

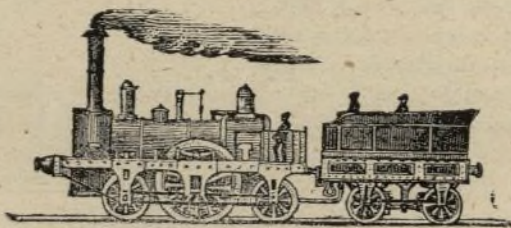
# GACETA

DE LOS

## CAMINOS DE HIERRO.

TOMO XIX.

AÑO DÉCIMO NOVENO, 1874.



MADRID: 1874.

Redaccion y Administracion, calle de Cervantes, 16.

IMPRESA DE LA GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

Calle de Calatrava, 5, 2.º

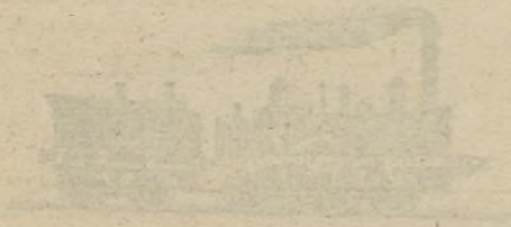


GACETA

CAMINOS DE HIERRO.

TOMO XXV

AÑO DECIMOQUINTO 1874



MADRID: 1874  
Imprenta de la Gaceta de Madrid, Calle de San Mateo, 10.  
Venta de la Gaceta de Madrid, Calle de San Mateo, 10.  
Venta de la Gaceta de Madrid, Calle de San Mateo, 10.



# GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

**CORRESPONSALES.**

**Provincias.**

**BARCELONA:** librerías de D. Salvador Manero, Rambla de Santa Mónica, 2; de D. Isidro Cerdá, plaza del Angel; y de Sala, hermanos, calle de la Unión.

**CADIZ:** D. José Maria de Rivas calle de San Pedro.

**SANTANDER:** D. Juan Gonzalez.

**ZARAGOZA:** Sr. Gallifa, librero.

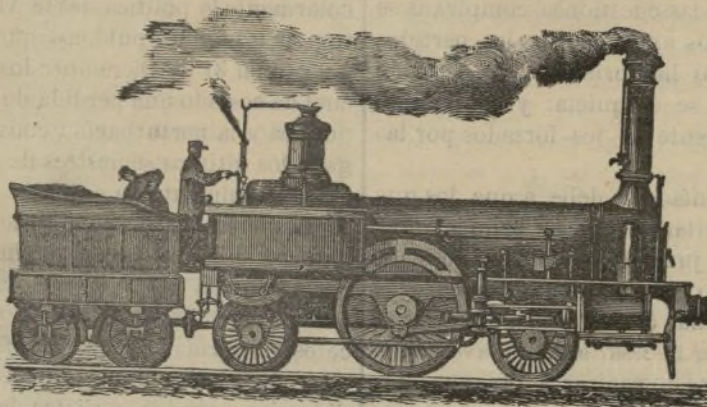
**VALENCIA:** librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal.

**Extranjero y Ultramar.**

**PARIS:** E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

**LONDRES:** M. Henry, 68, Fleet Street.

**HABANA:** Establecimiento de don B. Tanago, calle del Obispo, 96.



**SE SUSCRIBE EN MADRID**

En la Administración, en las librerías, de Bailli-Bailliere, de Cuesta y de la *Ilustracion*, Arenal 16. Los números sueltos, el mapa y los anuncios en la Administración.

**PRECIOS DE LA SUSCRICION.**

**Madrid y Provincias.**

Por un año . . . . . 100 rs

Por seis meses . . . . . 50

Por tres id. . . . . 25

**Ultramar y Extranjero.**

Por un año . . . . . 150.

Por seis meses . . . . . 75

**ANUNCIOS.**

Línea . . . . . 2 rs..

