

Olot, Abril de 1904.

REVISTA INDUSTRIAL

Publicación mensual.

Año I

Gratis para los asociados.

Núm. 4.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

España. . . Un año. . 3 Ptas.
Extranjero. Un año. . 5 »

LA CORRESPONDENCIA

y trabajos de colaboración deberán dirigirse al Presidente de La Liga

REDACCION

Administración y Consultorio
San Rafael, 28, 1.º—OLOT.

DESCUBRIMIENTOS

Es muy original la nueva máquina de gas inventada por Mr. Adolf Vogt, y de la cual ha construído un pequeño modelo, cuyas pruebas han tenido un buen éxito.

Por falta de espacio no podemos dar en este número una descripción más detallada de esta máquina, si bien procuraremos hacerlo en alguno de los próximos, limitándonos á citar sus principales características, que son: dar dos impulsiones por revolución, con un solo cilindro; verificarse la explosión de la mezcla gaseosa en contacto con el agua; no necesitar camisa de enfriamiento ni

para el cilindro ni para la distribución; resultar la mezcla gaseosa de igual calidad y la compresión constante á diferentes cargas; tener mayor rendimiento con la carga normal que con la plena, y no necesitar lubricación en el pistón ni cilindro, los cuales se mantienen á menor temperatura que una máquina ordinaria.

Todas estas maravillas, que no de otra manera pueden calificarse, se consiguen por haber tenido la *feliz idea* de llenar el cilindro de agua. Este cilindro es de doble efecto y lleva igualmente llenas de agua, aunque no totalmente, las cámaras de combustión que con él comunican, de tal modo que en el espacio libre que deja el agua se aloja

L. Planadewalt

la mezcla gaseosa, actúa sobre ella y produce el movimiento del pistón. El gas y el aire entran con cierta presión, comunicada por dos bombas accionadas por el mismo motor. Algunas disposiciones muy sencillas y no menos ingeniosas completan la máquina, cuyo funcionamiento y ventajas pueden comprenderse fácilmente con lo dicho.

No menos notables son los ensayos hechos en Baviera para obtener algodón de la madera de pino, los cuales han dado resultados perfectos. El sistema empleado se dice que es tan económico, que la nueva materia podrá competir ventajosamente con el algodón natural, y puestos uno al lado del otro, es muy difícil distinguir el natural del artificial.

Véase brevemente explicado el modo de obtenerle: la madera se reduce á pedazos pequeños que se introducen en una cuba, en la que se someten á la acción del vapor recalentado. La pasta que se obtiene así se somete durante treinta y seis horas á la acción de la sosa disuelta en agua, la cual convierte la madera en una especie de celulosa á la que se le dá cierta resistencia, agregándole aceite y gelatina; después de esto, la masa se somete al hilado en un aparato especial.

Como se comprenderá, la importancia de este descubrimiento será grande para todos los países que dependen del algodón de América y de la India, y especialmente en España, donde á pesar

de lo devastados que están nuestros bosques, todavía contamos, sin duda, con pinares suficientes para atender á todo nuestro consumo de algodón, si al mismo tiempo que se hacen cortas se cuida de la repoblación aún en mayor escala. Por lo demás, el sistema de reducir el pino á algodón exigiendo aceite y sosa, coloca á España en posición de obtener la fibra cuando menos en las mismas buenas condiciones que el país mejor situado para ello, pues ninguno produce hoy mismo aceite á menos coste, y en cuanto á la sosa, es sólo cuestión de querer, el obtenerla al precio de Inglaterra ó menos. Conste á nuestros lectores, que hasta ahora no podemos decir sobre el asunto sino lo que queda explicado, pero la colonia alemana que constantemente crece en España, permitirá, sin duda, que los que se interesen en la cuestión adquieran nuevos datos sobre tan interesante asunto industrial, que representa para nuestro país en números redondos una importación de cien millones anuales de pesetas.



PROYECTO de bases para levantar fondos con destino á la terminación del Ferrocarril de Olot á Gerona, propuestas por varios propietarios é industriales de la Comarca.

La Junta General de accionistas de la "Olot and Gerona Railway Company Limited" autorizará al Consejo de Administración de la misma, ó á su Dirección, para que mediante el consentimiento que le otorgue la Asamblea general

de tenedores de las obligaciones emitidas según escritura de 4 de Noviembre de 1892, emita cuatro mil obligaciones al portador, de quinientas pesetas cada una, que se llamarán *série segunda*, estarán numeradas de 1 al 4000, y gozarán de un interés anual de cinco por ciento, pagadero por anualidades vencidas mediante cupones de 25 pesetas cada uno.

