

ILUSTRACION INDUSTRIAL,

ALBUM DE IMPORTACION.

CONDICIONES DE LA SUSCRICION.

Madrid, por un mes.	6 rs.
Provincias, por tres id.	18
Estranjero, por id. id. (en París.)	6 francos.
Ultramar, por id. id. (en Londres.)	5 schellings.
	40 rs. vn.

PROPIETARIOS.

Sres. Gustavo de Nouvion y Compañía.

DIRECTOR.

D. Francisco Cantillo, Gefe de Administracion civil.
Redaccion y Administracion, calle de Hortaleza, n.º 9, Madrid.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Madrid, calle de Hortaleza, 9, y en todas las librerías.
París, Mr. Luthereau, 12, rue Olivier St. Georges.
Londres, 43 Moorgate street. E. C. Chez Mr. Ed. Mitchell.
Habana, en casa de D. Luis de Silva, calle de Tacon, núm. 8.
Artículos, anuncios y comunicados, á precios convencionales.

ILUSTRACION INDUSTRIAL.

De la *Crónica Meridional*, periódico que se publica en Almería, tomados el artículo siguiente:

«Hace tiempo venimos dedicando nuestras tareas á demostrar la inmensa riqueza que encierra esta provincia, y las causas que detienen su fomento y desarrollo.

Aunque es triste confesarlo, hasta ahora no hemos visto que se hayan tomado en cuenta nuestras quejas, ni apreciado nuestras observaciones, para que se venzan los obstáculos que nos detienen en la carrera del progreso; pero como tenemos fé en el porvenir, y creemos que algun día el gobierno escuchará nuestra voz, no queremos perder ocasion de dar á conocer los recursos con que cuenta este privilegiado suelo, siquiera sea para ilustrar la opinion de los que solo tienen de él escasas é incompletas noticias.

Escusado es decir que la importancia de la provincia reconoce en la actualidad por principal base la industria minera, no obstante la falta de proteccion que se le dispensa, y de que mas bien se ha cuidado de explotarla, que de fomentar sus naturales recursos.

Los centros mineros del Pecho de las Lastras, Solana del Rio, y otros de Sierra de Gador, estan probando de una manera palpable la riqueza de esta sierra, donde cada día se están descubriendo abundantes criaderos, en tan grande escala, que no bajará en el presente año la esportacion del plomo de 450 á 500.000 quintales castellanos, sin agregar á este número 60 ó 70.000 quintales de mineral de hoja, que igualmente se esporta para los usos de

otras industrias; 40 ó 50.000 quintales de mineral cobrizo que se lleva á Inglaterra, y 20.000 marcos de plata que se obtienen en las fundiciones de esos distritos.

Por otra parte, el desagüe de las minas de Sierra Almagrera, en que se han invertido sumas de consideracion, ha facilitado la explotacion de los ricos é importantes filones argentíferos de aquella sierra, dándole la nombradía que habia perdido por efecto de las aguas encontradas en las labores de dichas minas, y de otros contratiempos de todos conocidos; y hoy, lo decimos con placer, salen anualmente de sus fábricas 40.000 marcos de plata, en cuyo beneficio se emplean buenos minerales del Cabo de Gata, donde existen ricas minas de galena.

Habiamos oido hablar de que en este distrito minero, y parajes de Jarabias, Masenas y Sierra Cabrera, existian potentes masas de minerales de hierro en una proporcion asombrosa. Mas nunca creimos que fuese una verdad, hasta que el genio mercantil é industrial de D. Ramon Orozco, se ha encargado de justificar aquella opinion, estableciendo en la Garrucha una fundicion de minerales de esta clase, que compite con las mejores del reino y extranjero, por sus aparatos, máquinas, altos hornos, reverberos de refino; por la bondad de los hierros que se elaboran, y poniendo en explotacion esos interminables criaderos de hierro, que se hallaban ocultos.

Si bien no puede desconocerse todo el valor de esta nueva industria, que ha traído la abundancia y riqueza á un punto de escaso nombre, se ha desarrollado tambien otra mayor, si cabe, cuál es la esportacion de minerales de calamina que está verificando por varios puertos de la provincia la

empresa formada en esta capital, bajo la razon social de «Carrias, Blanco y compañía».

Por mas que se nos quiera hacer ver lo contrario, es lo cierto que hasta que se fijó esta empresa en el país, no se habia dado valor ni importancia á los minerales de calamina, considerándoseles como de poco ó ningun valor, y que debido á su perseverancia, y á los cuantiosos sacrificios que ha hecho, contemos con un medio mas de riqueza, por el descubrimiento en el barranco de los Caballos, Pelados de Dalias, Monterica, Alcora y otros muchos parajes, de ricos y abundantes criaderos de zinc, que vá á alimentar las mejores fábricas de Bélgica, de Francia y de Inglaterra; esportando en poco mas de seis meses que lleva de trabajos formales, mas de 10.000 toneladas de mineral perfectamente calcinado con ley de 55 á 60 por 100.

La actividad y movimiento que la empresa de los Sres. «Carrias, Blanco y compañía» ha traído al país, es de un beneficio incalculable, pues además de tener ocupados en el laboreo de las minas diariamente mas de mil jornaleros, emplea asimismo en el acarreo de los minerales á los puertos de esta capital, Adra y Roquetas, mil acémilas, multitud de carros y cien camellos que hizo traer de Africa.

En vista de estos resultados, algunas casas extranjeras, entre las que sabemos se encuentran la de los señores Nouvion y compañía, la de Mr. Garnier y Vielle Montagne, han enviado sus representantes é ingenieros á reconocer las minas y á hacer contratos con la empresa; y de este modo la riqueza del país se aumenta considerablemente, los obreros tienen seguro trabajo en verano y en invierno, el valor de los jornales es mas subido, lo mismo que el de los carros y acémilas, y hasta

las mujeres, que nunca se habian empleado en esta clase de faenas, las vemos ahora dedicadas á la limpia y lavado de los minerales de zinc.

Este estado próspero de la provincia, nos hace concebir la esperanza de que los capitalistas que tan cuantiosos intereses tienen comprometidos en la industria minera, elevarán su voz á las regiones del poder, pidiendo un dia y otro, caminos para este olvidado pais, y que desaparezcan esas sendas intransitables, que solo sirven para destruir á millares las mejores caballerías y carros, que por ellas tienen las desgracia de transitar; causando graves perjuicios al comercio, y á la industria; sin cuyos obstáculos es seguro que la provincia de Almería, por su clima, posicion y riqueza, seria una de los mejores, mas industriosas y mas ricas de la Península.

Comprendemos que efecto de los tiempos que hemos atravesado, los gobiernos han tenido que fijarse en otras mas turbulentas y exigentes; pero ya que el orden está afianzado, y entramos en un periodo de paz, confiamos en que el actual Gobierno atenderá nuestros justos clamores, haciendo que la carretera de las Correderas sea una verdad, avanzando sus trabajos con actividad, y que los proyectos de los caminos de Levante, Poniente y del Fondon, contra muelle y otros, se terminen con toda brevedad, á fin de que puedan sacarse á pública licitacion sin pérdida de tiempo.»

Debemos añadir á las noticias que da el periódico de Almería, que los Sres. Carrias, Blanco, y C.^a antes del periodo que se cita de seis meses, llevaban ya esportados al extranjero sobre diez mil toneladas de buenas calaminas, no bajando de una ley de 55 por 100.

SECCION OFICIAL.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ferro-carriles.—Subvenciones y Contencioso.

Ilmo. Sr.: Otorgada en debida forma por los dueños de los criaderos de carbon de San Juan de las Abadesas la obligacion de suministrar el necesario para los servicios públicos del Estado, con sujecion á lo prescripto por el art. 9.º de la ley de 29 de enero de 1862, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado disponer que se anuncie desde luego por el término de 40 dias la subasta de concesion del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas, con arreglo á dicha ley y al pliego de condiciones particulares, tarifa de precios máximos de peaje y transporte, relacion del material libre de derechos, proyecto y demas documentos á que aquella hace referencia.

De real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 3 de enero de 1863.—Vega de Armijo.—Sr. Director general de Obras públicas.

Anuncio de la subasta para la concesion del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas.

En virtud de lo dispuesto por real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el dia 14 de febrero de 1863, y la hora de la una de su tarde, para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy se hallará de manifiesto el correspondiente proyecto) la subasta de concesion del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas, cuya longitud es de 103'856 kilómetros.

La subasta se celebrará con sujecion á lo prescrito en el real decreto de 27 de febrero de 1852 y la instruccion para su cumplimiento de 18 de marzo del mismo año, debiendo por consiguiente presentarse las proposiciones en pliegos cerrados, arreglados exactamente al modelo adjunto, y acompañada cada una del documento que acredite haberse consignado en garantia de ella en la Caja general de Depósitos la cantidad de 948.480 reales vellon en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que para este objeto les está asignado por las disposiciones vigentes, y los que no lo tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa el dia anterior inmediato al de la subasta.

La licitacion versará sobre la reduccion de 28.041.120 rs. vn., valor nominal en obligaciones del Estado por ferro-carriles, á que asciende la subvencion asignada por la ley de 29 de enero de 1862 á este camino, para el cual únicamente se

admitirán proposiciones, y no para ninguna parte ó seccion de él.

Si resultaren una ó mas proposiciones iguales á la mas ventajosa se procederá en el acto del remate, y solamente entre sus autores, á nueva licitacion abierta en la forma prescripta en la instruccion citada de 18 de marzo de 1852, debiendo ser la primera mejora por lo menos de 80.000 reales y las demas á voluntad de los licitadores, con tal que no baje de 1000 rs. cada puja. Solo en el caso de renunciar totalmente la subvencion, podrán los licitadores proponer rebaja en el número de años que ha de durar la concesion, pero no se admitirán proposiciones que no comprendan uno ó mas años completos.

Madrid 3 de enero de 1863.—El Director general, Ibarrola.

Modelo de proposicion.

D. N..., vecino de..., enterado del anuncio publicado en la Gaceta de... y de las leyes y disposiciones que espresan los requisitos para la adjudicacion en pública subasta de la concesion del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas de 103'856 kilómetros de longitud subvencionado con 28.041.120 rs. vn., valor nominal en obligaciones del Estado por ferro-carriles, se obliga á tomar á su cargo dicha concesion, con estricta sujecion á las leyes y disposiciones referidas, dándole el Estado como subvencion por todo el camino la cantidad de... (aquí la proposicion que se haga, admitiendo ó reduciendo lisa y llanamente el importe por su valor nominal de la subvencion en obligaciones del Estado por ferro-carriles fijada en este anuncio), ó se obliga á tomar á su cargo dicha concesion, con estricta sujecion á las leyes y disposiciones referidas, renunciando la subvencion total ofrecida, y reduciendo el número de años de la concesion á... (aquí se espresará en años completos la duracion de la concesion, reduciendo lisa y llanamente los 99 por que se anuncia.)

Ley de 29 de enero de 1862.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitucion de la Monarquía española Reina de las Españas; á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno de S. M. para otorgar en pública subasta, ateniéndose á la ley general de 3 de junio de 1855, la concesion del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas, con arreglo al proyecto aprobado por real orden de 18 de diciembre de 1860, á la adjunta tarifa de precios máximos de peaje y transporte, pliego de condiciones particulares y relacion del material que podrá importarse del extranjero libre de derechos. Este camino se construirá por el sistema articulado de Arnoux, sin perjuicio de lo dispuesto en la condicion 3.ª del pliego de condiciones que forma parte de esta ley.

Art. 2.º Esta concesion se otorgará por 99 años.

Art. 3.º El Gobierno auxiliará el establecimiento de este camino con una subvencion de 270.000 reales por kilómetro en obligaciones del Estado por ferro-carriles por su valor nominal, iguales á las creadas para casos análogos por la ley de 22 de mayo de 1859.

Art. 4.º La subvencion será directamente satisfecha por el Estado, pero la provincia de Barcelona le reintegrará la tercera parte de lo correspondiente á los kilómetros comprendidos en su territorio, y ademas la mitad de la tercera parte que corresponde pagar á la provincia de Gerona por los kilómetros comprendidos en la misma abonando al Tesoro 6 por 100 de interés y 1 por 100 de amortizacion anuales hasta que se verifique por ambas provincias la de sus respectivos cupos por el sistema de interés compuesto en la proporcion antes indicada.

Art. 5.º El pago de la subvencion con que se adjudique la subasta se efectuará dividiendo en tres partes iguales la correspondiente por kilómetro de ferro-carril, y entregando la primera al concluir la esplanacion y obras de fábrica de cada kilómetro; la segunda al hallarse acopiado sobre el mismo su material fijo, y la tercera despues de abierto al servicio público.

Art. 6.º La subasta de la concesion se anunciará al público por el término de 40 dias, y la licitacion versará sobre la reduccion del subsidio fijado por el art. 3.º Solo en el caso de renunciar totalmente á este subsidio podrán hacerse proposiciones sobre la reduccion del tiempo que ha de durar la concesion.

Art. 7.º Se fija en 0,30 rs. por peaje y transporte el precio máximo por tonelada y kilómetro de la tarifa del ferro-carril de Barcelona á Granollers para la conduccion del coke y carbon mineral que á él concurran por la linea de Granollers á San Juan de las Abadesas.

Art. 8.º Esta concesion se sujetará además á la ley actualmente sometida á las Cortes sobre ferro-carriles para explotar las cuencas carboníferas en lo que le sean aplicables sus disposiciones.

Art. 9.º Se autoriza al Gobierno para suspender el anuncio de la subasta de este camino hasta que los dueños de los criaderos de carbon de San Juan de las Abadesas se hayan obligado formalmente á tener disponibles y entregar á boca de mina en los plazos que se señalen, así que la via esté en explotacion, las cantidades de carbon superior que se estipulen para atenciones del servicio público del Estado y á los precios que de antemano se convengan.

Por lo tanto mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Gefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á veintinueve de enero de mil ochocientos sesenta y dos.—Yo la Reina.—El Ministro de Fomento, Antonio Aguilar y Correa.

Pliego de condiciones particulares para la concesion del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas.

1.ª La empresa se obliga á ejecutar de su cuenta todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril que partiendo de Granollers, vaya á terminar en San Juan de las Abadesas.

2.ª Este ferro-carril arrancará del de Barcelona á Granollers en este último punto, y se dirigirá por la Garriga, Centellas, Vich, San Hipólito y Ripoll á San Juan de las Abadesas.

3.ª Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por real orden de 18 de diciembre de 1860. Este proyecto podrá sin embargo modificarse con aprobacion del Gobierno.

4.ª En el término de 15 dias, contados desde el de la adjudicacion, deberá completar la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantia de la subasta, la suma de 4.742.400 reales en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que les está asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no le tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa el dia próximo anterior al en que se verifique el depósito.

5.ª La empresa pagará en el preciso término de un mes, contado desde el de la adjudicacion de la subasta, á los que han costeado los estudios y proyecto de esta linea la cantidad á que asciendan el importe de su tasacion pericial y el del 20 por 100 de esta, con arreglo al art. 10 de la ley general de ferro carriles de 3 de junio de 1855 y real orden de 31 de marzo de 1854.

6.ª La empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres meses siguientes á la fecha de la concesion, y tenerlo concluido y dispuesto para la explotacion á los cuatro años, contados desde la misma fecha.

7.ª La esplanacion y obras de fábrica se construirán para una sola via, con sujecion al proyecto aprobado, debiendo la empresa construir la segunda via cuando el Gobierno lo estime conveniente.

8.ª Se establecerán tres estaciones de primer orden, una de segundo y 12 de tercero en los puntos que se determinan, así como los apartaderos que sean necesarios á propuesta del Ingeniero inspector de la linea.

9.ª El material móvil se fija como mínimum para toda la linea en

- 10 locomotoras para viajeros.
- 20 id. para mercancías.
- 6 coches de primera clase.
- 12 id. de segunda.
- 10 id. mistos de primera y segunda.
- 30 id. de tercera.
- 10 id. mistos de segunda y tercera.
- 45 wagones cubiertos para mercancías y equipajes.
- 548 id. descubiertos para ulla y coke.
- 10 wagones-cuadras.
- 2 truks.
- 20 frenos con casillas.
- 20 id. sin casillas, material de repuesto de locomotoras y carruajes.
- 10. Las máquinas-locomotoras estarán construidas con arreglo á los mejores modelos.

11. Los coches de viajeros serán de tres clases, y todos estarán suspendidos sobre muelles, y tendrán asientos. Los de primera clase estarán guardados, y los de segunda tendrán los asientos rellenos; unos y otros estarán cerrados con cristales: los de tercera clase llevarán cortinas. La empresa podrá emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno á propuesta suya, pero en ningún caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.

12. La empresa deberá establecer á su costa y conservar constantemente en buen estado de servicio, durante el tiempo de la concesion, un telégrafo eléctrico completo con dos hilos para uso del Gobierno, sin perjuicio de los que coloque además para el servicio especial de la línea.