Los anuncios de alguna importancia y los comunicados de interés privado á precios convencionales.

CANALES.—MINAS.—TELÉGRAFOS.—GAS.—NAVEGACION.—SEGUROS.—BANCOS.—SOCIEDADES DE CRÉDITO.

**RESÚMEN.**

El año 1873 —Ferro-carril de Córdoba á Sevilla.—Exposicion nacional.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales —Ferro-carriles extranjeros.—Tarjetas postales.—Túnel de la Mancha.—Memoria de la Compañía de Cordoba á Sevilla.—Memoria de la Compañía de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—Servicio al Estado por los ferro-carriles.—Precios del descuento.—Crónica.—Valores franceses—Valores españoles.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

**EL AÑO 1873.**

Triste, tristísimo, ha sido para España el período que la historia registrará con el número 1873. En general, el año que acaba de trascurrir no ha sido fecundo en felicidades; antes bien se ha marcado por hondas perturbaciones económicas; pero á nuestro país le ha tocado la preferencia, siendo teatro de todo género de desastres.

Casi toda Europa se ha resentido de una dura crisis monetaria: en Viena ha ocurrido una verdadera catástrofe mercantil, que obligó á suspender las funciones de la Bolsa, coincidiendo con la Exposicion universal á la que ha mermado casi toda su importancia; en Londres, Bruselas, Hamburgo y Amsterdam ha rayado el tipo del descuento á las mayores alturas conocidas; en los Estados-Unidos han ocurrido momentos de verdadera angustia financiera, y los demás países, cual más, cual ménos, todos han participado de los efectos del desequilibrio financiero y mercantil, cuya causa fundamental tuvo origen en los grandes desplazamientos monetarios producidos por la indemnizacion de guerra pagada á Prusia por los franceses.

Pero todos los conflictos, tanto económicos como políticos, porque han pasado las demás naciones juntas, no pueden compararse con lo que en el año 1873 ha sufrido

esta desventurada region de la tierra que nos ha tocado por patria.

La más insensata de las locuras políticas, despues del advenimiento de una república proclamada con el mayor orden y que pudo y debió llegar á ser un verdadero modelo de esta clase de gobiernos; la incalificable debilidad de unos y la demencia de otros entregaron el país á la direccion de la demagogia más frenética; el fango subió á la superficie, y rotos todos los diques de la legalidad con el atentado del 23 de Abril, se desbordaron los torrentes demagógicos, las más absurdas exajeraciones del socialismo armaron con el puñal y la tea las manos de las turbas internacionalistas; se atentó contra todo lo que pudiera parecer orden y autoridad, y la sangre ha corrido á torrentes con los escesos cantonalistas en Cádiz, Sevilla, Málaga, Alcoy, Valencia, Murcia, Cartagena y otras muchas poblaciones importantes.

Con la desmoralizacion y la indisciplina del ejército, primer elemento de unidad de las naciones, promovidas sistemáticamente por las autoridades mismas, se completó el espantoso cuadro de confusion que ha ofrecido en espectáculo al mundo civilizado nuestra pobre España durante el verano último.

Los hechos son muy recientes y se han impuesto, demasiado por desgracia, á causa de su inmensa gravedad, á la atencion pública, para que haya necesidad de referirlos; y conocidos son tambien, aunque no tan generalmente, los sucesos que condujeron á la dictadura del Sr. Castelar, merced á la cual ha podido encauzarse algun tanto el desbordado torrente. Sabido es tambien que los escesos federalistas han sido la causa fundamental de que ese bandolerismo en grande escala ejercido bajo la bandera carlista, haya tomado formidables proporciones, formando un tristísimo é importante coeficiente de las calamidades que nos abruma.