Estas obligaciones estarán garantidas con *primera hipoteca* de la línea y de todos los inmuebles de la Compañía, pasando á ser *segunda*, en virtud de los acuerdos mencionados en la base precedente la *primera* de que en la actualidad gozan las obligaciones que pasarán á constituir una *primera série*, y serán amortizables por medio de sorteos semestrales en el período de 70 años, á contar desde que hayan cumplido dos de estar abierta la explotación de la línea hasta Olot; reservándose la Compañía el derecho de anticipar la amortización, mediante aviso con tres meses de anticipación.

Los suscriptores de obligaciones, reunidos en junta general convocada por medio de carta que les dirigirá la persona ó entidad en cuyo domicilio se verifique la suscripción, y de anuncios publicados en un periódico de los de mayor circulación de Barcelona, de Gerona y de Olot, nombrarán, por mayoría de votos computados por el número de obligaciones que hayan suscrito, un Comité, compuesto de tres personas, que tendrán las atribuciones que se expresan en las bases sucesivas.

Este Comité otorgará con la Compañía el contrato de emisión de las obligaciones, estableciendo en él los plazos en que haya de hacerse efectivo su importe, y recaudará estos plazos, librando recibos provisionales, firmados por un Delegado de su seno y de otro de la Com-

pañía, entregando los títulos representativos de las obligaciones al realizar el cobro del último plazo.

Tan pronto como el importe de la suscripción de obligaciones ascienda á la suma de un millón trescientas mil pesetas, la Compañía contratará la construcción de las obras con quien estime conveniente, imponiendo al contratista la obligación de emprenderlas en grande escala, dentro del plazo de tres meses. El constructor hará inscribir periódicamente en el Registro de la Propiedad, como refaccionarios, los créditos que vaya devengando por razón de las obras, y estos créditos le serán satisfechos por el Comité de obligacionistas en virtud de libramientos, visados por el Ingeniero ó Director y por la Dirección de la Compañía, mediante cartas de pago con cesión de derechos.

Mientras duren las obras, el Comité pagará los cupones que vayan venciendo de las obligaciones, con cargo á los fondos producto de la suscripción.

Una vez abierta al servicio público la explotación del trozo de línea comprendido entre San Felú de Pallarols y Olot, el Comité percibirá una parte de los productos de la explotación, con el objeto de constituir un fondo, destinado al servicio del pago de cupones y amortización de las obligaciones. Para determinar el importe de dicha parte se practicará lo siguiente: de la recaudación mensual que por todos conceptos realice la Compañía se detraerá ante todo el importe de los gastos de explotación cuyo importe será el que consigna el Ingeniero Sr. Drouin en la memoria de productos de la línea que se acompaña á este proyecto de bases. Del remanente que resulte, se destinará la cantidad necesaria al pago del cupón y amortización de las obligaciones objeto del pre-

28.—Revista Industrial.

sente documento, cuyo importe aparecerá de la escritura de emisión de las obligaciones hecha por la Compañía con la intervención del Comité de obligacionistas. El sobrante, si lo hubiere después de hechas las dos reducciones antedichas podrá la Compañía, destinarlo al mejor servicio de la línea en la forma que estime más conveniente.

El Comité reunirá á los suscriptores, y luego á los tenedores de las obligaciones, por lo menos, una vez al año, para darles cuenta del curso de las obras y de cuantos asuntos puedan interesarles; y además quedará facultado para convocarles siempre que estime conveniente. Las convocatorias se verificarán por medio de anuncios publicados con quince días de anticipación al señalado para la reunión de la Asamblea, é insertos en los boletines oficiales de las provincias de Barcelona y Gerona y en un periódico de los de mayor circulación de estas dos ciudades y de la villa de Olot. Para declarar constituida la Asamblea se requerirá la asistencia de los tenedores de la mitad más una de las obligaciones suscritas ó entregadas; y si en el día señalado no se reúne la representación de estas, la Asamblea se constituirá validamente al siguiente día, en la misma hora y local, sea cual fuere el número de los asistentes, haciéndose así constar en los anuncios de convocatoria.

En dichas juntas ó Asambleas se tomarán los acuerdos por mayoría absoluta de votos de los concurrentes, dando cada obligación derecho á un voto; no siéndole empero permitido omitir el que le corresponda al obligacionista que, el día de la junta, no esté al corriente en el pago de todos los plazos vencidos.

