de la teja, que es porosa, y por consiguiente húmeda. Su ligereza, ó sean 3 kilos por metro cuadrado, desafía toda clase de comparación, y su excesiva baratura lo designa naturalmente á los propietarios, ingenieros, contratistas, etc., etc.

Colocado entre las tejas, como se hizo en el Palacio de la Industria de la Exposición Universal de París en 1889, el *cartón-cuero* impide al agua y al polvo penetrar, evitando igualmente las rupturas; colocado sobre el cinc, sobre el plomo, cobre y hierro blanco, evita la oxidación, la irradiación, el ruido desagradable que hace la lluvia al caer y protege, finalmente, contra la humedad bajo todas sus formas.

El *cartón-cuero* que vende el Sr. Maldínez en Madrid, es del sistema que ha sido empleado con pleno éxito por los ingenieros militares en Francia y España, y principalmente en las islas Filipinas y golfo de Guinea (Fernando Poo). El Ayuntamiento de

Barcelona lo aplicó no menos felizmente en la Exposición Universal en 1888; lo encontramos aún en la Exposición del Centenario de Colón, en 1892. El Ayuntamiento de Madrid lo había adoptado desde 1884, y el de París en 1867, 1878 y 1889. Para que nuestros lectores juzguen de la bondad de este sistema, citaremos aún entre las Compañías, Municipios, y establecimientos que lo han adoptado: los ferrocarriles del Norte, (desde hace nueve años), los del Norte de Francia, de Cuenca á Valencia, Sarriá, Arsenal Civil, y Minas de Linares, Cartagena, Huelva y Guadix; las Compañías de gas, los teatros de Barcelona, Sans, Sarriá, C. brils. Sabadell, Vilasar, Mataró, Santa Coloma, Dénia, Colonia, Esparraguera, fábrica de Cairat, sin mencionar los numerosos almacenes, salones de baile, círculos, etc. Se emplea también en algunas comarcas en reemplazo de las placas de hierro, para los secadores de pasas.

Para terminar, el *cartón-cuero*, al cual se puede dar el color que se quiera, sea dicho de paso, se fabrica y se expide en rollos de 12 metros de largo por 1 de ancho, y la casa Maldínez se encargará de remitir á provincias cuantos pedidos se le encarguen.

Con lo expuesto creemos haber dado sobradamente á conocer las ventajas que tiene el *cartón-cuero* sobre el cinc, teja, pizarra etc., etc.

Explotación de los ferrocarriles en 1895.

Ferrocarril de Valencia á Liria por Manises.

Este ferrocarril, que es de vía normal, pertenecía á la Sociedad de los ferrocarriles de Valencia y Aragón, y sus productos han mejorado algo en el último ejercicio, habiendo sido los siguientes en los 30 kilómetros que tiene la línea de longitud:

	Pes. tas.
En 1894.....	187.950,67
En 1895.....	192.338,28
Aumento en 1895	4.387,61
Por año y kilómetro:	
En 1894.....	6.265
En 1895.....	6.411,27
Mayor en 1895.....	146,26

Ferrocarril de Riotinto á Huelva.

Hasta el día 2 de Septiembre de 1895 no se abrió al público esta línea de vía estrecha que hacía ya muchos años se explotaba para el particular de las minas de Riotinto.

Desde dicho día hasta el 31 de Diciembre de 1895, se transportaron 11.338 viajeros, de ellos 29 en prime-

ra clase; 357, en segunda, y 10.952, en tercera, dando un producto bruto de 30.644,69 pesetas, que, juntamente con las 37.905,43 pesetas ingresadas por el tráfico de mercancías, hacen un total de pesetas 68.550,12.

Por los productos de los cuatro meses de 1895 en que se explotaron los 83 kilómetros de este ferrocarril puede calcularse un rendimiento kilométrico anual de 2.477,70 pesetas.

Ferrocarril de Puebla de Híjar á Alcañiz.