A las facciones han ido los fanáticos de siempre; los fanatizados por el clero en ódio al progreso verdadero, que tan buena ocasion les ofrecia de confundir con el desenfreno social la conducta de los llamados federales; han ido tambien los descontentos de las más ínfimas clases sociales que, no comprendiendo las cuestiones complexas se colocan en los más exajerados extremos de los partidos políticos; han ido asimismo los hambrientos por falta de trabajo en toda sociedad que se desquicia; y no ha sido tampoco pequeño el contingente de los forzados por las facciones mismas.

El que estas no hayan triunfado se debe á que los que las han levantado y las acaudillan luchan en primer lugar por lo que la civilizacion ha juzgado y condenado para siempre; y en segundo término, porque los que son capaces en pleno siglo XIX, de proclamar el absolutismo y la teocracia sin freno, tienen que ser necesariamente aventureros oscuros, hombres incapaces de aspirar á otros medios de encumbramiento que el de acaudillar masas ignorantes y fanáticas, lanzándolas por las vias del pillaje y la devastacion del país, como verdaderos salvajes.

Algo de esto último, aunque con las modificaciones propias de la diferencia esencial de las ideas, sucede con el partido republicano federal, al que se debe la situacion á que hemos llegado. De los jefes federales hay algunos, aunque pocos, de formas más cultas, con alguna instruccion, y hasta verdaderamente simpáticos; pero no cuenta ese partido con un sólo hombre verdaderamente superior como político, ni como militar, ni como hacendista. El señor Castelar es una verdadera eminencia de la tribuna; una gloria nacional como artista de la palabra; pero nosotros tenemos el atrevimiento de creer que la oratoria, aunque seductora, es una facultad relativamente muy secundaria entre las que se necesitan para regir los pueblos, y sobre todo, en circunstancias difíciles y extraordinarias. Es más: entre los verdaderos hombres de Estado han sido rarísimos los grandes oradores; estos son y han sido de gran utilidad puestos al servicio de los primeros y como figuras secundarias en el gobierno.

Si el príncipe de los oradores españoles ha podido mejorar en parte nuestra situacion durante los tres meses de su dictadura, téngase muy en cuenta que lo ha debido á que á su alrededor, y haciendo abstracion de sus propias ideas políticas, se han agrupado para darle fuerza, no sólo los partidos liberales todos (y decimos todos, porque para nosotros, no son liberales los cantonalistas) sino esa gran masa del país que no piensa en política, pero que está ansiosa de orden, de paz, de reposo y de seguridad para consagrarse al trabajo.

Y buena prueba de que el actual jefe del Poder Ejecutivo sólo ha podido hacer lo que ha hecho porque le apoyaba la opinion pública, es el conflicto en que España se encuentra en el momento en que escribimos estas líneas, hoy 2 de Enero, día temeroso en que vence el plazo esperado con terror, para que la Asamblea recobre el uso de su poder. El Sr. Castelar no sabe ni puede emplear la poderoso fuerza que la opinion le ofrece y de la que un verdadero hombre de Estado hubiera sacado recursos para vencer la situacion y no entregarnos de nuevo á los horrores de la anarquía.

Por la fuerza de las circunstancias, hemos hecho, contra nuestra costumbre, un artículo puramente político; pero no puede ser de otro modo, puesto que de la política arrancan todos nuestros males. Por la situacion á que nos ha traído, no el 11, sino el 24 de Febrero de 1873, y particularmente la política desde Abril á Julio, el consolidado, tipo de los fondos públicos que en 1.º de Enero se cotizaba á 25'15 en 31 de Diciembre los tenemos á 13 por 100, lo cual ha costado una pérdida de 5.832 millones en la riqueza pública y la perturbacion consiguiente á no haberse pagado los últimos semestres de interés. El Estado español está virtualmente en quiebra.

Los ferro-carriles, objeto de nuestra predilecta atencion, han sufrido y sufren todo género de desastres. Una gran parte de ellos tienen la explotacion interrumpida; las estaciones incendiadas y la destruccion del material son sucesos ya normales y ordinarios; el asalto y robo de los trenes, accidente comun y que á nadie sorprende, y objeto de diversion para los carlistas la repugnante brutalidad de hacer fuego contra los viajeros inofensivos que se aventuran en esos mismos trenes, cuando no pueden ó no interesa asaitarlos á esos caníbales que se dicen defensores de la religion.