Todos los acuerdos adoptados en dichas Asambleas, constituidas en la forma expresada en la base precedente, serán

obligatorios para todos los tenedores de obligaciones, sean aquellos de la clase que fueren.

Al dorso de los títulos representativos de las obligaciones, se estamparán las condiciones de su emisión en las que se desarrollan estas bases, y además la de que la simple posesión del título, obliga á su tenedor á estar y pasar por todas ellas como si la hubiese estipulado expresamente.

Para capacitarse mejor del proyecto que precede precisa puntualizar los antecedentes que subsiguen:

ANTECEDENTES

Por medio de la ley de 6 de Mayo de 1882; inserta en la Gaceta de Madrid del día 9 del mismo mes, se autorizó al Gobierno de S. M. para otorgar á D. Domingo Puigoriol la concesión, por término de noventa y nueve años, sin subvención del Estado, y sin franquicia de los derechos de Aduanas para la introducción del material fijo y móvil, de un ferro-carril de vía estrecha que partiendo de Olot, y pasando por Las Presas, San Esteban de Bas, San Felíu de Pallarols, Las Planas, Amer, La Sallera, Anglés, Bascanó, Salt y Santa Eugenia terminase en Gerona, en la línea general de Tarragona á Barcelona y Francia, habiéndose otorgado dicha concesión por Real Orden de 18 de Abril de 1883, é inscrito á favor del concesionario en el Registro de la Propiedad de Olot, fólío 135 del libro 54 de dicha villa, tomo 308 del Registro finca número 1384 inscripción 1.^a y en el de Gerona. Don Domingo Puigoriol, con escritura autorizada por el Notario de esta Ciudad, D. Adrián Margarit, en 12 de Mayo de 1882, ratificada por

otra autorizada por el propio Notario en 23 de Agosto de 1883, inscrita en el Registro de la Propiedad, cedió y transfirió la concesión de dicha vía á favor de la *Compañía Española de Ferrocarriles Económicos*, habiendo sido la transferencia aprobada por Real Orden de 17 de Octubre de 1883, por virtud de la que la compañía cesionaria quedó repuesta en el lugar, derechos y obligaciones de D. Domingo Puigoriol respecto del Estado y del público en general por lo que se contrae á la concesión.

La *Compañía Española de Ferrocarriles Económicos* por medio de otra escritura de 25 de Octubre de 1884, autorizada por el citado Notario don Adrián Margarit, é inscrita en el Registro de la Propiedad, previa apertura de un concurso para la venta con sujeción á un determinado pliego de condiciones, vendió la concesión de la vía, que se dijo estaba en construcción, los estudios de la misma, obras construidas, terrenos adquiridos, traviesas y materiales almacenados y acopiados, el depósito de Títulos de la Deuda constituido en garantía de la concesión, y en general todos los derechos que competían á la Compañía vendedora, á D. Pedro Bové y D. Agustín Pujol, adquiriendo cada uno por mitad, por precio de doscientas mil pesetas, que en cuanto á veinte y cinco mil, fueron satisfechas en parte antes del otorgamiento de la escritura y en parte en el acto de firmar esta, fijándose para el pago del resto, diferentes plazos, todos cumplidos; habiendo sido aprobada la venta por Real Orden de 24 de Enero de 1885.

D. Agustín Pujol, por escritura de 28 de Diciembre de 1885, autorizada por el repetido Notario Sr. Margarit, é ins-

cripta también en el Registro de la Propiedad, declaró que había adquirido la mitad de las cosas que le había traspasado la *Compañía Española de Ferrocarriles Económicos*, en utilidad propia y de los Sres. D. Francisco Robert, D. Gerardo Rodés y D. Ramón Miralles y con fondos propios de estos, y en su virtud reconoció que correspondía á cada uno de ellos, un octavo, y otro octavo al mismo declarante, declaración que fué aceptada por dichos Sres. Rodés, Robert, y Miralles, y aprobada por Real Orden el 23 de Marzo de 1888; y el mismo Pujol, por otra escritura de 8 de Mayo de 1886 autorizada por el mismo Notario Sr. Margarit é inscrita en el Registro de la Propiedad, transfirió su octava á D. Eduardo Martínez, cuya transferencia fué aprobada por Real Orden de 23 de Marzo de 1888, habiéndola posteriormente traspasado el Sr. Martínez á favor de los Sres. Robert, Rodés y Miralles por escritura del mismo día 9 de Mayo de 1886, aprobada por Real Orden de 23 de Marzo de 1888.