13. Asignada á este camino una subvencion de 270.000 reales por kilómetro en obligaciones del Estado por ferro-carriles por su valor nominal, que por los 103 kilómetros 856 metros de su longitud suman 28.041.120 rs., el Gobierno abonará á la empresa la cantidad en que resulte adjudicada la concesion en subasta pública.

14. La subvencion será directamente satisfecha por el Estado á la empresa, dividiendo en tres partes iguales la correspondiente por kilómetro de ferro-carril, y entregando la primera al concluir la esplanacion y obras de fábrica de cada kilómetro; la segunda al hallarse acopiado sobre el mismo el material fijo, y la tercera despues de abierto al servicio público.

15. No podrá ponerse en esplotacion el todo ó parte de este ferro-carril sin que preceda autorizacion del Gobierno en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los ingenieros-inspectores, en que

se declare que puede comenzarse la esplotacion.

16. Tampoco podrá la empresa emplear en la esplotacion ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién construido, ya despues de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido y aprobado por los inspectores del Gobierno.

17. Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el art. 11 de estas condiciones para conducir todas las personas que concurran á tomarlos.

18. La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros y de mercancías se fijará por el Gobierno á propuesta de la empresa, así como la duracion de los viajes.

19. La empresa queda obligada á poner á disposicion del Gobierno gratuitamente, y sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 28 y siguientes de las condiciones generales de 15 de febrero de 1856, los carruajes ó departamentos necesarios para el transporte del correo en un tren de ida y otro de vuelta diarios, cuyas horas de salida y llegada se fijarán por la administracion.

20. La concesion de este ferro-carril se otorga por 99 años con arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta y con sujecion á la ley general de 3 de junio de 1855, á las condiciones para su cumplimiento de 15 de febrero de 1856, y finalmente, á todas las disposiciones generales relativas á caminos de hierro.

21. La empresa se sujetará á la adjunta tarifa de precios máximos que de cinco en cinco años podrá ser reformada por el Gobierno, con arreglo á la ley general de ferro-carriles, si el camino produjese mas de 15 por 100 del capital en él invertido.

22. En los 10 años que precedan al término

de la concesion, el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos del camino y emplearlos en conservarlo si la empresa no llenase completamente esta obligacion.

23. Se fija en 12 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnizacion á la empresa, en el caso de que creyese el Gobierno conveniente la revocacion de esta concesion, con arreglo al artículo 31 del pliego de condiciones generales de 15 de febrero de 1856.

24. La empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Madrid.

Si se faltase por la empresa á esta disposicion, ó su representante se hallare ausente de Madrid, será válida toda notificacion que se haga, depositándola en la Secretaria del Gobierno de dicha provincia.

25. Para cubrir los gastos del servicio ordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de la inspeccion del camino, reconocimientos y cualquiera otro que tenga relacion con la construccion y esplotacion del ferro-carril, la empresa depositará anualmente á disposicion del Gobierno y donde este designe una cantidad que no podrá exceder de 80.000 rs.

26. No solo quedará la empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y cláusulas precedentes, sino al de la ley de ferro-carriles de 3 de junio de 1855, instruccion y condiciones aprobadas por real decreto de 15 de febrero de 1856 y demas disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Es copia.—Vega de Armijo.

TARIFA DE PRECIOS MÁXIMOS DE PEAJE Y TRASPORTE PARA EL FERRO-CARRIL DE GRANOLLERS Á SAN JUAN DE LAS ABADESAS.

POR CABEZA Y KILÓMETRO.		PRECIOS.					
		De peaje.		De transporte.		TOTAL.	
		Reales vellon.	Cénts.	Reales vellon.	Cénts.	Reales vellon.	Cénts.
VIAJEROS.							
Carruajes de primera clase.		0	27	0	13	0	40
Idem de segunda.		0	20	0	10	0	30
Idem de tercera.		0	12	0	06	0	18
GANADOS.							
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro.		0	25	0	11	0	37
Terneros y cerdos.		0	09	0	05	0	14
Corderos, ovejas y cabras.		0	04	0	04	0	08
POR TONELADA Y KILÓMETRO.							
PESCADOS.							
Ostras y pescados frescos con la velocidad de los viajeros.		1	15	0	75	1	90
MERCADERÍAS.							
<p>Primera clase.—Agujas de coser y de hacer punto, ajenjos en rama, alfombras, alabastro labrado, albúmina, alcanfor, alfileres en cajas ó en paquetes, algodón cardado, algodón preparado para armaduras ó entreforros, ámbar, aparatos para gas, árboles, armas de lujo, artículos de moda no espresados, azúcar-piedra. Balanzas, bálsamos, ballena trabajada, barnices líquidos en marijuana ó botellas, básculas sueltas, bastones, betunes y charoles, bisuterías, blanco de plata, bolas de billar, bujías. Calzado, canela, cantáridas, capullo, Carey, cartonería, cascarilla, caout-chout, cebadilla, cepillos finos, cestería fina, charoles, chocolate, cinabrio, cochinilla, coches desmontados, cola de pescado, colchones, comestibles no espresados, conservas, contadores de gas, coral, cigarros y cigarrillos de papel, crinolina, crisoles no embalados, cristalería, cuajos, cueros charolados. Drogas, dulces. Escobas de cerda, esencias finas, esmalte, especería, espejos, esponjas, estampas, estatuas, estores, estufas de porcelana, equipajes con pequeña velocidad. Faroles y féculas exóticas no espresadas, fieltro, figuras de cera, flores naturales ó artificiales de todas clases, filtros no embalados, forros de pieles, fósforos. Glúten, goma laca, grabados, granadas de artillería, guarnicionería, guantería. Hilos de algodón, de lino y de seda, huesos de gibia, hueso trabajado, huevos, hules, herramientas finas, hielo. Impresos, inciensos, instrumentos de música, ciencias y artes. Jaulas, jarabes, juguetes, juncos. Laca, lacre, lámparas, lápiz, lencería fina, lencería trabajada, lisa y labrada, lúpulo. Magnesita, manguitería, mantas de lana ó algodón, manteca derretida, manteca fresca, mapas, marcos para cuadros, mechas de cotton y persia, mechas para minas, mercancías no espresadas, cuyo peso exceda de 125 kilogramos por volumen de un metro cúbico, mesas de billar, mimbres, moldes de barro, metal ó madera, mostaza, muebles, musgo. Náipes, nuez moscada, nuez vómica. Objetos de arte, de carton, de ebanistería, de escritorio, de cerda, de cuerno, objetos para cama, ópico. Paja de maíz, paja fina y trenzada, papel fino y de escritorio, papel no embalado, paños extranjeros, pasamanería, pastelería, peinería de concha, pelo de cabra, pelo de todas clases no espresado, peluquería, pellejería, perfumería, pergaminos, pianos, pistaches, planchas de impresion, plantas frescas, plantas medicinales, plumería, porcelana embalada, potasa, prensas litográficas, preparaciones farmacéuticas, productos químicos no espresados, puños de baston ó látigos. Quincallería fina, rapé, relojes, ropas hechas. Sedas, sedería de todas clases, sombrerería de todas clases. Tafiletes, talco en</p>							

PRECIOS.

hojas, tamiéces, tés, tejidos de sedas de todas clases, tejidos extranjeros, terciopelos. Útiles no espresados. Yasca medicinal.

Segunda clase.—Aceites finos, extranjeros ó en botellas, aceitunas, ácidos, aguas minerales, algodón para telares, añil, azúcar, arcas de hierro, almendras, azafran. Barriles vacíos, botellas vacías, borras de seda, básculas embaldadas, bebidas espirituosas en botellas. Cacao, cacharrería, café, cajas vacías, calderería, camas de hierro, cáñamo hilado, cañas, cardas para paños, carnes saladas y ahumadas. Cepillos, cera, cerveza, cobre trabajado, corcho labrado, cocinas económicas, colores finos, camones y carretas desmontadas, cestería ordinaria, cueros labrados, cerrajería fina. Elásticos, resortes para muelles, esencias comunes, espíritu de vino, espárragos, estaño trabajado, esteras y espartería extranjera, estufas en placas ó fundidas. Féculas, frutas secas y frescas, fundiciones moldeadas. Grasas, grancina. Hierro para adornos, hilo crudo para telares, hoja de lata trabajada. Lana hilada, lanas lavadas, lencería común, letras para imprimir, licores, limones, loza. Maderas exóticas, maderas de tinte, maquinaria y mecánica no embalada con garantía, marfil, manteca salada, mármoles labrados, melaza, mercería, metales labrados, miel. Objetos de goma elástica. Paños del reino, paja, papeles comunes, papeles pintados, pastas alimenticias, pescados secos, salados y ahumados, piedras litográficas, piedra pómez, piezas de maquinaria y mecánica desmontadas no embaladas con garantía, pimentón, plomo trabajado, poteria de hierro. Queso. Sardinas en latas, sebo. Tabacos en hoja y en barriles, tejidos del reino, telas metálicas. Vidriería, vidrios finos y del extranjero, vino extranjero y vino en botellas. Zinc labrado.

Tercera clase.—Aboños para las tierras, aceite del reino, acero en barras, en bruto y en lingotes, agardientes, agujas en toneles, alambre de cobre, de hierro y de latón, alquitran, albayalde, arena, argamasa, armas de munición para el ejército, arroz, asfalto, avena, azufre, azulejos. Baldosa y baldosilla, barrita, barrillas, betunes, borras de lana, bronce en lingote. Cajas para grasa, cal común, cáñamo en bruto, cáñamo en rama, carbon vegetal y leña, casca y otros ingredientes para adobar las pieles, castañas, cementos, cerrajería ordinaria, clavos, cidra en cajas, cobre en bruto, colores comunes, corcho en bruto, cordajes. Duelas. Embalajes que no sean cajas ó barriles vacíos, escobas comunes, estaño en bruto ó en lingotes, esteras y espartería del reino, estiércol, estopa y borra de algodón. Forrajes. Galleta, garbanzos, guano, guijarro, guijo, guisantes verdes y ágrios. Harinas, habas, hierro y fundición en bruto, en barras y planchas, hoja de lata, huesos, huesecillos, hulla, hilo de cobre. Instrumentos comunes de trabajo y agricultura. Jabón común, jamones. Ladrillos y tierras refractarias, lanas en bruto, en churre, legumbres secas, legumbres frescas, lignito, limas de hierro, lino en bruto, lino cardado y sin cardar. Maderas de construcción y de carpintería, maquinaria no embalada sin garantía, mármoles en bruto, materiales para la construcción y conservación de los caminos, metales en bruto, minerales, mortero. Naranjas, negro de hueso, nitrato de sosa y de potasa. Orujo. Palos para el telégrafo, patatas, piedras para cal, para construcción, para empedrar, para muelas y para yeso, pieles en bruto, piezas de máquinas y mecánica desmontadas no embaladas sin garantía, piñas, pizarra sin garantía, plomo en bruto, perdigones, polvos de imprenta. Rails, raíz de regaliz, regaliz en extracto, resina, rubia. Sal, salitre, salvado, sardinas saladas en barriles, semillas, sémola, sosa. Tártaro, tejas, tierras para la industria, para porcelana y para loza, trapos, tubos de barro sin garantía, turbas, tubos de plomo, telas para sacos. Vidrio roto, vinagre, vinos nacionales en pellejos ó barriles. Yeso. Zanahoria, zinc en bruto.

Cuarta clase.—Carbon mineral, ulla y coke.

OBJETOS DIVERSOS.

Wagon, coche ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacío; y máquina locomotora que no arrastra convoy.

Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviera vacío.

Las máquinas locomotas pagarán como si no arrastrasen convoy cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros, ó ya de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.

POR PIEZA Y KILÓMETRO.

Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.

Carruajes de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.

Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble.

En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos: los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.

Disposiciones generales que se han de observar en la percepción de los derechos de esta tarifa.

1.^a La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

2.^a La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

3.^a Las mercaderías que á petición de los que las remesen sean transportadas con la velocidad que los viajeros pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa. Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

4.^a La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa conceda rebaja en estos precios á uno ó á muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reducción hecha para todos en gene-

ral, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demás rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposición anterior.

La empresa podrá en cualquier tiempo reducir los precios fijados en esta tarifa; pero habiéndose de anunciar las reducciones con 15 días de anticipación al en que han de comenzar á regir, dará conocimiento de ellas al gobierno un mes antes para que sean examinadas y publicadas con las formalidades debidas. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.

5.^a Todo viajero cuyo equipaje no pese mas de 30 kilogramos, solo pagará el precio de su asiento.

6.^a Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa se considerarán, para el cobro de derechos, como de la clase con que tengan mas analogía.

De peaje.		De transporte.		TOTAL.	
Reales vellon.	Cénts.	Reales vellon.	Cénts.	Reales vellon.	Cénts.
0	36	0	29	0	65
0	33	0	25	0	58
0	29	0	22	0	51
0	20	0	10	0	30
0	22	0	22	0	44
0	45	0	35	0	80
0	60	0	40	0	00

7.^a Los precios de peaje y de transporte que se espresan en la tarifa no son aplicables:

Primero. A todo carruaje que con su cargamento pese mas de 4.500 kilogramos.

Segundo. A toda masa indivisible que pese mas de 3.000 kilogramos.

Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulación ni el transporte de estos objetos, pero cobrará la mitad mas por peaje y transporte.

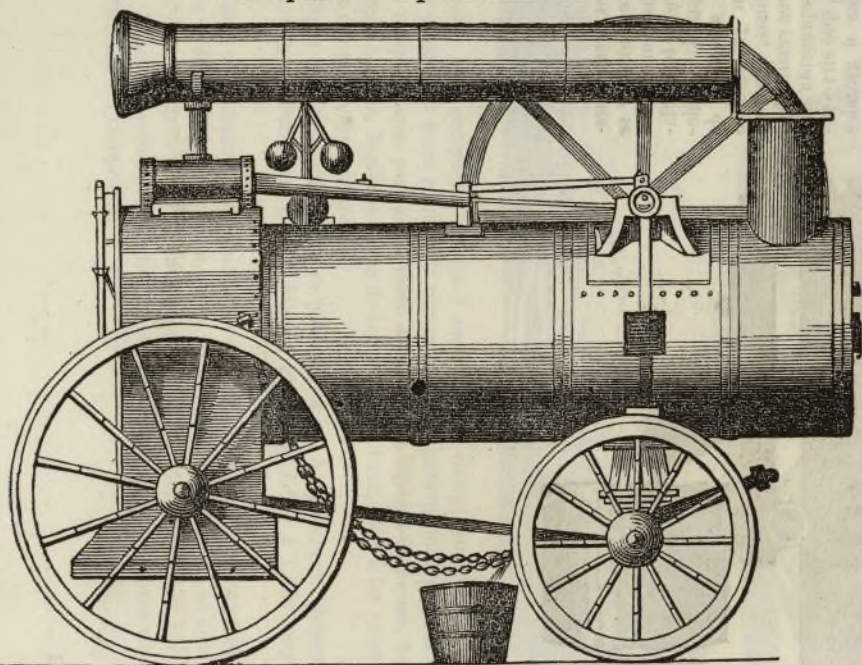
La empresa no tendrá obligación de transportar masas indivisibles que pesen mas de 5.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen mas de 8.000, esceptuándose de esta disposición las locomotoras.

Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligación de consentirlo tambien durante dos meses á todos los que lo pidan.

8.^a Tampoco se aplicarán los precios fijados en la tarifa: (Se concluirá.)

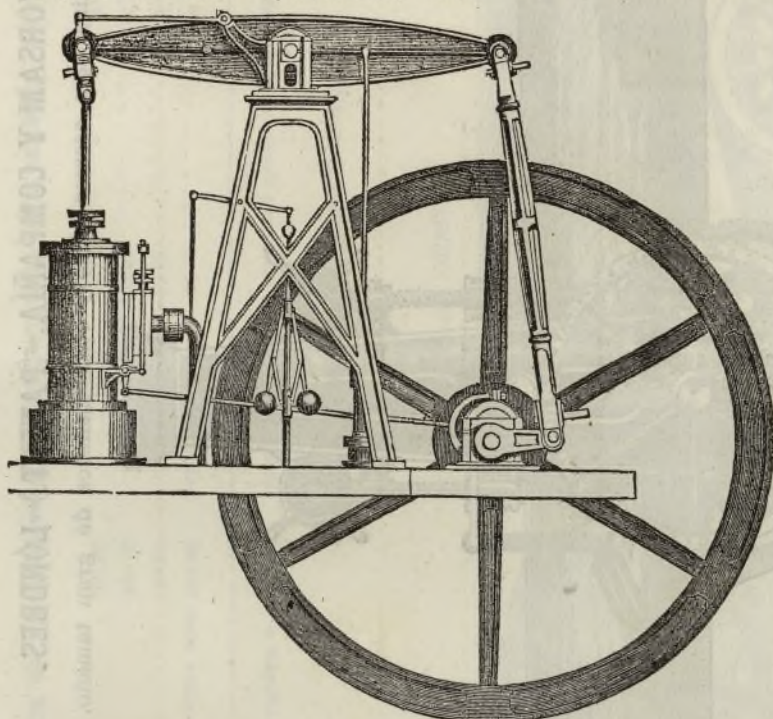
MÁQUINAS DE VAPOR DE DIFERENTES SISTEMAS.