Largo seria enumerar el cúmulo de desdichas que sufren el comercio, la industria y la agricultura, cuando la sociedad se encuentra en una situacion semejante. En provincias enteras no se siembran siquiera los campos, por falta de hombres y de seguridad; en otras el comunismo hace problemático que el labrador recoja el fruto de su trabajo; en las ciudades ha dominado el espíritu de la internacional, (contenido hoy aunque latente) y las huelgas han introducido su funesta influencia en la riqueza fabril.

Y á todo esto, mientras las facciones esquilman los pueblos con múltiples exacciones de tributos, les roban sus bienes, sus caballos y les incendian ó destruyen lo que no pueden llevarse; mientras los arrebatan los jóvenes y maltratan ó arruinan á los vecinos más acomodados, el Fisco completa la obra de general devastacion en las poblaciones y comarcas donde aun impera el gobierno. Cuando todas las industrias languidecen, cuando apenas pueden sostenerse viviendo de los restos del capital, ese Fisco las estruja, y no hay medio de revolverse en ningun sentido sin experimentar sus rigores. Ya es una anualidad del subsidio lo que se exige; ya se convierte en materia tributaria el aire y la luz; ya se recarga la correspondencia pública; ya se impone á todos los documentos del cambio y del crédito; y para agravar esta estremada situacion del contribuyente, las necesidades de la guerra confiscan á todos los jóvenes sin excepcion que puedan contribuir al trabajo, incluso los inútiles, exigencia inaudita y de que no conocemos otro ejemplo en la historia.

Seguramente no habrá, por desgracia, quien pueda tachar de exajerado el ligero bosquejo que acabamos de hacer de la situacion de España al acabar el año 1873; y sin embargo, la herencia que ha legado al que comienza, no es por cierto la de un porvenir más halagüeño. No sabemos qué giro tomarán las cosas; pero la actitud con que se abre de nuevo la Asamblea no autoriza á esperar mejor ni aun á los más exajerados optimistas.



¡Que Dios ilumine á los diputados federales intransigentes!

Al cerrar ayer este número ha cambiado completamente la situación política. La Asamblea ha sido disuelta por la fuerza armada de orden del capitán general de Madrid, verdadero intérprete en esta ocasión de la opinión pública. Se constituye un gobierno nacional formado con hombres de todos los partidos liberales.

La Bolsa ha saludado este suceso con una subida de *dos y quince céntimos por ciento*. El día 2 había cerrado á 13'10 y ayer se hizo á 15'25.

**FERRO-CARRIL DE CÓRDOBA Á SEVILLA.**

Recomendamos á nuestros suscritores la atenta lectura de la Memoria presentada en la última Junta general de accionistas de la Compañía del ferrocarril de Córdoba á Sevilla, que insertamos en otro lugar del presente número, y que hemos recibido hace pocos días.

Es un breve pero interesante documento, el cual en pocas palabras expone el próspero estado de la Sociedad, que permite repartir un dividendo de 6 por 100 á las acciones, después de satisfacer todas las cargas por obligaciones y cubrir las reservas reglamentarias, dejando todavía un sobrante de Rvn. 829.610'59, suma respetable que se lleva á la cuenta de beneficios no distribuidos.

Los datos que contiene la Memoria consienten esperar con fundamento que, al llegar el año 1879, en que cesará la subvención anual de 2.341.235 Rvn. que la Compañía recibe del gobierno, los ingresos habrán crecido por el aumento que de día en día recibe el desarrollo del tráfico bastante para compensar el importe de la subvención.