(Continuará)



ESTRACTO de las disposiciones que pueden interesar á los señores asociados, publicadas en la Gaceta desde el 19 Marzo al 15 Abril de 1904.

Ministerio de Hacienda.—Gaceta de 19 Marzo.—R. D. de 18 Marzo.—Faculta Ministro de Hacienda para presentar á las Córtes un proyecto de Ley otorgando estímulos y premios al cultivo del algodón.



30.—Revista Industrial.

Ministerio de Hacienda.—Gaceta de 24 Marzo.—R. O. de 23 Marzo.—Disponiendo que las Aduanas autoricen durante la noche y en días festivos el embarque de frutas frescas, hortalizas, verduras y legumbres.



Ministerio de Hacienda.—Gaceta de 31 Marzo.—R. O. Declarando, con carácter general, que no deben tramitarse las denuncias particulares sobre la riqueza rústica y pecuaria en las provincias donde se estén ejecutando los trabajos necesarios para el establecimiento de los Registros fiscales.



Ministerio de Hacienda.—Gaceta de 1.º Abril.—R. O. de 31 Marzo.—Fijando el tipo medio del cambio durante la 2.ª quincena de Marzo en 38'89 p.º/º.—Reducción 28 p.º/º en las liquidaciones de derechos que para su pago en oro se efectúen en las Aduanas durante la 1.ª quincena de Abril.



Ministerio de Hacienda.—Gaceta de 6 Abril.—R. D. de 5 Abril.—Dando nueva redacción al artículo 29 del Reglamento provisional para la administración y cobranza del impuesto de transportes de 20 de Marzo de 1900 modificado por Real Decreto de 28 de Mayo de 1901.



Ministerio de Hacienda.—R. O. de 15 Abril.—Declarando que el tipo medio

del cambio durante la 1.ª quincena del mismo mes ha sido el 38'84 p.º/º correspondiendo una reducción de un 28 p.º/º en las liquidaciones de derechos que para su pago en oro se efectúen en las Aduanas durante la 2.ª quincena de Abril.



EXPOSICION DE MOTIVOS

Y PROPOSICION DE LEY.

(Conclusión)

GREEMOS que esta solución orillará casi todas las dificultades que han surjido y que por el camino andado no llevan trazas de resolverse jamás.

Esta cuota de unidad debe hacerse extensiva á toda clase de fuerzas en la forma y según los razonamientos siguientes:

1.º Todo motor queda exceptuado de pagar ninguna tributación especial, dado que satisfacen ya por las unidades que mueven, por esta causa recargadas.

2.º Todo motor satisfará la cantidad de tres pesetas por caballo, siempre y cuando sea objeto de una concesión, en concepto de cánón de la superficie que ocupa.

3.º Todo motor satisfará las mismas tres pesetas y por la misma unidad, cuando sea arrendado, por razón del beneficio que implica el arriendo.

4.º La electricidad no pagará ninguna contribución especial por el motivo indicado, sino por los caballos de fuerza, que el salto de agua desarrolle en el aparato eléctrico, ya sea de propiedad, ya sea en arriendo, excepción hecha

de la electricidad destinada al alumbrado que paga por concepto de consumo. Si la fuerza eléctrica está producida por el vapor, pagará las mismas tres pesetas, cuando la fuerza sea arrendada, más no cuando solo sirva para el propio dueño que es á la vez industrial.

Los Diputados que suscriben, no hallan justo que un caballo de fuerza eléctrica pague el cuádruple ó más que toda otra fuerza, pasando el tributo con mucho del 15 % de las utilidades tras-pasado el cual la tributación por industrial es ilegal. No consideran tampoco justo lo que ahora acontece, de que si arrienda la fuerza eléctrica, no satisfaga por el epígrafe 373 relativo á los alquiladores de fuerza, sino por el 178 que se refiere á los productores, los cuales, no obstante, satisfarían si así se hiciera, cuatro veces más que los alquiladores. Estas anomalías que no pueden continuar, porque implican un castigo á la electricidad, ó sea al progreso y esto en momentos en que se ha resuelto su trasmisión á distancia, proceden de medir la fuerza eléctrica por horas, como si no fuera conocida la equivalencia entre el caballo hidráulico, de vapor ó gas con el eléctrico, no habiendo motivo ninguno para crear á este, una situación de la gran inferioridad indicada, cuando si acaso debería ser á la inversa. ¿Que se diría si un caballo hidráulico ó de vapor se midiera para la tributación por su eficacia en horas? Pues esto es lo que se ha hecho en la fuerza eléctrica, y la injusticia es tan flagrante que exige inmediato remedio.