Abierta al tráfico esta sección de la línea de Val de Zafan á San Carlos de la Rápita, de la compañía de los ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo, en 31 de Julio de 1895, sólo á un periodo de cinco meses se refieren los datos.

Transportáronse 7.732 viajeros (105 en primera clase, 630 en segunda y 6.997 en tercera), los cuales dieron un producto de 11.862,62 pesetas. Los demás transportes á gran velocidad se representan por ingreso de 1.133,05 pesetas, y los de la pequeña velocidad por 7.330,03 pesetas, ó sea una recaudación total por todos conceptos de 20.325,70 pesetas.

A los 31 kilómetros explotados corresponde un ingreso kilométrico anual de 1.573,59 pesetas.

Ferrocarril de Oviedo á Infesto.

Por dos veces—dice nuestro estimado colega la *Gaceta de los Caminos de Hierro*—hemos pedido á la Compañía de los ferrocarriles económicos de Asturias los datos referentes al ejercicio de 1895; pero no se ha dignado complacernos, sin duda por no querer hacer pública la baja que sus productos han experimentado en el ejercicio citado con relación al anterior, sin que exista causa natural que justifique el decrecimiento del tráfico.

No obstante, sigue diciendo, hemos podido procurarnos aquellos datos, y de su comparación con las cifras de 1894 resultan los siguientes productos brutos totales:

En 1894.....	321.106,25
En 1895.....	297.278,35
Menos en 1895.....	23.827,90

El total general de gastos asciende en 1895 á 167.972,69 pesetas más del 55 por 100 de los ingresos—de modo que el beneficio líquido ha sido de 129.305,66 pesetas.

Han circulado por la línea en el último ejercicio 17.970 viajeros de primera clase, y 120.867 de segunda, que hacen un total de 138.837 viajeros. Las toneladas de mercancías transportadas á pequeña velocidad ascienden á 17.766.

La longitud de la línea es de 47 kilómetros, á cada uno de los cuales corresponde un producto bruto anual de 6.325,07 pesetas en 1895, en baja de 506,95 pesetas, respecto á 1894, en cuyo año este producto fué de 6.832,02 pesetas.

Información.

A nuestros lectores.—El antiguo é inteligente y probo funcionario público D. Ernesto Boneta, Delegado que fué de Hacienda en la provincia de Madrid, ha abierto su bufete de abogado en la calle de La-gasca, núm. 20, primero.

¿A dónde irá?—Hace ya cuatro semanas que no recibimos la visita de nuestro estimado colega barcelonés *El Defensor del Asegurado*; asimismo hace cerca de un mes que tampoco llega á esta Redacción el ilustrado colega madrileño *La Liga Agraria*.

¿Dónde está la falta, en Correos ó en las administraciones de ambos colegas? Hacemos esta pregunta, porque no es de suponer que dichos compañeros nos hayan retirado el cambio sin haber motivo para ello.

La Última Moda.—Publica en el núm. 460 (25 de Octubre), 41 modelos, entre los que figuran diez de los peinados más de moda. A dicho número acompaña un figurín acuarela con modelos de trajes de invierno y una Hoja de cuatro páginas de labores artísticas con 28 motivos.

Precio del número completo: un real.—Por suscripción: trimestre (13 números), 3 pesetas.—Oficinas: Calle de Velázquez, 56, hotel, Madrid.

Tranvía á vapor de Madrid á Colmenar Viejo con ramal á Chamartín de la Rosa.—Se ha formado el contrato de las obras de este tranvía, de que es concesionario nuestro distinguido amigo don Enrique Fernández Prieto, y cuyos trabajos se asegura empezarán en el próximo mes.

La principal riqueza, que trata de explotar la Sociedad de este tranvía, es la de las canteras de granito de calidad análoga á la del Berrocal, que podrá obtenerse, con esta vía, á menor precio de transportes de aquella.

Rasgo laudatorio.—Nuestros distinguidos amigos, D. Fernando Colom y D. D. Fritsch, dueños de la conocida «Fuente del Berro», se han presentado al señor Alcalde de este Ayuntamiento, ofreciendo gratuitamente el agua de dicha fuente al vecindario de Madrid, en los días que por la escasez que se anuncia necesiten de la misma.