LESLIE HERAPATH AND CO.
Máquina de vapor locomóvil.



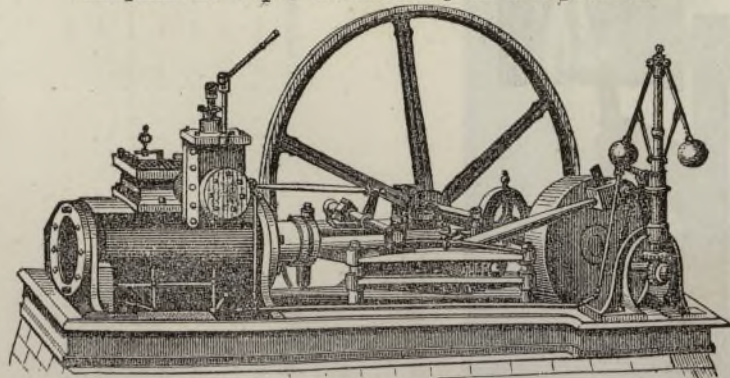
(Véase la pág. 7 del núm. 2.º)

TUXFORD AND SONS.
Máquina de vapor con balancín, expansiva y sin condensacion.



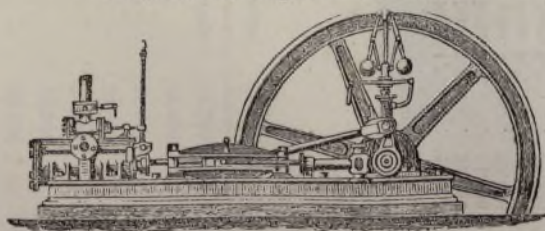
(Véanse las págs. 10 del número 1.º y la 8 del 2.º)

POWIS, JAMES AND CO.--CONSTRUCTORES.
Máquina de vapor horizontal y de alta presión.



(Véase la pág. 4 del núm. 2.º)

E. PAGE AND CO.--LONDON.
Máquina de vapor horizontal.

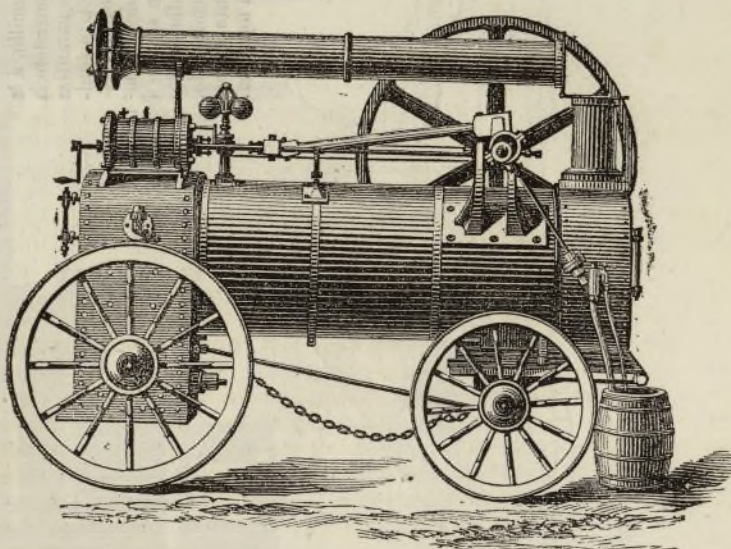


(Véanse las págs. 10 del núm. 1.º y la 8 del 2.º)

En las páginas citadas se explica cada máquina y se expresa su precio.

POWIS, JAMES AND CO.--CONSTRUCTORES.

Máquina de vapor portátil, perfeccionada.



(Véase la pág. 4 del número 2.º)

TUXFORD AND SONS.

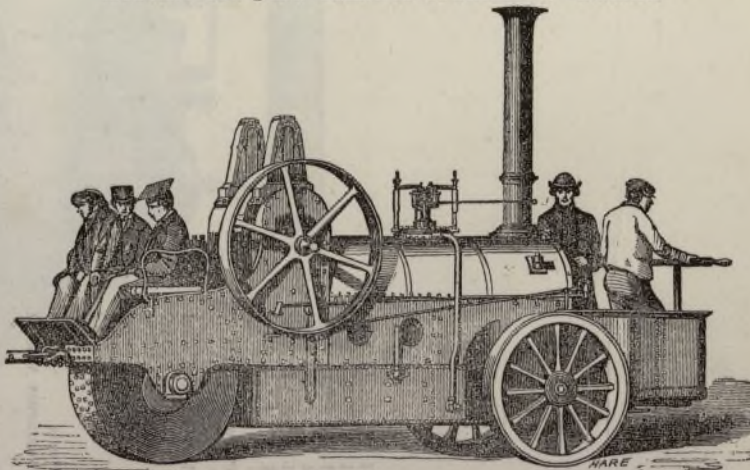
Máquina de vapor locomóvil con cilindro horizontal y caldera con chimenea ordinaria, montada sobre ruedas de hierro.



(Véanse las págs. 11 del número 1.º y la 5 del número 2.º)

TUXFORD AND SONS.

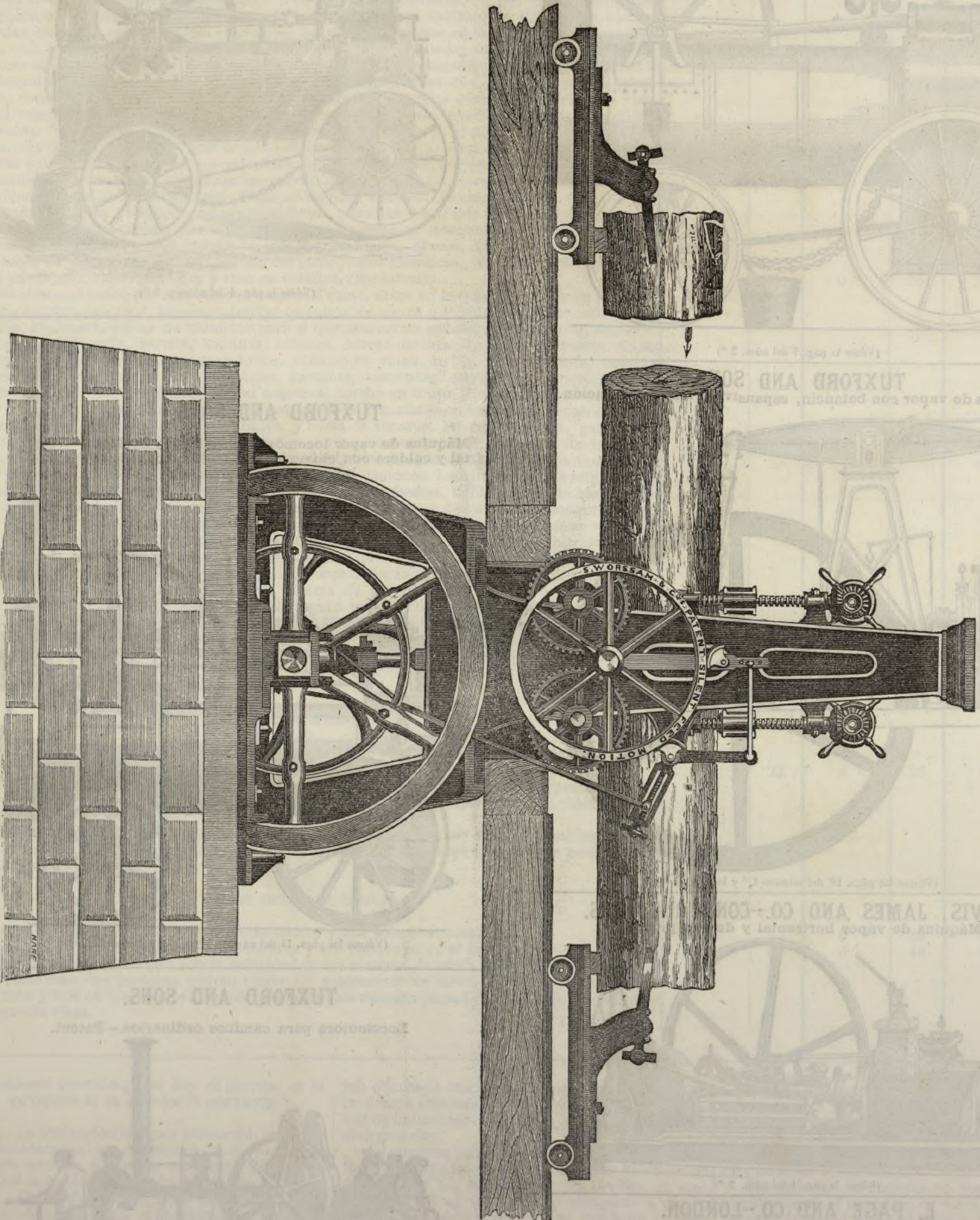
Locomotora para caminos ordinarios.—Patent.



(Véanse las págs. 10 del número 1.º y la 8 del número 2.º)



WORSAM Y COMPAÑIA.--(PATENT.)--LONDRES.
Máquina para aserrar vigas y otros maderos de gran tamaño.



PRECIO EN FABRICA SIN LAS SIERRAS.

Núm. 1.º	25,000 rs. vn.
Núm. 2.º	29,500
Núm. 3.º	34,000
Núm. 4.º	39,000
Núm. 5.º	45,000
Núm. 6.º	50,000

Derechos de aduana, 6 y 8 por 100 por avalúo y según bandera.
Comisión, 2 por 100.

RESO.

Núm. 1.º	3 toneladas.
Núm. 2.º	5
Núm. 3.º	7
Núm. 4.º	8 1/2
Núm. 5.º	10
Núm. 6.º	12

FUERZA APROXIMADA QUE NECESITA.

Núm. 1.º	3 caballos.
Núm. 2.º	4
Núm. 3.º	5
Núm. 4.º	6
Núm. 5.º	8
Núm. 6.º	10

VELOCIDAD DE LA CIGÜEÑA.

Núm. 1.º	150 vueltas.
Núm. 2.º	160
Núm. 3.º	145
Núm. 4.º	130
Núm. 5.º	115
Núm. 6.º	100

La casa de los Sres. Worsam y C.ª hace años que se distingue como constructor de máquinas de todas clases para trabajar las maderas, y en los arsenales de España existen ya algunas de estas máquinas, que han dado los mejores resultados.

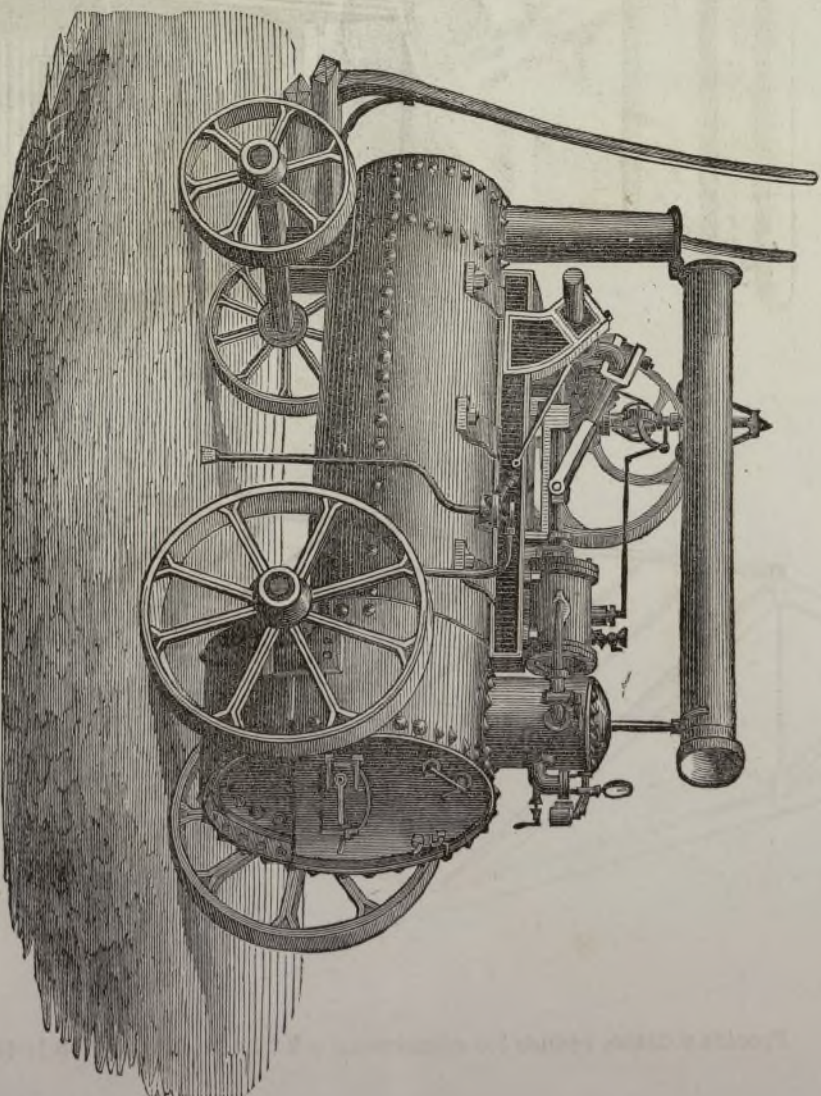
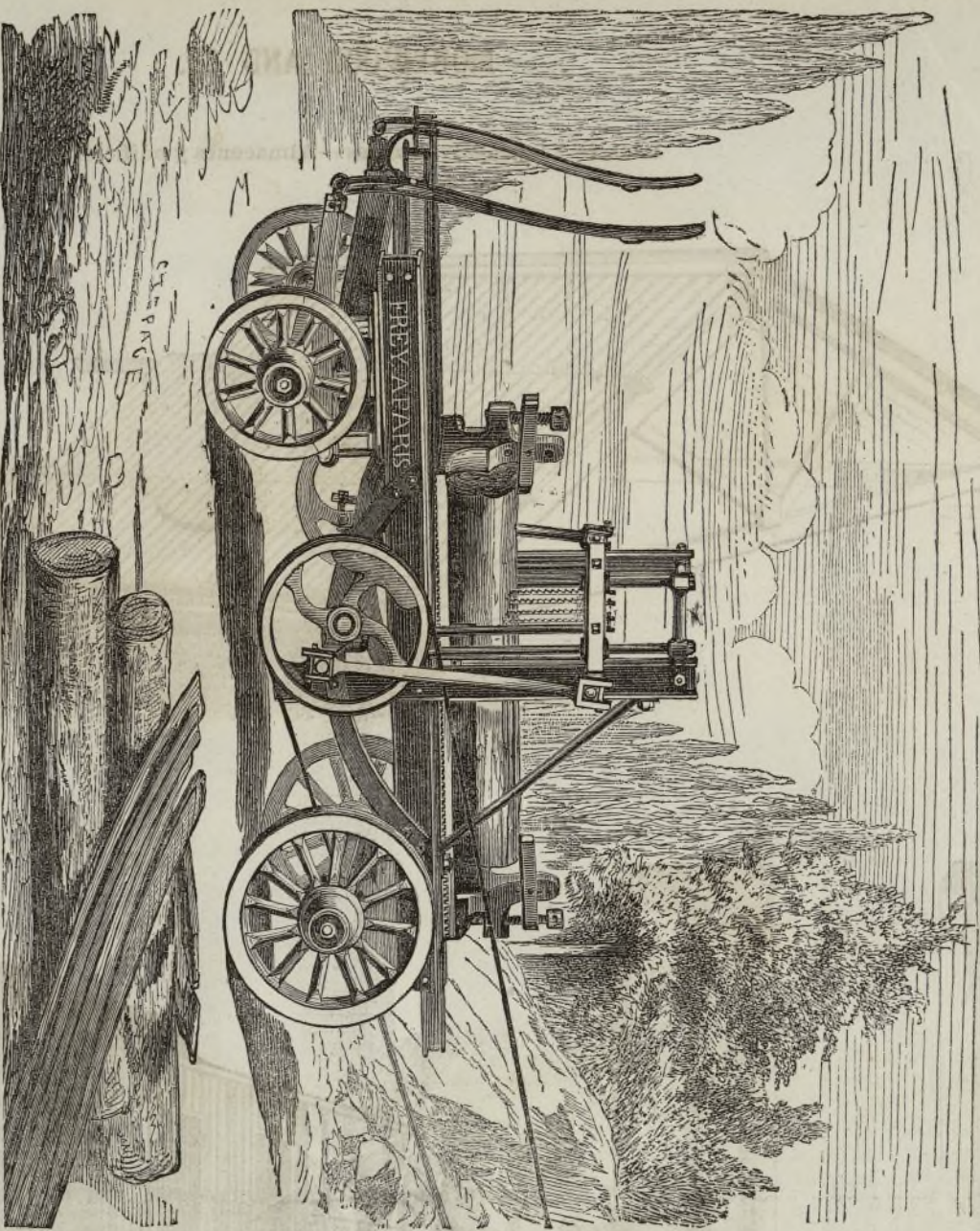
El gralado representa una de las mayores, que sirve para aserrar vigas ó grandes palos, bien sean redondos ó cuadrados, y hacer tablas ó tablones del grueso que se apetezca.