La dificultad por el alumbrado es facil de orillar, como lo está ya siendo, y la de aplicar el 16 %, por recargo

municipal donde haya el consumo, la Administración puede solucionarlo toda vez que conoce la distribución respectiva de la fuerza.

Basta á los que suscriben llamar la atención sobre un punto que exige también solución, y es el de la distancia de las fuerzas de una vía férrea. Es ilusorio todo valor que se fije á saltos situados lejos de un ferrocarril, porque solo á un precio ínfimo cabe utilizarlos. En este caso se hallan algunas fábricas, y sobre todo muchos molinos harineros ó motores de máquinas de aserrar. Como aún á tres pesetas caballo resulta el tributo oneroso por la carestia de los transportes, parece lógico eximir á todos los motores que funcionen en establecimientos situados á 30 kilómetros ó más de una vía férrea.

Teniendo, pues, en cuenta que el porvenir de una Nación pende en buena parte de la creación y desarrollo de industrias.

Considerando que, no habiendo podido resolver el problema de la fuerza motriz por la hulla sola, dada su carestia, debida á múltiples causas.

Considerando que, haciendo un cálculo á la lijera sobre la cantidad de aguas que discurren por nuestros rios, su desnivel medio, coeficiente de reducción por las no aprovechables, y descontando las utilizadas ó utilizables para riegos y otros conceptos, la Dirección General de Obras públicas aprecia que tenemos disponibles en España unos cuatro millones de caballos de fuerza.

Considerando que, es de suma utilidad fomentar las Centrales de electricidad.

Los Diputados que suscriben, tienen el honor de presentar á las Cortes la siguiente proposición de ley:

1.º Los motores de cualquier clase

32.—Revista Industrial.

que sean quedan exentos de pagar ninguna contribución por este concepto, suprimiéndose en consecuencia, la nota 2.^a del epígrafe 178 y el epígrafe 373 de la tarifa 3.^a de la Contribución Industrial.

2.^o Las fuerzas hidráulicas, ya sean aplicadas por su propio dueño, ya estén arrendadas, aunque se transformen en fuerza eléctrica motriz, pagarán por el número de caballos que desarrolle el motor hidráulico, deduciendo una tercera parte por los que no se aprovechen, á razón de 3 pesetas caballo de 75 kilográmetros.

3.^o La fuerza motriz producida por vapor, gás, ú otro elemento que no sea el hidráulico, queda exenta de pagar contribución de ninguna clase excepto cuando sea arrendada, en cuyo último caso pagará 3 pesetas por caballo de 75 kilográmetros, pero sin deducción ninguna, cuando la fuerza motriz arrendada sea transformada en eléctrica y esta se transmite á establecimientos industriales situados en términos que pertenecen á más de un municipio, el recargo municipal se impondrá por el consumo respectivo, á razón de 3 pesetas por caballo eléctrico de 736 woats, deduciendo la cuarta parte por la pérdida que experimenta la fuerza en la transmisión.

4.^o Cuando las fuerzas expresadas se apliquen á establecimientos industriales situados á 5 kilómetros ó más de una carretera del Estado ó provincial, ó á 20 kilómetros ó más de es-

tación de vía férrea, quedarán exentos de contribución, mientras estas circunstancias subsistan.

Quedarán así mismo exentas de contribución las fuerzas hidráulicas cuya renta se cotice á un precio inferior á 30 pesetas anuales por caballo de 75 kilográmetros.

Las fábricas, molinos, etc. que solo trabajan 6 meses al año, pagarán la mitad de la cuota.

5.^o Los edificios destinados á abrigar ó contener los motores, la maquinaria y las primeras materias, siempre que el almacén ó almacenes que contengan estas últimas formen parte integrante del edificio de la fábrica, por lo mismo que no tienen valor propio sin estos elementos que ya tributan, quedan exceptuados de pagar contribución de ninguna clase, mientras no se destinen á vivienda ó fines que no sean los expresados.

6.^o No serán objeto de aumento ó recargo de cuota por espacio de 25 años las fuerzas actuales ó las que se instalen al amparo de la presente proposición de ley.

7.^o Quedan derogadas las Reales Ordenes, Reales Decretos y demás preceptos legales que se opongan á esta proposición de ley.



Fig. N. Planadevall.—Olot.