El señor Alcalde les manifestó su agradecimiento por la generosa oferta, de tanta importancia como oportunidad.

La Protección Española.—Con este título se ha constituido en Bilbao una Sociedad de contra seguros Terrestres y Marítimos, formada con la razón social de Aja, Camacho y Compañía, por veinte años y 3.000 pesetas de capital.

La firma social estará á cargo de D. Julián Olalla. Cuando conozcamos los Estatutos de esta nueva entidad y medios que cuenta para desarrollarlo, daremos á conocer á nuestros lectores dichos pormenores, así como nuestra opinión respecto á *La Protección Española*.

Asociación Mercantil Española.—Bajo el epígrafe que antecede, se ha constituido en Valencia una Sociedad anónima, con un capital de 100.000 pesetas para atender á los gastos de organización.

En el próximo número nos ocuparemos de esta nueva sociedad.

Para el marqués de Lema.—En nombre de varios bolsistas y banqueros de esta corte nos dirigi-

mos al Director general de Comunicaciones, señor marqués de Lema, en súplica de que se dicten las oportunas órdenes para la apertura del teléfono interurbano en el edificio de la Bolsa, porque después de haberse llevado á cabo las obras necesarias para su instalación, y cuando ya se iba á efectuar la apertura al público en el mes de Abril último, recibió la Socie ad orden denegatoria, con grave perjuicio de la misma (después de los desembolsos hechos), y más aún de los agentes de Bolsa y banqueros de esta plaza, que reciben sus despachos telefónicos con el retraso consiguiente pues al expedirlos tienen que ir desde la Bolsa á la calle de Alcalá, número 14, donde está situada la central, perdiendo un tiempo precioso, que les perjudica grandemente en sus negocios; lo que no ocurriría teniéndolo en el mismo edificio, como sucede con el telégrafo.

Esperamos que el señor marqués de Lema atenderá las súplicas que le dirigen por nuestro conducto dichos bolsistas, ó que dirá al menos en qué se funda tal prohibición.

Operación de crédito.—El miércoles por la tarde celebró sesión extraordinaria el Consejo del Banco de España.

El asunto principal tratado en ella fué resolver algún detalle surgido en la operación de crédito de 5) millones de pesetas acordada á primeros del corriente.

La operación se lleva á cabo en condiciones análogas á las anteriores, pero hay la diferencia de que así como éstas se hicieron sobre billetes de Cuba los intereses de la actual se pagarán por delegaciones de la renta de Aduanas.

La operación quedó aprobada.

Igual que en España. Leemos y cortamos:

«La competencia no reconoce límites.

Los ferrocarriles rusos van á ser los más económicos del mundo. Dentro de poco crearán aquellas Empresas un servicio por el cual podrá recorrer cualquiera en un vagón de tercera, y por 12 pesetas, una distancia análoga á la que media entre Madrid y San Sebastián.

Y las Compañías inglesas de navegación, para no ser menos que las ferroviarias rusas establecerán también muy en breve un servicio mediante el cual podrá hacerse la travesía de Liverpool á Nueva York y viceversa sólo por la modesta suma de 45 pesetas.

En este precio, hay que advertirlo, va incluida la manutención.»

En España sucede todo lo contrario: servicios ferroviarios malos y caros.

Y cuidadito con quejarse del proceder de las omnipotentes Compañías, regentadas por ministros en conserva.

La duración de una locomotora.—Resulta de las observaciones realizadas en Inglaterra, que una locomotora puede producir 800.000 trenes kilómetros, es decir, que puede remolar un tren en un trayecto total de 800.000 kilómetros antes de quedar fuera de servicio.

En este tiempo el hogar es remplazado tres veces, las llantas de las ruedas cinco ó seis veces y los ejes de las manivelas de tres á cinco veces.

Imprenta de Enrique F. de Rojas,

Plaza de los Mostenses, número 24, y calle del Rosal número 7.