El aparato es sencillo, á la vez que de una consistencia extraordinaria, que garantiza la conservación de la máquina por muchos años, sin peligro de rotura ó descomposición. El balancein se une á la cigüeta por medio de dos varas colocadas á cada lado, cuyo sistema aumenta la fuerza y da solidez á la máquina.

Para mas datos, dirigirse á los Sres. Gustavo de Novion y C.ª, en Madrid.

FREY FILS, CONSTRUCTORES.-PARIS.

Máquina para aserrar árboles y maderos, montada sobre ruedas, y funcionando con el vapor.



PRECIO EN FÁBRICA.

Sierras móviles con ruedas y aparejo.

<i>Gruaso de la madera que puede aserrarse.</i>	<i>Peso de la máquina.</i>	<i>Precio de la máquina.</i>
Número 1.º	40, 40	2.800 kilogramos.
Número 2.º	50, 50	3.800
Número 3.º	60, 60	4.500
Número 4.º	70, 70	5.500

LOCOMOTORAS.

<i>De</i>	<i>Peso de la máquina.</i>	<i>Precio de la máquina.</i>
4 emballos.	2.500 kilogramos.	15.200 reales vellón.
5 —	3.000	18.000
6 —	3.500	21.000
7 —	4.000	24.000
8 —	4.500	27.000
10 —	5.000	32.000
14 —	6.000	40.000
18 —	7.000	46.000

Esta máquina está compuesta de una ó mas hojas de sierras, construida toda ella de hierro y montada sobre ruedas. Es sumamente útil, principalmente por la facilidad de su transporte, que permite llevarla donde hay necesidad de su uso, bien sea á los mismos bosques donde se hayan de cortar las maderas, bien á los talleres donde aquellas se encuentren acopiadas.

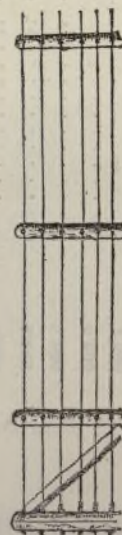
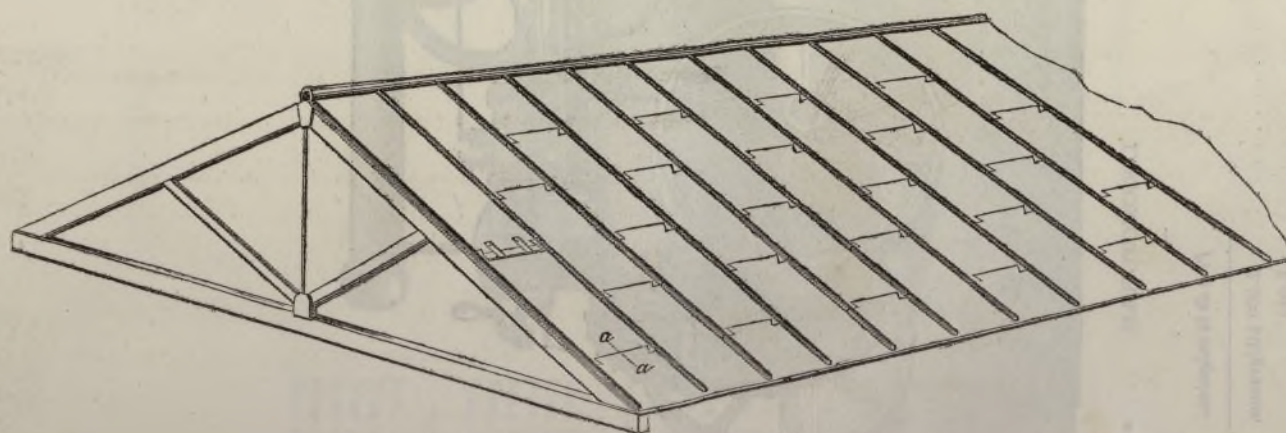
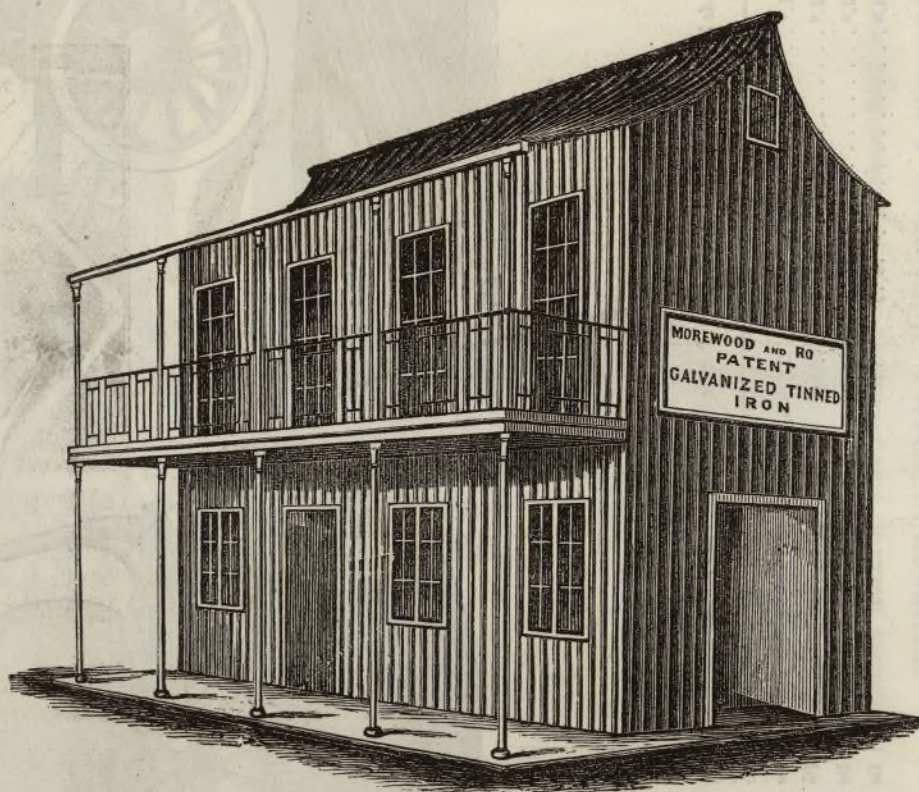
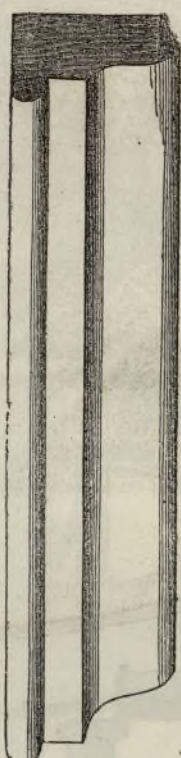
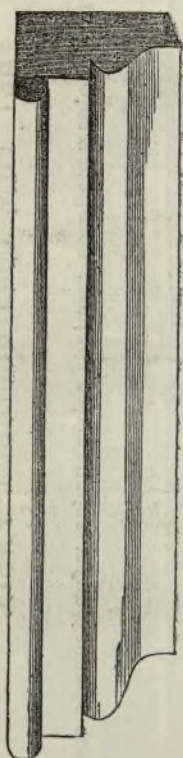
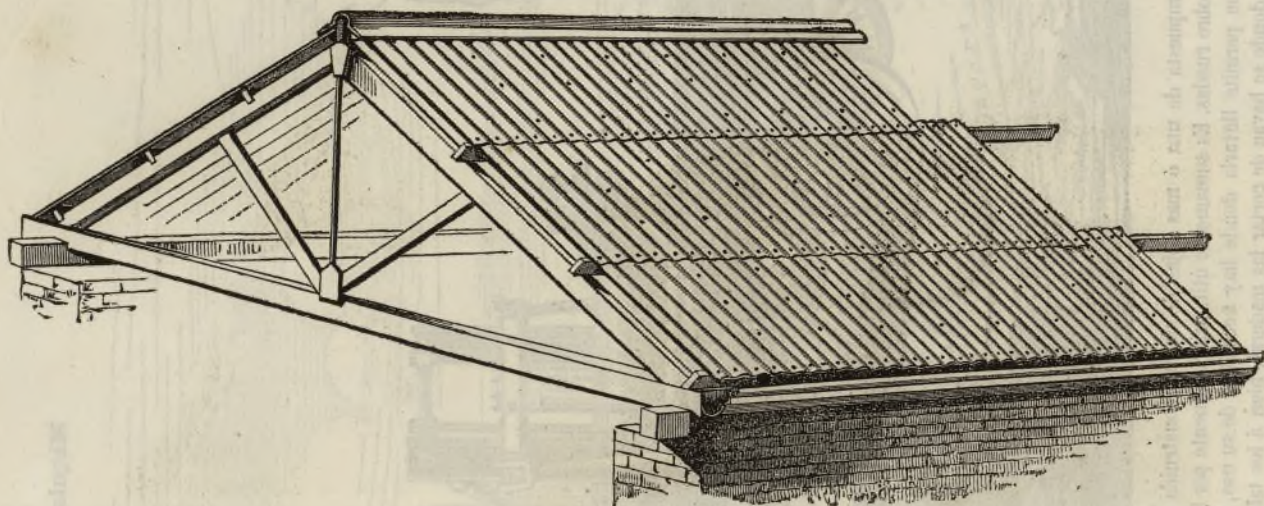
Se construyen estas máquinas segun se pidan, esto es, ó para largura determinada ó indeterminada. Por punto general pueden aserrar de 1.000 á 1.200 metros por día.

En el grabado se representa la máquina funcionando en el bosque, y á su lado la locomóvil que le sirve de fuerza motriz, pues aunque puede trabajar sin el auxilio del vapor, es de todo punto preferible este medio si ha de rendir los buenos resultados que se desean. El constructor, antes de entregar una máquina, la hace ensayar para satisfacción del comprador.

Para mas datos, dirigirse á los Sres. Gustavo de Nouvion y C.ª, en Madrid.

MOREWOOD AND CO.

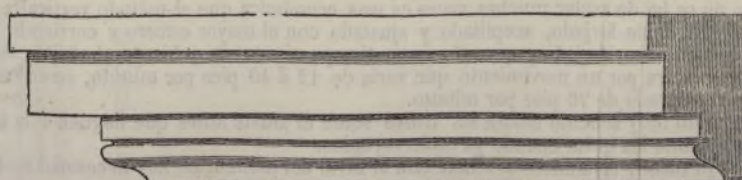
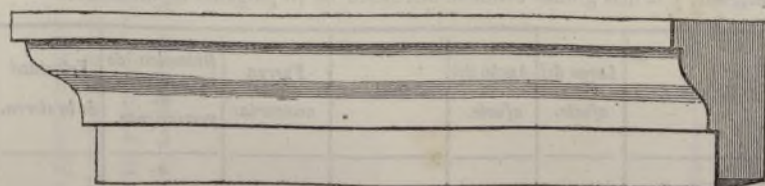
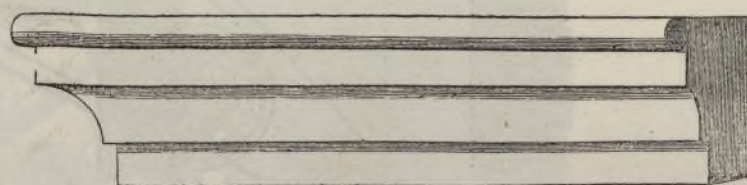
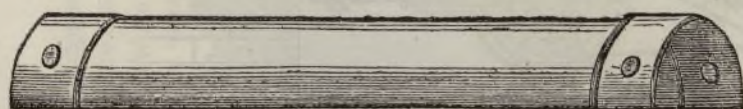
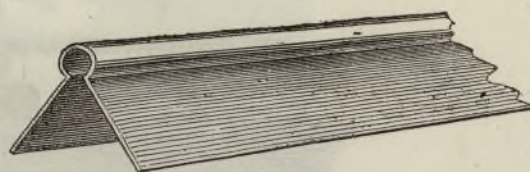
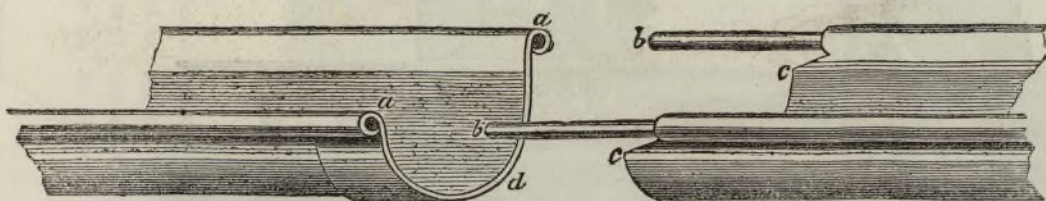
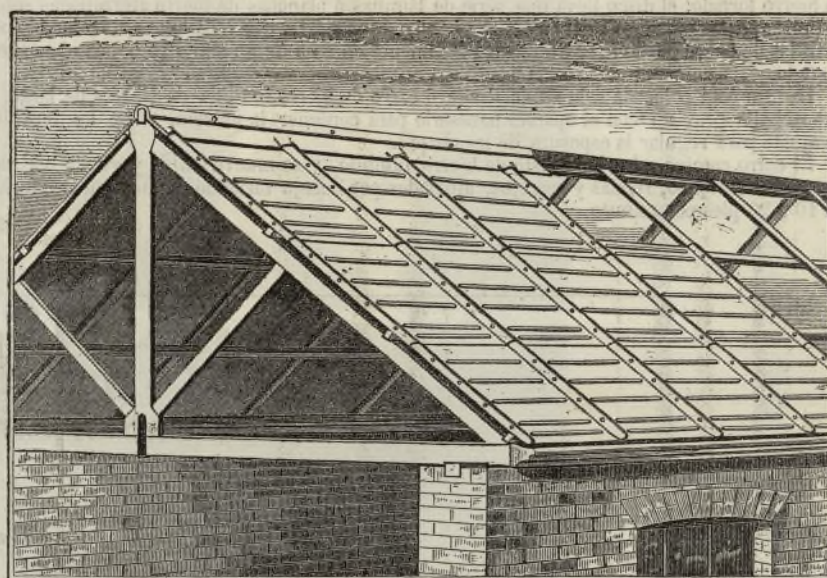
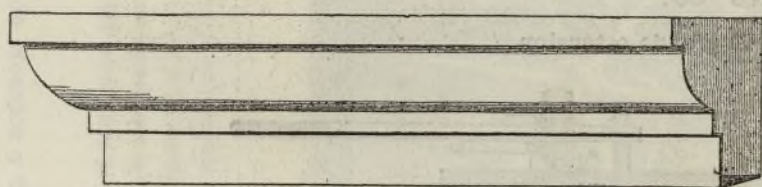
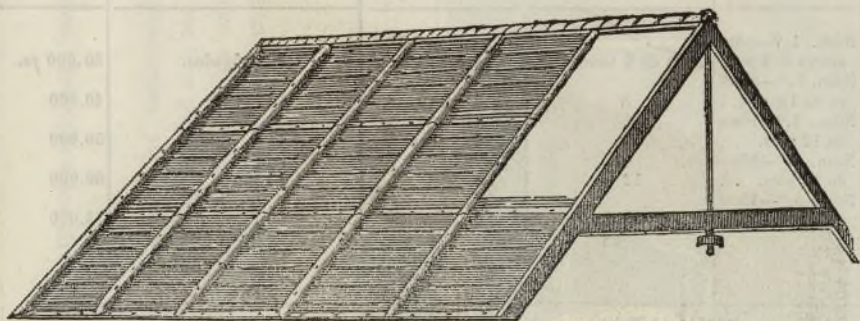
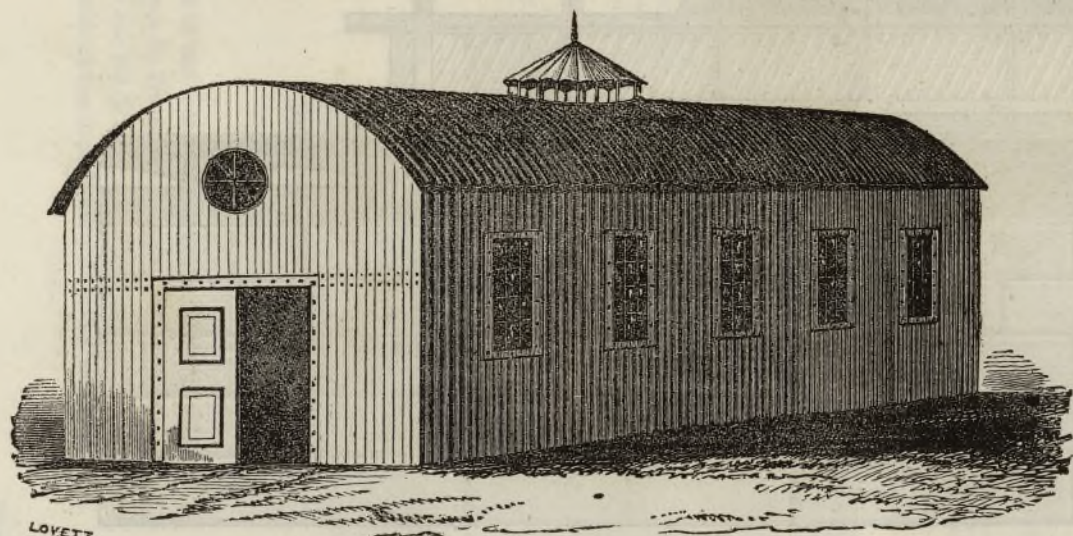
Hierros y latas galvanizadas.—Almacenes y edificios, etc.