El aumento de ingresos en 1872, año á que se refiere la Memoria, sobre el anterior de 1871, es de Rvn. 620.155'92, y que la progresión es constante se demuestra diciendo que en 1860 (primer año completo de explotación) se recaudaron Rvn. 5.617.473'69; y en 1872, 9.578.662'62.

Además, existen ahora nuevos afluentes que aumentarán el movimiento de la línea, independientemente de la progresión natural que se ha venido realizando en los ingresos.

**EXPOSICION NACIONAL.**

La imposibilidad de trabajar en que se encuentra el Director de nuestra GACETA de resultados de un grave accidente que desde hace dos meses le ha tenido inutilizada la mano derecha, nos obligó á suspender los artículos sobre los objetos presentados en la Exposición nacional de 1873, que se había reservado escribir personalmente, por el conocimiento directo que tiene de dichos objetos en su calidad de miembro de la Junta de Fomento y presidente de una de las secciones.

Las circunstancias de cerrarse en estos días la Exposición y de estar el Jurado concluyendo la calificación de los objetos, exigen que, aun todavía no restablecido, haga un esfuerzo nuestro citado director para terminar su suspendido trabajo, el cual por otro lado conserva siempre una buena parte de su oportunidad.

La adjudicación de los premios no se hará esperar; será muy inmediata, y se dará el ejemplo de que, tratándose de un concurso promovido y realizado en absoluto por la iniciativa de particulares, la distribución de recompensas se realice sin esas largas demoras que ha sufrido en las grandes exposiciones patrocinadas por los gobiernos y dirigidas por agentes oficiales.

También creemos poder afirmar que el Jurado, si bien no es infalible en sus juicios, ha trabajado mucho para juzgar con plena justicia y á toda conciencia al acordar los premios. Y podemos hablar con libertad sobre este punto, a pesar de la posición que en el Jurado ocupa nuestro director, porque de hecho, y á causa del grave accidente indicado al principio, ha sido muy pequeña la participación que ha tenido en las deliberaciones para la adjudicación de premios.

**PRENSA EXTRANJERA.**

*Le Commerce* (de Bruselas).—Dice que el gobierno español no toma ninguna de las urgentes medidas necesarias para tranquilizar á los tenedores de su deuda, y que amenaza á nuestros títulos con una depreciación tal que hará imposible todo arreglo ulterior. En las circunstancias en que se halla nuestro crédito no extraña que las negociaciones de que el Sr. Cabezas fué encargado en Londres no hayan tenido éxito. «No imputaremos, añade, á este intermediario, miembro del Consejo del Banco de Castilla, la responsabilidad de este mal resultado, reconociendo que el negocio no ofrecía todas las garantías que eran de desear en un asunto de tanta importancia; preferimos convenir en que, hoy día, en Londres como en París es necesario renunciar á toda operación de crédito para España.»

*Moniteur de la Banque*.—Atribuye al gobierno español el propósito de levantar fondos con la garantía de la renta de tabacos.

«Las obligaciones de Sevilla á Jerez, dice, están firmes, pero producen pocas operaciones. Se cuenta con el corte de uno y quince de dos cupones de las obligaciones nuevas, en el mes de Enero.»

*Journal des actionnaires*.—Publica la Memoria leída en la última Junta general de Sevilla á Jerez y Cádiz, haciendo por separado un comentario y excitando á la Compañía á que dé algunas aclaraciones sobre los balances de los cuatro ejercicios anteriores.

«El Madrid á Zaragoza y Alicante, dice, continúa elevándose, gracias al notable desarrollo de su tráfico. Se cotiza de 248'75 á 250.»

*La Semaine financière*.—Da cuenta de la Junta celebrada en París, bajo la presidencia de M. Girod, director de la Caja de Descuentos, de los tenedores de pagarés españoles. Se ha acordado autorizar á dicha Caja de Descuentos á que encargue al Banco hipotecario de España el cobro de los pagarés que vencen en 1874, destinados á la próxima anualidad.