Precios y datos, véanse los números 1.º y 2.º de la «Ilustración Industrial.»

WORSAM AND CO.
MOREWOOD AND CO.

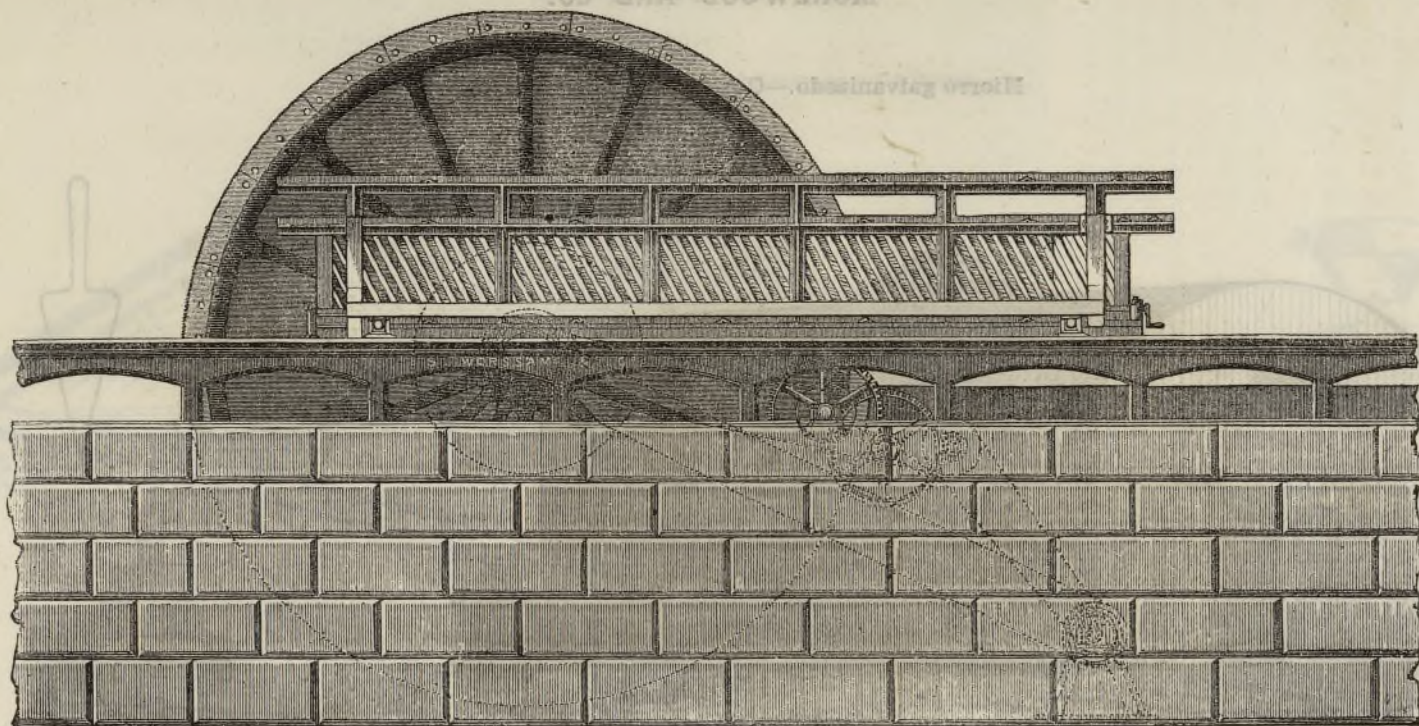
Hierro galvanizado.—Construccion de edificios, etc.



Para mas pormenores, dirigirse á los Sres. G. de Nouvion y C.^a, Hortaleza, 9, Madrid.

WORSSAM AND CO.

Sierra para hacer chapas.



El grabado representa una máquina de construcción superior para cortar chapas, teniendo 8 pies de diámetro la sierra, aunque también las hay de varios tamaños para cortar tozas de diferentes dimensiones, como abajo se explica.

La sierra consiste en un disco de hierro fundido, que está ajustado á un cilindro fuerte de hierro forjado: el disco lleva una serie de láminas ó planchas de hierro atornilladas sobre el mismo; estas planchas reciben los segmentos de la sierra, que hallándose atornillados por tornillos de cobre pueden ser cambiados fácilmente en caso de un siniestro ó cuando se han gastado.

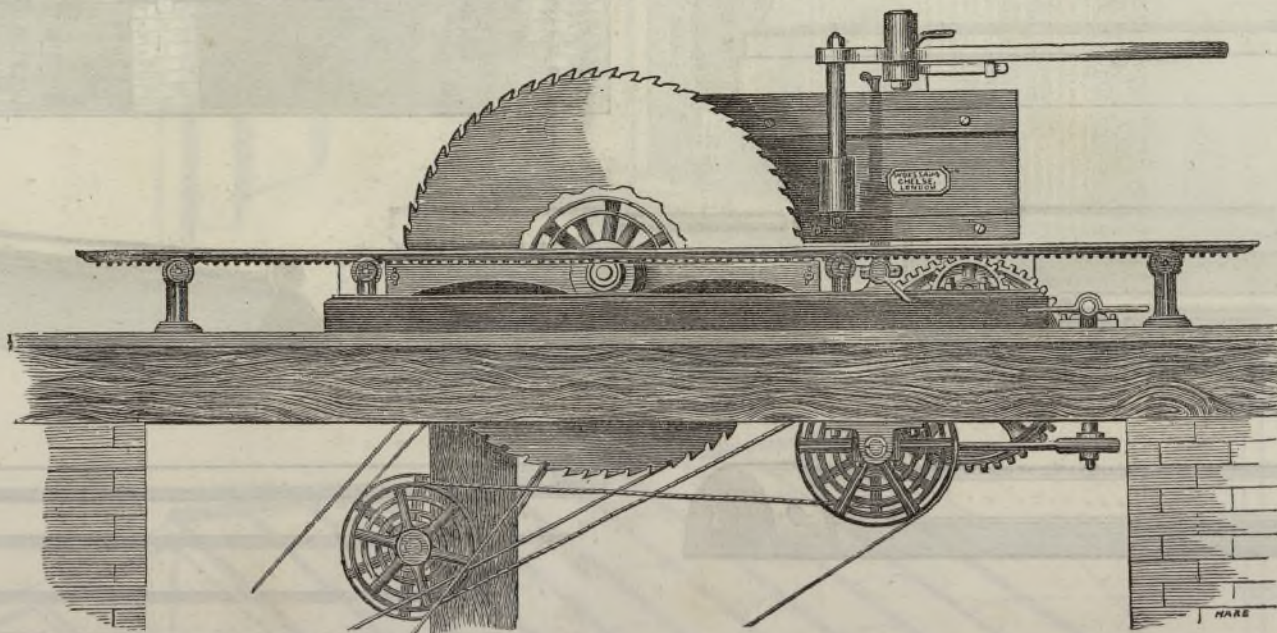
La toza está colocada sobre una draga ó carro de hierro fundido de 15 pies de largo, y que se halla provisto con el aparato necesario para contener la madera, y con los tornillos de ajuste para regular la espesura de las chapas.

El carro camina sobre un afuste de hierro fundido, y se mueve de ida y vuelta por medio de un enrejado, ruedas y aparejos, ajustados por debajo variando el movimiento de ida de 10 á 25 pies por minuto.

Tamaño.	Peso.	Fuerza necesaria.	Diámetro de las garruchas de movimiento.	Precio.
Núm. 1.º—para sierra de 8 pies.	Cerca de 6 toneladas.	4 caballos.	36 pulgadas.	30.000 rs.
Núm. 2.º—Sierra de 10 pies.	8	5 1/2	42	40.000
Núm. 3.º—Idem de 12 pies.	10	6	48	50.000
Núm. 4.º—Idem de 14 pies.	12	8	54	60.000
Núm. 5.º—Idem de 16 pies.	15	10	60	73.000

WORSSAM AND CO.

Sierras circulares sobre mesas de grande estension.



La máquina que representa el grabado es de mucha fuerza; corta trozos de madera redonda ó cuadrada haciéndolos cuartones, y para toda obra considerable de aserrar á donde un trozo no se ha de cortar muchas veces es mas económica que el método vertical.

Un afuste doble forjado, acepillado y ajustado con el mayor esmero y corriendo sobre rodetes con cilindros forjados, que al mismo tiempo sirven de gobierno al afuste, lleva la madera á la sierra por un movimiento que varia de 12 á 40 pies por minuto, siendo el movimiento retrógrado de 70 pies por minuto.

Un aparato muy sencillo coloca los trozos sobre el afuste antes que lleguen á la sierra, y otro semejante los quita cuando ya están cortados.

Por cuya razon, hallándose el afuste casi al nivel del molino, no hay necesidad de fuerza manual para manejar los trozos, y tampoco necesitan estos ajustes; porque su propio peso basta para tenerlos fijos sobre él.

Se hace esta mesa de tres tamaños: la menor maneja una sierra de hasta 48 pulgadas de diámetro, y corta trozos de hasta 24 pulgadas cuadradas.

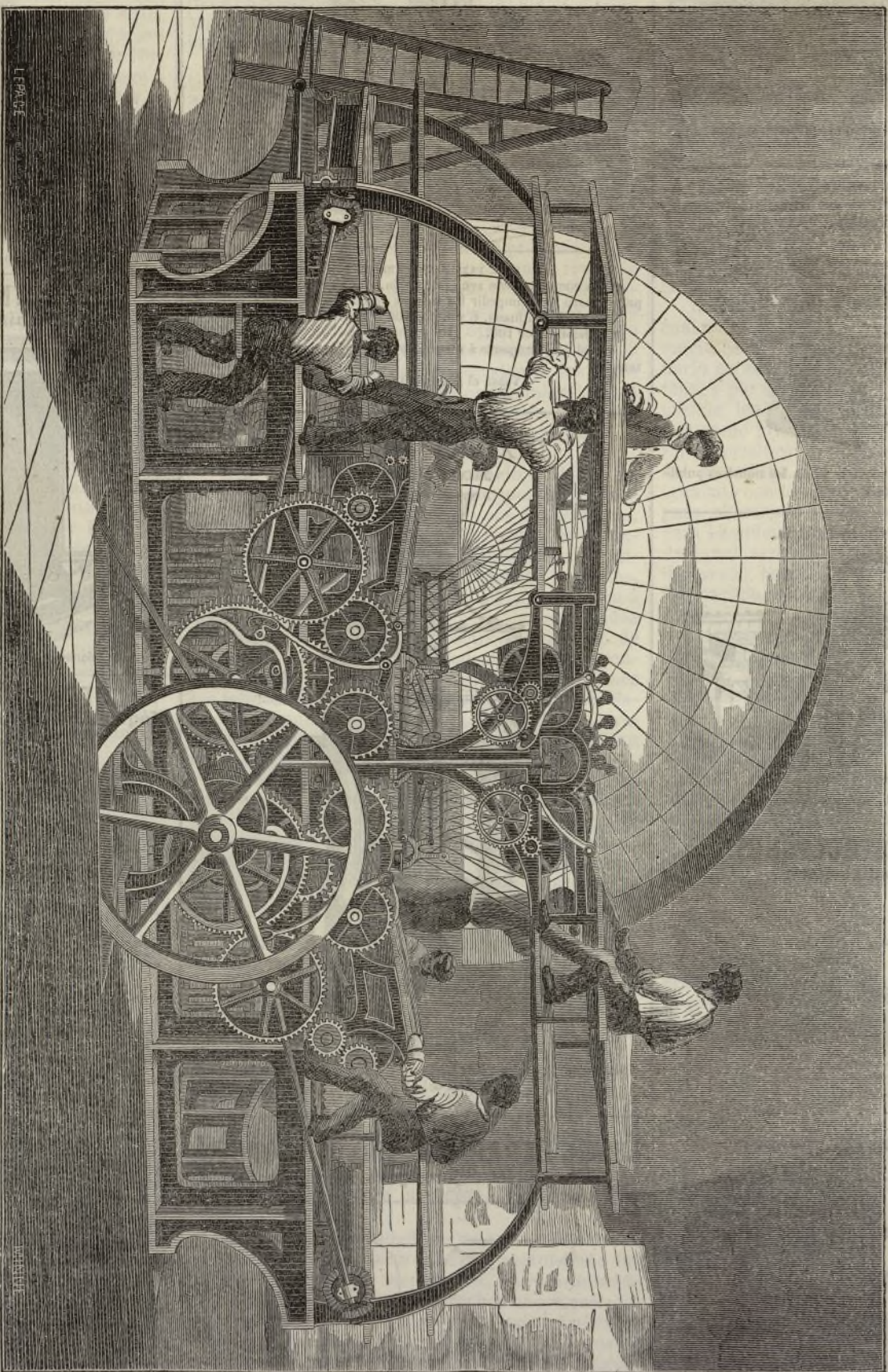
El segundo tamaño tiene sierra de hasta 62 pulgadas de diámetro, y corta hasta 27 de espesor, y la mas grande contiene una sierra de 78 pulgadas de diámetro.

Tamaños.	Largo del afuste.	Ancho del afuste.	Peso.	Fuerza necesaria.	Diámetro de las garruchas de movimiento.	Velocidad de la sierra.	Precios.
Núm. 1.º—Sierra de 48 pies.	30 pies.	22 pies.	6 toneladas.	6 caballos.	20 pulgadas.	700 vueltas.	22.000 rs.
Núm. 2.º—Sierra de 62 pies.	40	24	8	9	26	600	26.000
Núm. 3.º—Sierra de 78 pies.	40	30	10	12	30	450	31.000

Para mas datos, dirigirse á los Sres. Gustavo de Nouvion y C.ª, en Madrid.

MARINONI, CONSTRUCTOR.-PARÍS.

Máquinas perfeccionadas para la impresion de periódicos.



PRECIO EN FABRICA.

Con cuatro cilindros, 72.000 rs. vn.
Derechos de aduana, 3 y 4 por 100 por
avallio y según handera.
Comision, 2 por 100.
El precio de las máquinas varia según
el tamaño y los cilindros de que se com-
pongan.
Los gastos de colocacion en el punto don-
de hayan de funcionar son de cuenta del
fabricante; todos los demas de trasportes,
aduanas, etc., de cuenta del comprador.

PESO.
6.500 kilogramos.

DIMENSIONES.

Longitud. 6 metros 50 cent.
Latitud. 2 metros.

Estas dimensiones corresponden á
la prensa que representa el grabado;
ademas las hay de diferentes tamaños.
Todas ellas funcionan con fuerza de
vapor. La del dibujo necesita nueve
operarios, y produce sobre 6000 ejem-
plares por hora, en periódico de ta-
maño usual y de composicion ordi-
naria.

Esta máquina está adoptada en casi toda Europa como la mas eficaz y á propósi-
to para la impresion de periódicos. En Francia, Mr. Girardin, director del diario titu-
lado *La Presse*, fue el primero que usó de ellas en el año de 1848, y desde entonces
se generalizó para todos los periódicos mas importantes y de mayor tamaño de París.

Ha resistido todas las competencias que se le han hecho, principalmente por las pren-
sas americanas, cuya perfeccion es innegable, sobre todo por la prodigiosa cantidad de
ejemplares que tiran por hora. De cualquier modo, considerando que la máquina cuyo
grabado representamos, puede hacer una tirada de 6.000 ejemplares por hora de un

periódico de gran tamaño, se comprende bien la prodigiosa cantidad de papel que
puede imprimirse en un trabajo diario de diez horas, bastante á satisfacer las exigen-
cias mayores que puedan ocurrir á cualquier empresa periodística. Estas máquinas de
Mr. Marinoni son conocidas ya en Madrid, por lo menos la llamada universal.

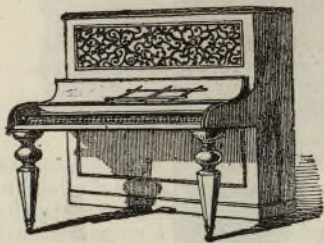
Para mas datos, dirigirse á los Sres. Gustavo de Nouvion y C.^a, en Madrid.

SECCION DE ANUNCIOS.

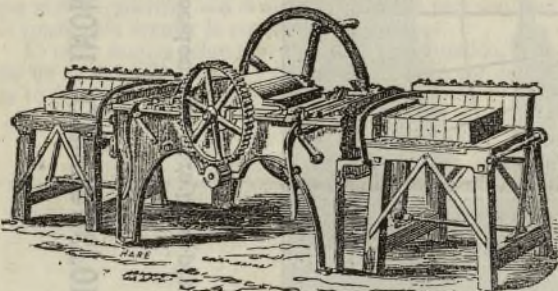
MOREWOOD AND CO.--(FABRICANTES.)
Hierro galvanizado y lata galvanizada.

Véase la página 15 del núm. 3.º, primera quincena de noviembre de 1862.)

Maderas sonoras para la construcción de las cajas de pianos de las fábricas de Jacob Hentsch, Y. C. Goebel.



(Véanse para precios y datos las páginas 16 de los números publicados.)

Fabricación de ladrillos.

(Véanse las páginas 8, 9, 10 y 11, de los números 3.º, 4.º y 5.º)

WOOD'S.--CONSTRUCTORES.
Máquina para segar.

PRECIOS EN UN PUERTO DE MAR.

Para un caballo. 2.000 rs.
Para dos id. 2.200
Derechos de aduana, 3 y 4 por 100, según bandera.
Comisión, 2 por 100.

TUXFORD AND SONS.--PATENT.
Locomotora para caminos ordinarios.

PRECIO EN FÁBRICA.

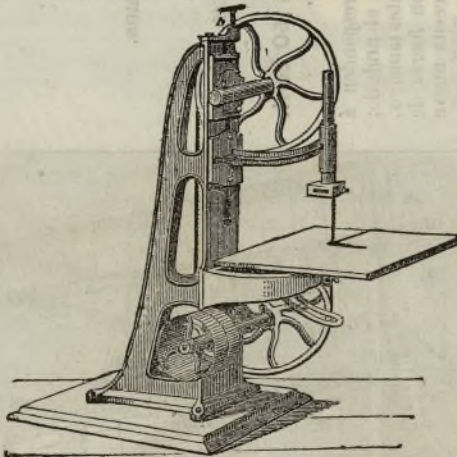
De fuerza de 8 caballos con dos cilindros. 40.000 rs.
De id. de 10 id. id. 45.000
De id. de 12 id. id. 50.000
Con cilindros invertidos y calderas tubulares, de 8 caballos con un solo cilindro. 37.000
De 10 caballos con un solo cilindro. 42.000
Derechos de aduana, el 2 y 3 por 100 según bandera.
Comisión, 2 por 100.

Esta máquina puede trasladar volúmenes de un peso considerable, por caminos ordinarios y terreno firme. Se aplica a la agricultura para arrastrar otros aparatos, y servir después como máquina de vapor.

Para más datos, y hacer pedidos, por todos los objetos anunciados, dirigirse a los Sres. Gustavo de Nouvion y C.ª, calle de Hortaleza, 9, en Madrid.

POWIS JAMES AND CO.

Máquina para aserrar con movimiento continuado.—Privilegio.—(Patent.)



PRECIO EN FÁBRICA.

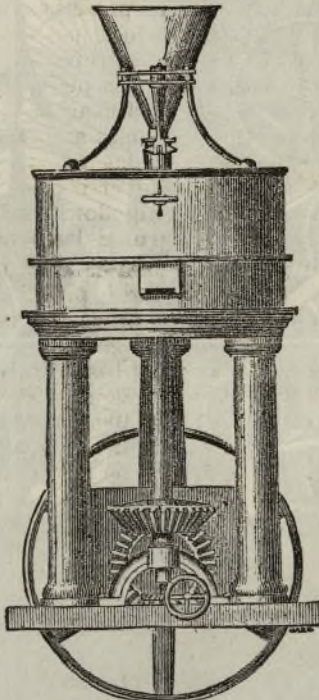
Toda completa, con armazón sólida, dos sierras y una invención privilegiada para impedir las roturas de las sierras, 3.500 rs.
Derechos de aduana, 6 y 8 por 100 por avalúo y según bandera.
Comisión 2 por 100.

Embalaje y transporte a un puerto de España, según las circunstancias.

(Véase el número 3.º, página 15.)

TUXFORD AND SONS.

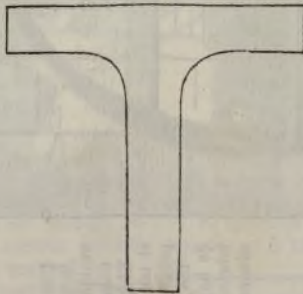
Molino portátil.



(Para datos y precios véase la pág. 11 del número 1.º, y la misma página del número 2.º)

LESLIE HERAPATH AND CO.--LONDON.

Rails y otros objetos para ferro-carriles.



PRECIO EN FÁBRICA.

Un hierro T de 1 3/4 por 1 3/4. 1.000 rs. la tonelada.
Idem T de 1 1/2 por 1 1/2.
Idem T de 1 1/4 por 1 1/4.

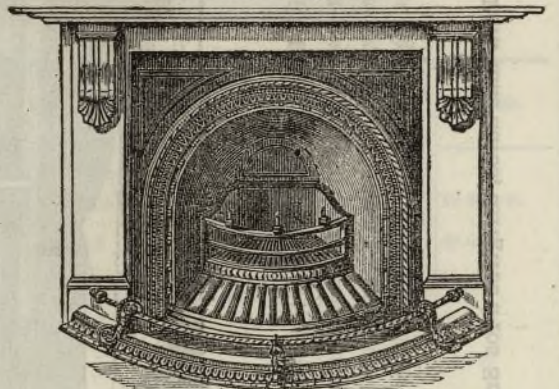
Para la compra de estos hierros T, rails, ángulos, eclis y todo lo demás concerniente a las vías férreas, dirigirse a los señores G. de Nouvion y Compañía, calle de Hortaleza, núm. 9, en Madrid, donde hay un surtido completo de dibujos de todos los rails más acreditados en la práctica; así como respecto a cuanto se pueda apetecer sobre material fijo y móvil de los caminos de hierro.

TUXFORD AND SONS.

Máquina de vapor locomóvil con cilindro horizontal y caldera con chimenea ordinaria, montada sobre ruedas de hierro.



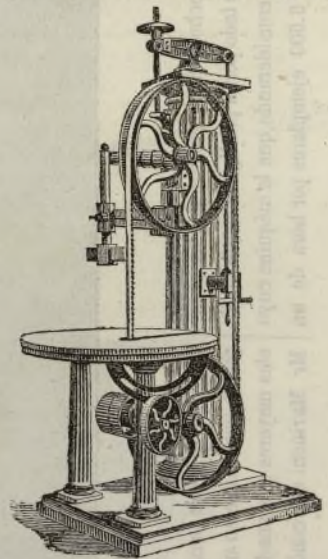
(Véanse para precios y datos la página 15 de los números 3.º y 4.º)

EVANS.--PATENT.
Chimeneas inglesas.

(Véanse las páginas 11, de los números 1.º y 2.º)

POWIS JAMES AND CO.

Máquina de aserrar, de movimiento constante, perfeccionada.—Privilegio.



PRECIO EN FÁBRICA.

Con 3 sierras. 7.500 rs.
Derechos de aduana, 6 y 8 por 100 según avalúo y bandera.
Comisión, 2 por 100.
Embalaje y transporte a un puerto de España, según las circunstancias.—(Véase el número 3.º, página 15.)

Artículos de viaje y objetos de escritorio.

(Véase la página 14 del número 2.º)

SECCION INDUSTRIAL.

Creyendo interesante á la industria de nuestro país el proyecto de reforma arancelaria presentado últimamente á las Cortes por el Excmo. señor ministro de Hacienda, lo insertamos á continuación.

A LAS CORTES.

Constantemente escitado en nombre de elevadas consideraciones para abordar la reforma de los aranceles de aduanas, el gobierno de S. M., cumpliendo la palabra empeñada en este sitio, tiene la honra de someter hoy á la deliberación de las Cortes el correspondiente proyecto de ley.

Innecesario es que el gobierno se detenga á examinar cuanto en la region de las doctrinas se ha espuesto á este propósito, porque sería molestar la sabiduría de los legisladores de este país. Bástele anunciar que, no olvidando los deberes de su mision moderadora, teniendo en cuenta que á la sombra de una legislación antigua, hánse desenvuelto y existen grandes intereses industriales, inicia esta reforma, de alta trascendencia sin duda, guiado de un espíritu prudente y conciliador.

Al procurar por medio de la legislación protectora que en nuestro país viene rigiendo los adelantos de nuestro comercio é industria, indudable es que nunca pudo pensarse en que subsistirían siempre aquellas primitivas restricciones con que se creía llegar al fin apetecido. Si en un principio cualquier ramo del trabajo nacional pudo exigir y obtuvo el amparo de la ley, es de sentido natural que al cabo de algun tiempo tendrían que cesar las protecciones oficiales, porque su sostenimiento indefinido implicaría carencia de vitalidad en las industrias que á su sombra no se hubieren desenvuelto por completo, ó la consagración de grandes é insostenibles monopolios. Puede exigirse del Estado que preste su apoyo á todos aquellos intereses legítimos que necesitan de él para sostener la concurrencia extranjera; pero al concederlo, tiene el gobierno la obligación imperiosa de calcular cuál debe ser su cuantía, el tiempo que debe durar, y si su continuación puede contrariar el desenvolvimiento de otros no menos legítimos é importantes que pueden sufrir ó vienen sufriendo perjuicios por efecto de los favores dispensados á los primeros.

Tal ha sido indudablemente el espíritu dominante en nuestra administración desde hace algun tiempo, cuando de la esfera de numerosas prohibiciones y de fuertes derechos fiscales ha venido modificando las cosas hasta el punto de concluir casi con las primeras y disminuir en mucho los segundos, sin que por ello hayan dejado de desenvolverse, acaso en mas escala que antes, industrias que, á la simple enunciación de cualquier reforma en el arancel, temieron efectos desastrosos para su existencia y porvenir.

Las bases de nuestra legislación arancelaria vigente gravan con derechos de 1 á 14 por 100 las máquinas ó instrumentos destinados á las industrias agrícola, minera y fabril, materias primeras que no se producen abundantemente en España y que sirven para el trabajo nacional, y la madera de arboladura de buques. Designan 25 á 50 por 100 á las materias primeras similares á las que se producen abundantemente en España; agentes de producción que se hallan en el mismo caso, como el carbon de piedra y el coke, y artículos de manufactura extranjera que puedan hacer concurrencia á otros iguales de actual fabricación nacional. Estienden hasta 15 por 100, y en caso muy excepcional hasta 20 por 100 el derecho sobre los artículos extranjeros que el consumo exige y la industria nacional no proporciona. Establecen el derecho de 8 rs. en el azúcar y café de Cuba y Puerto-Rico, y 2 rs. en la de Filipinas, sin contar los que á estos artículos pueden imponerse en el interior para el Tesoro, las provincias y los pueblos.

El derecho protector para la bandera nacional lo fijan en 20 por 100, pudiendo ser mayor en los artículos que contribuían eficazmente á sostener nuestra navegación.

Rigen también por dichas bases prohibiciones á la importación de armas de guerra, proyectiles y municiones, inclusa toda clase de pólvora, azogue y cinabrio; embarcaciones de madera que midan menos de 400 toneladas; granos, harinas, galleta, pan y pastas, siempre que no esté permitida su entrada por la ley de cereales; cartas hidrográficas publicadas por el depósito de marina y re-

producidas en el extranjero; mapas y planos de autores españoles, cuyo derecho de propiedad no hubiere caducado; libros litúrgicos y los libros é impresiones en castellano de autores españoles, á no ser que se introduzcan por los mismos autores que tengan el derecho de propiedad; impresiones, pinturas y figuras que ofendan á la moral; la sal común y tabacos, por ser artículos estancados; el calzado y ropas hechas, exceptuadas las de los viajeros para su uso particular y las preparaciones farmacéuticas prohibidas por los reglamentos de sanidad.

Gravan también á la exportación diferentes artículos y prohíben extraer del reino el corcho en panes de la provincia de Gerona, litargirio y plomo que contenga cantidad dada de plata, galena argentífera, trapos de algodón, cáñamo y lino, y los efectos usados de estas materias.

En los géneros y mezclas de algodón prohíben la importación de los hilados y torcidos menores del núm. 60; en los tejidos, los que no lleguen á 26 hilos, y siendo pañuelos á 20, contados en el urdimbre de cuarto de pulgada española; en muselinas tupidas las de 15 hilos abajo, contados de la misma manera, y á los hilados, torcidos y tejidos de números superiores á aquellos los gravan con derechos de 35 y 40 por 100.

Las mismas bases mantienen la prohibición de introducir telas dobles con aplicación á ropas de hombre y las que en mezcla con la seda, lana, lino y cáñamo contengan algodón en mas de la tercera parte si no cuenta 20 hilos en cuarto de pulgada española, y señalan derechos de 35 y 40 por 100 á las mezclas en que esceden á los hilos del número indicado, á menos que domine la lana ó seda, en cuyo caso pagan por el tanto asignado á los artículos exclusivamente manufacturados con estas materias.

Este es, en resumen, el contenido de la ley de 17 de julio de 1849, á cuyas prescripciones se han ajustado desde aquel año los tipos arancelarios, girando dentro de los límites referidos los derechos que inmediatamente á la publicación de dicha ley, ó después por modificaciones parciales, se designaron á las mercancías arreglamente á las clasificaciones establecidas en las espresadas bases; si bien es del caso advertir que á pesar de que estas, con respecto á algodones, no comprenden, como hemos visto, entre las prohibiciones los tejidos de punto y la pasamanería, ambas clases de manufacturas quedaron prohibidas al redactar en aquella época los aranceles, y continúan en el mismo estado en los vigentes.

No hay que tachar estas bases de restrictivas en lo que se refieren á mercancías cuyo derecho máximo se fija en 15 por 100, cuando el límite inferior toca casi con la franquicia completa, ni exagerada la escala de 25 á 50 por 100 en los artículos á que se deseaba prestar una protección eficaz al compararla con la que antes venia rigiendo.

Levantando muchas prohibiciones hasta entonces sostenidas, indicábase en esta parte lo que en lo futuro debía practicarse con las que quedaban subsistentes.

Sin embargo, andando el tiempo, las citadas escalas han venido á ser excesivas, porque derivados los derechos fijados dentro de los términos de aquellas de valores asignados á las mercancías, que han llegado á ser en la sucesión de los años muy elevados con respecto á los verdaderos del mercado, los derechos en muchos casos no eran el término máximo de las escalas respectivas, sino considerablemente mayores de lo que la ley quiso que fueran.

De aquí la necesidad de que el gobierno de S. M., por una reciente medida, rectificando las valoraciones de las mercancías, haya producido una rebaja sensible en los derechos de arancel, rebaja que se ha hecho mayor en unos artículos, como los de hierro, por ejemplo, en los que la exageración natural ó calculada de los antiguos valores hacia subir la protección para algunas clases hasta 138 por 100, y en otros por la reducción en el tipo de derechos dentro de los límites de la ley.

Con esta medida se ha llevado á cabo en gran parte la reforma que se reclamaba, si bien teniendo presente el gobierno lo considerable de la rebaja, que para el hierro en barra es de 111 á 50 por 100, y las reclamaciones de los fabricantes de este artículo, que aseguran no hallarse todavía en condiciones para sostener la competencia extranjera sin una protección mayor del 80 por 100, ha creído conveniente que hasta 1.º de marzo de 1864, y sin perjuicio de lo que resuelvan las Cortes, solo rija en su mitad la rebaja acordada para

esta clase de hierros, y lo mismo respecto al en lingotes y al azúcar de refino. Pero á fin de satisfacer otros intereses igualmente legítimos, necesario es alterar los límites que la han determinado, y á esto se contrae el proyecto que las Cortes van á examinar.

Si ha de hacerse reducción en la escala de los derechos que ha tenido por objeto, á mas del interés puramente fiscal, el de la protección, claro es que habrán de proporcionarse á la industria nacional los medios de producir con menos gravámen; y se desprende de suyo que las primeras materias y agentes naturales de producción, las que son resultado de una operación sencilla ó procedimiento poco costoso, las máquinas completas de vapor, las hidráulicas, eléctricas y demás empleadas como motores con destino á las industrias agrícola, minera y fabril; los modelos en general; las colecciones y muestrarios de ciencias y artes, y las maderas para la construcción y arboladura de buques, si no quedan en totalidad libres de derechos, deben sufrir á lo mas un recargo ligero; y en tal concepto el máximo de la escala no debe pasar de 6 por 100.

La legislación actual, según queda consignado, no comprende el carbon de piedra ni el coke entre los agentes naturales mas beneficiados, y los grava con un derecho mínimo de 25 por 100, como á los artículos similares de producción nacional, comprendidos en la escala de la protección.

Creo el gobierno que este combustible, sin el cual no se concibe la prosperidad, ni aun la existencia de la industria moderna, es necesario ponerlo en condiciones de baratura de que hoy carece, y por esta razón el proyecto de reforma comprende los carbones en la serie de los artículos que como primeras materias y agentes principales de producción apenas deben sufrir el recargo del impuesto. No hay que olvidar que se han igualado con los nacionales los buques extranjeros para el transporte de minerales por cabotaje: que para beneficiar en mejores condiciones las minas de aquel artículo y facilitar la extracción, se han declarado las líneas de ferro-carriles á las cuencas carboníferas con opción á subvenciones del Estado, y que á favor de estas ventajas, y de las numerosas vías de comunicación abiertas en todas direcciones, los carbones nacionales tienen y tendrán en lo sucesivo salida á mercados donde la competencia extranjera no podrá perjudicarles.

El proyecto de reforma, en el pensamiento de abaratar la producción librando en lo posible los artículos que á ella contribuyen, reduce á un máximo de 12 por 100 los derechos de otras primeras materias ó agentes cuya preparación exige procedimientos costosos, ó se obtienen por medio de operaciones complicadas, los de las máquinas en general, herramientas que se emplean en todas las industrias, aparatos y mecanismos de todas clases para la fabricación, instrumentos de ciencias y piezas sueltas de maquinaria.

En el día, algunos de estos artículos, por la creencia de que se producen abundantemente en el país, tienen un derecho hasta 25 por 100, cuyo gravámen es excesivo, á juicio del gobierno, para que las industrias que necesitan de ellos puedan producir á buenos precios, entrando un recargo de tal consideración en las materias ó instrumentos de que se valen, como elemental de sus productos.

El máximo de 15 por 100 impuesto por la base de 1849 á los artículos que el consumo exige y la industria nacional no proporciona, los reduce el gobierno en su proyecto á 12 por 100. No existiendo en este punto necesidad de protección alguna, el derecho no puede tener mas que un carácter fiscal, y como de esta clase, suficiente es el indicado 12 por 100.

Llegando á tratar en general de los artículos similares á los de producción nacional y que puedan hacer á estos concurrencia, considera el gobierno que la escala actual de 25 á 50 por 100 debe reducirse, bajando el término inferior á 12 para que puedan resultar dos series: una de 12 á 20 por 100 para artículos que no se producen abundantemente en España; y que además, después de los 13 años transcurridos desde 1849, no deben de necesitar de tan alta protección; y otra de 20 á 30 por 100 para los que no se hallan en iguales circunstancias. El gobierno considera además que deben exceptuarse los hierros y los algodones, sosteniendo para ellos durante algun tiempo derechos que puedan llegar hasta 50 por 100, fundando la excepción en la importancia que han alcanzado en el país estas industrias, por lo cual han venido protegiéndose con derechos superiores á los señalados para todas las demás.

Cree mas aún, y es que ciertas clases de hierros, como el en barras, han menester, siquiera sea por un corto plazo, del elevado derecho que provisionalmente se les ha señalado, en razon á que es una industria que bien puede asegurarse no ha empezado á adquirir un gran desarrollo sino de pocos años, y á que ademas durante estos la gran proteccion que los aranceles le aseguraban ha quedado en mucha parte neutralizada por la franquicia concedida al material destinado á las empresas de ferro-carriles: conviene, pues, por estas consideraciones y otras no menos atendibles, que este importante ramo del trabajo nacional se prepare, sin verse espuesto á perturbaciones peligrosas, á entrar dentro de los límites de una proteccion racional; y no podrá ciertamente acusarse de prodigo al gobierno que lo propone, ni á las Cortes si lo decretan por el de un año que al efecto se le otorga, cuando al propio tiempo se ordena que dentro de los seis sucesivos al de la publicacion de esta ley el limite de la proteccion á los hierros de todas clases ha de quedar reducido al 30 por 100.

El gobierno levanta en su proyecto las prohibiciones que pesan sobre la importacion de la pólvora, dispuesto como se halla á abolir el estanco de este artículo, como abolió el monopolio del Estado sobre el azogue por real decreto de 21 de mayo de 1853.

Tambien se alza la que pesa sobre el calzado y ropas hechas, sujetando estos efectos á un derecho de 40 por 100 que protege suficientemente la produccion de las materias y mano de obra nacionales. En esta parte no se hace mas que adoptar un proyecto que ya en 1851 se presentó á las Cortes y fué reproducido con ligeras alteraciones en 1855 y 1856.

Libértanse de derechos á la esportacion los artículos de produccion nacional que se hallan actualmente gravados, limitando aquellos á lo que en su caso corresponde exigir por razon de impuesto de minas, y en tal concepto será procedente la esportacion de los minerales y metales que en la actualidad se halla gravada ó prohibida.

Por razones especiales mantiene el gobierno como escepcion la prohibicion de esportar el corcho de la provincia de Gerona, los trapos de algodón, cáñamo y lino, y los efectos usados de estas materias. Aunque la ley de 1849 permitia la esportacion de maderas con derechos módicos, el gobierno, al hacer entonces uso de la autorizacion que la misma base le otorgaba para conciliar los intereses de la marina de guerra y mercante, y los de los propietarios de montes, ordenó que quedase en suspenso, y así continúa la esportacion de las maderas de construccion, á no mediar permiso de la administracion de marina. En el mismo caso se encuentran las cortezas para curtido, cuya esportacion, sin estar prohibida por la ley, ha quedado en suspenso por órdenes posteriores, á no mediar permiso de la administracion. El gobierno cree que para las últimas debe cesar este estado, designándose espresamente en la ley la facultad de esportarlas: no así en cuanto á las maderas de construccion, que solo podrán extraerse previo consentimiento del ministerio de Marina.

Ha dejado el gobierno, para tratarla con la especialidad que requiere, la cuestion referente á los algodones, por ser estos objetos de una seccion especial en la ley de 1849. Por ella se alzó en parte la prohibicion absoluta que venia pesando sobre estos géneros, quedando limitada, como antes se ha dicho, á los hilados y tejidos de los números y clases ya mencionados.

En 1852, á los dos años de esta reforma, iniciöse por el gobierno un proyecto que reducía en parte las prohibiciones existentes: por este proyecto no se hacia alteracion en los algodones hilados y torcidos, que continuaban prohibidos desde el número 60 abajo.

En los tejidos de la primera clase se hacia extensivo el permiso de entrada á los de 23 hilos en adelante, gravando los nuevamente admitidos á comercio con un derecho de 15 por 100 mas del señalado por la ley de 1849, ó sea elevando al 50 por 100 el de las que se admitian: bajábase 15 por 100, ó reducíanse á 20 por 100 los derechos de 35 por 100 antes señalados á las telas de 26 hilos en adelante; y los diversos derechos impuestos á los tejidos de las demas clases se englobaban en uno de 35 por 100.

Recargábanse las panas reduciéndose los veludillos: se rebajaban á 25 por 100 los derechos de 40 impuestos á los géneros de algodón que adeudan al avalúo: en las mezclas se destruía la limitacion de los 20 hilos que habian de contar

para ser admitidas, y se cambiaban las proporciones de los derechos y la relacion en que el algodón habia de estar con otras materias para aplicarse la prohibicion. Alzabase esta respecto á la importacion de pasamanería con mezcla de algodón en mas de 50 por 100, gravándola por un 40 por 100 sobre avalúo. Y era artículo de este proyecto que durante el término de cinco años no se haria alteracion en el arancel de tejidos de algodón.

Posteriormente, en 1855 y 1856, se presentaron otros dos proyectos, que si bien difieren del anterior por lo respectivo á algodones en algunos puntos importantes, siendo mas liberal el uno y mas restrictivo el otro, convenian, sin embargo, en la necesidad urgente de levantar desde luego un gran número de prohibiciones en la rebaja de los hilos, en los tejidos y en la admision de la pasamanería. En ambos se iba mas adelante todavía respecto de los hilados, y alguno de ellos, el primero, preceptuaba la conclusion de todas las prohibiciones en el corto plazo de cinco años.

Después de once años de iniciada la reforma, reproducida en mayor ó menor escala por dos veces en época posterior, no podria hacer el gobierno hoy mas en pró de los intereses industriales de que se trata, ni menos tampoco en beneficio de las clases consumidoras, que lo que entonces se creia legitimo y oportuno.

Así, pues, el gobierno juzga que respecto á los hilados y torcidos, debe levantarse la prohibicion en los números inferiores al 60, dejándola reducida al 40 inclusive, que era el tipo á que llegaba el proyecto de 1855.

Igualmente cree que para los tejidos de la clase primera del arancel de 1849 debe levantarse la prohibicion en las telas que cuenten 22 hilos en el urdimbre en la estension de seis milímetros, excepto los pañuelos, que continuarán prohibidos no contando 20 hilos.

Habiendo dicho el gobierno antes que respecto á los artículos de algodón y hierro los derechos podrian ascender á 50 por 100, á que no llegan los tipos vigentes de la legislacion actual para los primeros, bien sustituida queda la prohibicion que se levanta en estos con tan fuerte derecho protector.

Sobre mezclas propone el gobierno una regla mas clara y mas justa que la que hoy rige y se proyectaba en las reformas anteriores. El adeudo debe ser por un derecho que represente la suma de los que devengarían respectivamente las materias que entran en las mezclas consideradas como tejidos y en la proporcion que aquellas tengan sin limitar la proporcion de algodón ni los hilos que cuenten.

Como segun anteriormente se ha manifestado, la pasamanería y los tejidos de punto de algodón no se hallaban prohibidos por la ley de 1849. Por tanto, el gobierno, siguiendo en este punto el camino trazado por los proyectos anteriores, cree que deben ser admitidas estas manufacturas á pesar de la exclusion que de ellas viene haciéndose en los aranceles desde aquella fecha, sin que sea razon bastante la única que parece haberse tenido en cuenta respecto á los últimos, mientras ha estado prohibida la importacion de ropas hechas, de camisetas, pantalones y otras prendas de vestir, porque en el mismo caso se hallan las hechas con tejido de punto de seda, lana ó lino, y sin embargo vienen tarifadas segun sus clases respectivas.

Tampoco existe razon atendible que justifique, en opinion del gobierno, la prohibicion de importar telas dobles de algodón destinadas para ropas de hombre, porque ni la industria nacional satisface como fuera de desear las exigencias del consumo, ni podrá decir que se le restringe gravándolas con un derecho protector tan crecido como el que establece este proyecto para todas las manufacturas de algodón.

Comprende la reforma tambien el de echo diferencial de bandera. La base de 1849 fijaba este derecho en un 20 por 100, nada excesivo á primera vista si se compara el amparo que ofrece á la marina con la proteccion de que por la misma ley vienen gozando otras industrias. Empero hay que tener muy presente que ese aumento ha venido exigiéndose sobre el derecho señalado á la mercancia en la bandera nacional. Este sistema, ademas de que por una parte hace que en último término el recargo pese sobre la misma mercancia y se convierta en una segunda proteccion para otras industrias cubiertas ya con las suyas propias y peculiares, ofrece por otra el grave inconveniente de elevar hasta casi la prohibicion para ciertas procedencias, lo que el legislador no qui-

so pasara de ser una proteccion racional. Tratándose de proteger la navegacion, no puede caber duda de que el derecho diferencial debe recaer, no sobre el derecho de la mercancia, sino sobre el valor del flete con relacion al peso de aquella, y este es el método que el gobierno cree conveniente adoptar para lo sucesivo, regulándose segun que las expediciones procedan de Europa ó de puertos situados en los mares que cierra el Estrecho de Gibraltar; de América y Africa hasta Cabos; y de Africa, despues del de Buena-Esperanza, América, en el Pacifico, Asia y Oceanía.

Tan persuadido se halla el gobierno de que este cambio de sistema beneficia los intereses generales del pais, reduciendo á límites mas justos la proteccion de que hoy goza nuestra marina, que no ha dudado elevar á 30 por 100 el tipo antes establecido, aunque sin olvidar los medios de ayudar á aquella en otra forma.

Al efecto propone la libertad de derechos durante seis años para los careneros ó diques flotantes de hierro y los efectos que en bandera nacional se introduzcan para la construccion de diques capaces de admitir buques de 400 toneladas, adeudando únicamente el derecho diferencial de bandera los que se importen en estranjera. Esta franquicia se reduce á la mitad para los diques capaces de admitir buques de 200 á 400 toneladas: se facilita á los nacionales que escedan de 200 toneladas el que puedan ser carenados en seco en puertos estranjeros. Este último beneficio se estiende sin limitacion de arqueo á los de vapor.

Mantiénese la prohibicion de introducir del estranjero los buques de madera menores de 400 toneladas, y las primas concedidas á los que escediendo de esta cabida se construyen en los arsenales del reino, si bien graduadas en otra forma y haciéndolas estensivas á los de hierro.

La ley actual grava, como antes se ha dicho, el azúcar y café de nuestras provincias de América con un derecho de 8 rs. en arroba, y con otro de 2 en el azúcar de las de Asia. El arancel formado á consecuencia de aquella, ademas de tarifar espresamente otra porcion de frutos de las mismas procedencias, señala un derecho de 635 rs. por arroba al aguardiente de caña. Sabido es que este artículo y el azúcar son los que principal, si no únicamente, alimentan hoy el comercio y navegacion de la Peninsula con las islas de Cuba y Puerto-Rico; y aunque no existieran otras razones mas poderosas, bastaria esta de suyo para aconsejar la reduccion de unos derechos que giran en una escala desde 25 á 54 por 100 para los azúcares, y que gravan con 41 por 100 el aguardiente, sin contar los recargos que por razon del impuesto de consumos para el Estado, las provincias y los pueblos sufren todos estos artículos despues de importados en el reino.

Lo mismo puede decirse respecto del azúcar y otras producciones de Filipinas, si bien el gravamen no es tan crecido. Urgente es, pues, poner un remedio á este mal, que si no ha cesado antes, siguiendo en esta parte el pensamiento que presidió á la reforma de 1849, ha sido sin duda debido á que el estado del Tesoro no permitia desprenderse de los cuantiosos recursos que estos derechos proporcionaban.

Pero el gobierno cree que ya hoy es necesario hacer algo mas que una modificacion; juzga que es llegado el momento de romper de una vez con el espíritu tradicional de nuestra legislacion económica ultramarina, dejando de considerar como colonias esas ricas y leales provincias de la monarquía, y de equiparar sus producciones á las estranjeras. Entre provincias de un mismo reino no se conciben las imposiciones arancelarias mas que como escepciones fatales de que es necesario prescindir en momentos favorables, y nunca mejor ocasion que la presente para España.

El gobierno acaba de declarar comercio de cabotaje, y por consecuencia exento de los derechos de arancel, el de la peninsula con las islas españolas del golfo de Guinea; y precisos seguir avanzando por este camino hasta llegar á otorgar iguales beneficios á todas las demas provincias le Ultramar. Mas al permitir tambien la entrada libre en la peninsula de los frutos de las provincias ultramarinas, América y Asia, el gobierno no puede prescindir de equipararlos á las demas producciones del pais sujetas al impuesto de consumos, y por eso propone que satisfagan á su entrada por razon del mismo un 15 por 100 á lo mas, que es el tipo ordinario de la espresada contribucion; pero declarándose que en el interior no podrán ser objeto de nuevos gravámenes despues de haber satisfecho aquel en las aduanas.

(Se concluirá.)

ÍNDICE

de las materias y grabados contenidos en los seis primeros números publicados, que forman la coleccion del primer trimestre.

NÚMERO PRIMERO.—PROSPECTO.

	Pág.
Prospecto en español, francés é inglés.	1
Noticias oficiales sobre contrata de carbones, en idioma inglés.	2
Suelto sobre la Bolsa de Londres, acuerdo de la junta de la misma.	3
Idem, mejoras de la capital de la monarquía, y proyecto del Banco de Madrid.	4
Idem, proyecto de sociedad en París para asuntos industriales de España.	4
Idem sobre los productos mineros del Pecho de las Lastras en Sierra de Gador.	4

Seccion de inventos privilegiados.

	Constructores é inventores.	Pág.
Máquina de aserrar para la explotacion de canteras.	Saint-Just.	13
Nuevo sistema de tenería, curtidos y charoles.	Leo de Lapeyrouse.	13
Hornos para cocer el pan.	Gondolo.	13
Nuevo procedimiento para la conversion de las materias grasas neutrales en ácidos grasos para la fabricacion de belgas y bugías esteáricas.	Moinier.	14
Preservacion y conservacion de materias animales, como pieles, lanas, clines, plumas, carnes, sebos, huesos, pescados, etc.	Leo de Lapeyrouse.	14
Materia desincrustante para la completa limpia de las calderas de vapor.	"	14
Grasa metálica para untar toda clase de máquinas.	E Murray ad Co.	15
Fabricacion del estaño para espejos.	Masson.	15
Máquinas para la fabricacion de ladrillos llenos y huecos, tubos, tejas, etc.	John Whitehead.	15

Seccion de anuncios.

Casa de los Sres. G. de Nouvion y C. ^a , calle de Hortaleza, núm 9, en Madrid, propietarios de la <i>Illustracion Industrial</i> , representantes en España de los constructores é inventores, cuyas máquinas y privilegios se anuncian en el periódico, encargados para recibir pedidos de las mismas, tratar de la cesion de inventos y demás negocios industriales, como caminos de hierro, canales de riego, surtido de maderas de construccion naval y civil, traviesas, etc.	15
Comision para la compra de esparto.	16
Idem venta de maderas del Norte de Mr. Hamman de Amberes.	16
Compra de toda clase de minerales, por los Sres. Dillwyn y C. ^a de Swansea.	16
<i>Journal des Mines</i> , periódico publicado en París.	16
Empresas de aguas, como canales de riego, etc., traspaso de las concesiones y proporcionar el capital á los concesionarios.	16
Telegrafia eléctrica.	16
Aparatos, utensilios y útiles para minas.	16
Ferrocarriles, material, traspaso de concesiones, etc.	16
Construccion de fragatas blindadas, cañoneras y otros buques.	16
<i>Le Credit Minier</i> , periódico publicado en París.	16
Maderas para arboladuras y construccion naval de la América del Norte, Colombia Británica, isla de Vancouver.	16
Objetos labrados de marfil para adornos de señoras.	16
Maderas sonoras para la construccion de las cajas de pianos.	16
Caoutchouc vulcanizado, para todas las aplicaciones industriales y mecánicas.	16
Productos químicos.	16
Carbones ingleses.	16
Hoja de lata, chapas de hierro, alambre y acero fundido y no fundido.	16
Cobres labrados en tubos de bronce para varios usos.	16

	Constructores é inventores.	Pág.
Rails para caminos de hierro, diferentes sistemas.	5 Leslie Herapath and Co.	5
Objetos de mesa, de metal blanco plateado.	4 Mappins Broters.	5
Máquina de vapor fija.	4 Tuxford and Sons.	5
Hierro y latas galvanizadas, construccion de almacenes y casas de hierro.	2 Morowood and Co.	6
Máquinas para labrar vigas.	2 Powis, James and Co.	6
Máquina para lavar ropas, paños, balletas, etc.	1 Bradford'S.	7
Máquina combinada para trillar, separar el grano y aventar.	1 Tuxford and Sons.	7
Máquina segadora dispuesta para funcionar en prados y campos.	" Wood's.	7
Máquina perfeccionada para aserrar maderas.	1 Tuxford and Sons.	8
Máquina para apisonar é igualar los terrenos, y á la vez para segar.	1 Shank'S.	8
Máquina para hacer ladrillos.	1 Page and Co.	8
Barras para hornillos.	1 E. Murray and Co.	8
Objetos de comedor plateados al galvanismo.	2 Mappins.	9
Cocina económica de hierro.	1 Evans.	9
Máquina para molduras de madera.	1 Powis, James and Co.	9
Servicio de lujo para mesa.	2 Mappins Brothers.	9
Máquina para taladrar maderas.	1 Powis, James and Co.	9
Idem para aserrar con movimiento continuo.	1 Idem.	9
Idem id. perfeccionada.	1 Idem.	9
Idem para obras de entalladura.	1 Idem.	9
Idem para cepillar maderas.	1 Idem.	10
Locomotora para caminos ordinarios.	2 Tuxford and Sons.	10
Máquina de vapor con balancin, expansiva y sin condensacion.	1 Idem.	10
Máquina de vapor horizontal.	1 E. Page and Co.	10
Máquina de coser.	1 Leslie Herapath and Co.	10
Molino portátil.	1 Tuxford and Sons.	10
Máquina de vapor locomóvil con cilindro horizontal y caldera con chimenea ordinaria, montada sobre ruedas de hierro.	1 Idem.	11

Grabados.	Constructores é inventores.	Pág.
1	Evans.	11
1	Colguhoun and Thomson	11
7	Leslie Herapath and Co.	12
9	Idem.	12
1	W. Blackett'S.	12
Total de grabados.	57	

NÚMERO 2.º—MATERIAS Y GRABADOS QUE CONTIENE.

Anuncio de la casa de los Sres. G. de Nouvion y C. ^a , con espresion de los negocios á que se dedican.	1
Artículo de fondo.	2
Noticias oficiales en idioma inglés.	2

Seccion de inventos privilegiados.

	Constructores é inventores.	Pág.
Casas y tiendas de campaña de hierro.	Unghes and Wilson.	13
Tenería, curtidos y charoles.	Leo de Lapeyrouse.	15
Preservacion de materias animales.	Idem.	15

Seccion de anuncios.

Los mismos del número primero.	16
--	----

	Constructores é inventores.	Pág.
Máquinas de lavar.	1 Bradford'S.	3
Idem para trillar y separar el grano.	1 Tuxford and Sons.	3
Idem segadora.	1 Wood'S.	3
Idem de vapor locomóvil desde 4 hasta 20 caballos de fuerza.	1 Tuxford and Sons.	4
Idem de vapor horizontal de alta presion.	1 Powis, James and Co.	4
Idem de id. portátil perfeccionada.	1 Idem.	4
Caja para hielo.	1 Evans.	4
Chimeneas inglesas.	1 Idem.	5
Molino portátil de varias clases.	1 Tuxford and Sons.	5
Máquina de vapor locomóvil.	1 Idem.	5
Reja movil para toda clase de hornos.	1 Colguhoun and Thomson	5
Máquina para aserrar maderos.	1 Tuxford and Sons.	6
Idem para apisonar el terreno y para segar.	1 Shank'S.	6
Idem para la fabricacion de ladrillos.	1 Page and Co.	6
Barrones para parrillas de hornos.	1 E. Murray and Co.	6
Fruteros de lujo plateados al galvanismo.	2 Mappins.	6
Candelabro de id. id.	1 Idem.	7
Escritorios portátiles para viaje.	3 Toulmin and Gale'S.	7
Máquina de vapor locomóvil.	1 Leslie Herapath and Co.	7
Sacos de viaje para caballeros.	2 Mappins Brothers.	7
Neceseros y estuches para idem.	3 Idem.	7
Máquina para cepillar maderas.	1 Powis James and Co.	8
Idem de vapor con balancin expansiva.	1 Tuxford and Sons.	8
Idem para caminos ordinarios arrastrando otro aparato.	2 Idem.	8
Idem de vapor horizontal.	1 E. Page and Co.	8
Idem para coser (de varias clases).	1 Leslie Herapath and Co.	8
Idem para cortar espigas de madera.	1 Powis James and Co.	9
Idem para afilar las herramientas de carpintería.	1 Idem.	9
Idem para aserrar madera con sierra circular.	1 Idem.	9
Idem id. circular automática perfeccionada.	1 Idem.	9
Idem de vapor vertical.	1 E. Page and Co.	9
Idem para segar.	1 Wood'S.	9
Bandeja de lujo, plateada al galvanismo.	1 Mappins Brothers.	10
Servicio de mesa id. id.	4 Idem.	10
Máquina de vapor fija, perfeccionada.	1 Tuxford and Son.	10
Cocina de hierro perfeccionada.	1 Evans.	11
Mantequeros de metal plateado.	2 Mappins.	11
Máquina para sacar molduras y acepillan.	1 Powis James and Co.	11
Idem para aserrar, movimiento continuado.	1 Idem.	11
Idem id. perfeccionada.	1 Idem.	11
Idem vertical para taladrar madera.	1 Idem.	11
Idem para obras de entalladura en maderas duras y blandas.	1 Idem.	11
Idem para labrar vigas ó madrinan.	2 Idem.	12
Hierro galvanizado y lata galvanizada. Construccion de almacenes y casas de hierro.	2 Morowood and Co.	12
Idem id. id.	3 Idem.	13
Máquina para trillar, sacudir y preparar el grano para el mercado.	1 Tuxford and Sons.	13
Idem verticales para barrenar maderas.	2 E. Page and Co.	13
Moldes para helados, etc.	8 Evans Son and Co.	13
Artículos de viaje.	6 Mappins.	14
Idem id. y de escritorio.	6 Toulmin and Gale'S.	14
Total de grabados.	82	

NÚMERO 3.º—MATERIAS Y GRABADOS QUE CONTIENE.

Anuncio de la casa Sres. G. de Nouvion y C. ^a	1
Artículo de fondo sobre el Instituto Politécnico de París, del que es órgano oficial en España la <i>ILUSTRACION INDUSTRIAL</i>	2

	Pág.
Estatutos del Instituto Politécnico de París en idioma francés.	2
(Variedades). Aplicación práctica del vapor para los trabajos agrícolas.	3
Trasportes por medio de locomotoras. Ensayos hechos en Londres.	4
Regeneración de lanas viejas.	4
Horticultura.—Hielo de árboles frutales.	4
Estadística.—Camino de hierro.	4
La corona de la reina Victoria.	4
Estadística.—Del impuesto por cabeza en todos los países.	4
La voz humana.—Instrumento que la imita.	4

Sección de inventos privilegiados.

Máquinas para hacer ladrillos de los Sres. Clayton y C. ^a de Londres.	13
Idem de Jhon Whitehead.	13
Grasa metálica para las máquinas E. Murray and Co.	13
Fabricación de estaño para los espejos, de Masson.	13
Hornos para cocer el pan, de Gónalo.	14
Conversion de las materias grasas neutras en ácidos grasos para la fabricación de belas y bugías esteáricas, de Moirier.	14
Materia desincrustante para la limpia de las calderas de vapor.	14
Explotación de canteras por medio de una máquina de aserrar, movida por el vapor, inventó de Mr. Saint Just.	14

Sección de anuncios.

	Grabados.	Constructores é inventores.
Hierro y lata galvanizada.	1	Morewood and Co. 13
Máquina para segar.	1	Wood. 13
Locomotora para caminos ordinarios.	1	Tuxford and Co. 13
Máquinas de vapor locomóviles.	1	Idem. 13
Máquinas de aserrar.	2	Powis James and Co. 13
Cuchillería y objetos de comedor.	1	Mappins. 13
Rails y demás objetos de ferro-carriles.	1	Leslie Herapath and Co. 13
Anuncios sin grabados; los mismos de los números an- teriores.	»	» 16
Máquina para molar y mezclar el azúcar y el cacao.— Nuevo sistema perfeccionado con tarifa de precios detallada.	1	Jorge Hermann. 5
Máquina para molar colores.	1	Idem. 5
Agua de escarlata, para la limpia de paños y telas de lana de todos colores.	8	Burdell y C. ^a 6
Armas de fuego y blancas.	3	Lepage.—Montier. 6
Máquina para afilar las sierras circulares y derechas.	2	Saunier. 7
Idem combinada para segar yerbas y trigo.	1	Wood' S. 7
Idem perfeccionada para la construcción de ladrillos.	1	Whitehead' S. 9
Idem automática giratoria para hacer y prensar ladrillos.	1	Idem. 10
Idem de mano para hacer tubos, tejas y ladrillos.	1	Idem. 10
Molino para pulverizar la tierra para hacer ladrillos.	1	Idem. 11
Máquina superior de doble acción para hacer tubos, ladrillos y tejas.	1	Idem. 11
Molino amasador, construido de hierro para la fabrica- ción de ladrillos.	1	Idem. 11
Máquina de viento, automática, para extracción de aguas.	1	Mahoudeau. 12
Instrumentos de música militar.	6	Sax. 12

Total de grabados. 37

NÚMERO 4.º—MATERIAS Y GRABADOS QUE CONTIENE.

Anuncio en tres idiomas de la casa de los Sres. G. de Nouvion y C. ^a	1
Artículo sobre la fabricación del chocolate, é instrucción para arreglar las máquinas de este ramo, del mismo inventor Mr. G. Hermann de París.	2
Artículo sobre la panificación mecánica de Mr. Drouot de París.	3
Idem sobre la fabricación de ladrillos de los Sres. Clayton y C. ^a de Londres.	4
Erratas.	4

Sección de inventos privilegiados.

Se reproducen los publicados en los números anteriores.	13
	14

Sección de anuncios con 8 grabados.

Reproducción de los del núm. 3.º	15
Anuncios sin grabados los mismos de los números anteriores.	16

	Grabados.	Constructores é inventores.
Máquina con tres cilindros de granito para molar el chocolate y cualquiera otra sustancia.	1	Hermann. 5
Mortero mecánico de granito para molar colores.	1	Idem. 5
Máquina para trillar con juego especial.	2	Morelleras. 6
Idem para rastrillar y trillar, sistema Goret.	1	Goret. 6
Molinos harineros, sistema perfeccionado.	1	Brisson. 7
Máquina para colocar tapones de corcho á las botellas.	1	Chalopin. 7
Idem para hacer ladrillos llamada Universal.	1	Clayton. 8
Idem id. de menor tamaño.	1	Idem. 9
Cilindros perfeccionados para molar y pulverizar la tier- ra y las piedras de todos tamaños simples ó dobles, con aplicación á las fábricas de ladrillos, tubos y tejas.	1	Idem. 10
Máquina para amasar la tierra para la confección de ladrillos, tubos y tejas.	1	Idem. 10
Idem para fabricar ladrillos y tejas, con amasador unido		

para funcionar al mismo tiempo con fuerza de vapor, de agua ó de animales.	1	Idem. 11
Idem para id. construida especialmente para trabajarse á mano.	1	Idem. 11
Máquina para hacer el pan con horno especial y amasa- dor movido por fuerza de vapor, utilizando el calorico que se escapa del horno comun, para obtener por este medio y sin gasto de combustible el vapor necesario para todas las operaciones de panadería.	1	Drouot. 12

Total de grabados. 22

NÚMERO 5.º—MATERIAS Y GRABADOS QUE CONTIENE.

Anuncio de la casa de los Sres. G. de Nouvion y C. ^a	1
Artículo de fondo sobre agricultura.	2
Idem sobre objetos de artes de Mr. G. Hermann de París.	2
Idem sobre desmontes de terrenos, por medio de la máquina de los señores Frey fils de París.	3
Suelto sobre la fabricación de ladrillos.	3
Idem sobre los medios de descubrir la falsificación del vino.	3
Idem disolución de la seda por medio del clorido del zinc.	3
Idem sobre reforma arancelaria.	3
Idem sobre maderas del Norte.	3
Precio corriente de maderas del Norte de Europa, tarifa de Danzic. (Alemania)	4
Sección de inventos privilegiados, reproducción de los anteriores.	13
Sección de anuncios sin grabados.	16

	Grabados.	Constructores é inventores.
Máquina para desmontes. (Escavadora).	1	Frey fils. 5
Molino con cilindros para molar, pulverizar la arcilla y tierras duras para la fabricación de ladrillos.	1	Clayton. 6
Máquina con doble caja para la fabricación de ladrillos y tubos, para trabajar á brazo.	1	Idem. 6
Idem de una sola caja para id. id.	1	Idem. 6
Idem combinada para preparar la arcilla y fabricar la- drillos, dispuesta para funcionar por el vapor ó por el agua.	1	Idem. 7
Idem para la fabricación de tubos para darros y cañerías.	1	Idem. 7
Idem para la fabricación de ladrillos etc., dispuesta para funcionar con fuerza animal.	1	Idem. 8
Idem id. id. sistema perfeccionado.	1	Idem. 9
Objetos de arte montados en bronce, copas y vasos de granito, urnas funerarias, etc., obtenidos por medios mecánicos.	5	Hermann. 10
Máquina cultivadora (agricultura).	1	Coleman. 11
Idem para desenterrar patatas.	1	Idem. 11
Idem cultivadora.	1	Idem. 11
Idem general para hacer ladrillos.	1	Clayton. 12
Máquinas de vapor de diferentes sistemas.	7	Varios. 14
Anuncios con grabados reproducidos.	15	Idem. 15

Total de grabados. 36

NÚMERO 6.º—MATERIAS Y GRABADOS QUE CONTIENE.

Artículo minero sobre la provincia de Almería.	1
Noticia oficial sobre la subasta del ferro-carril de Granollers á S. Juan de las Abadesas.	2
Documento parlamentario (reforma arancelaria).	13
Índice del primer trimestre de la ILUSTRACION.	15

	Grabados.	Constructores é inventores.
Máquinas de vapor de diferentes sistemas.	7	Varios. 5
Máquina para aserrar vigas y otros maderos de gran tamaño.	1	Worsam y C. ^a 6
Idem para aserrar árboles y maderos, montada sobre ruedas funcionando con el vapor.	2	Frey fils. 7
Hierros y latas galvanizadas. Almacenes, edificios etc.	24	Morewood and Co. 8
Sierras para hacer chapas.	1	Worsam and Co. 10
Idem circulares sobre mesas de gran estension.	1	Idem. 10
Máquinas perfeccionadas para la impresión de perió- dicos.	4	Marinoni. 11
Anuncios repetidos con grabados.	12	Varios. 12

Total de grabados. 49

RESÚMEN.

Grabados del primer número.	57
Idem del segundo.	82
Idem del tercero.	37
Idem del cuarto.	22
Idem del quinto.	36
Idem del sexto.	49

Total en el trimestre. 281

DIRECTOR, SOCIO PROPIETARIO Y EDITOR RESPONSABLE,
Don Francisco Cantillo.

MADRID.—1862.

Imprenta de Juan Antonio García, calle del Almirante, núm. 7.