También da cuenta de la Junta celebrada por los accionistas de las minas de Santander y Quirós, en la cual se ha acordado pagar un dividendo, libre de impuestos, de 60 francos, en dos partes iguales el 15 de Junio y el 15 de Diciembre de 1874.

*L'Industrie*.—Respecto de España, sólo se ocupa de la situación de sus fondos en la Bolsa de París, con comentarios y fundamentos que carecen de novedad.

*La France financière*.—El corresponsal de Madrid de este periódico dice saber de buen origen que el Sr. Pedragal presentará á las Cortes los presupuestos reduciendo la *uno y medio por ciento* los intereses del 3 por 100 interior y exterior.

«Añadiré, dice, que, según personas que rodean al ministro, entra en sus ideas no hacer una conversión de todas las deudas, como se lo han aconsejado, sino hacer soportar la reducción, para aliviar al Tesoro público, únicamente á los tenedores de la Deuda consolidada.»

El colega hace subir á 48.000 millones la deuda actual española, de los cuales corresponden 30.000 á los consolidados y los 18.000 restantes á las demás clases de títulos.



Sus noticias y comentarios sobre las negociaciones Matheson y el pequeño préstamo Rostchild, de seis millones de francos, carecen ya de interés de actualidad.

## DOCUMENTOS OFICIALES.

### MINISTERIO DE HACIENDA.

Excmos. Sres.: El gobierno de la República, deseoso de llevar á cabo en breve término las operaciones de la admision y reconocimiento de cupones correspondientes al segundo semestre de 1873, para que sus tenedores puedan utilizarlos en pago del empréstito nacional; y con el objeto de que sean satisfechos á metálico en el momento que las necesidades del Tesoro lo consientan, como lo exige el deber de la nacion, ha resuelto autorizar á V. EE. para que publiquen en la *Gaceta* los oportunos llamamientos, fijando los dias necesarios y extendiendo la convocatoria á los interesados en toda clase de Deudas interiores, cuyos intereses se paguen semestralmente.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 25 de Diciembre de 1873.—Pedregal.—A los Directores generales del Tesoro y de la Deuda pública.

### FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

*Inglaterra.* En la semana terminada el 7 de Diciembre próxima pasado, se han recaudado en 14.413 millas (22.147 kilómetros) 1.018.233 libras, contra 933.323 obtenidas de 14.267 millas en el período correspondiente de 1872. El producto medio por dia y kilómetro ha resultado de 157 pesetas, contra 146.

*Alemania.* La Memoria sobre los ferro-carriles de la Alsacia y la Lorena en 1872, revela un aumento en la red, durante el año, de 19'06 millas alemanas, ó sean 143 kilómetros.

El gobierno francés había cedido todos sus derechos sobre dichos ferro-carriles mediante la suma de 325 millones de frs., á los que hay que añadir 2.700.000 por el precio de compra pagado por la línea de Colmar á Munster, perteneciente hasta entonces á esta última ciudad. En total, pues, Alemania ha tenido que satisfacer 327.700.000 frs. por la adquisicion de los ferro-carriles de la Alsacia-Lorena. Diversas circunstancias, consecuencias naturales de la guerra, produjeron una disminucion en los trasportes que llegaron hasta estar amenazados de una paralización completa; pero despues se reanimó el movimiento, aunque lentamente, hasta llegar á 8.406.447 thalers los ingresos de 1872. Los gastos, por el contrario, se elevaron hasta 6.353.213 thalers.

Además de las sumas anteriormente citadas, se han gastado 37.723.535 thalers entre las expropiaciones y obras para la ampliación de la red, desde que esté en poder de los alemanes.

En el año 1873 el gobierno del emperador Guillermo ha debido gastar otros 40 1/2 millones de thalers en la misma red, y se le atribuye la intencion de invertir en este año de 1874 9 1/2 millones más, tambien de thalers.

### TARJETAS POSTALES.

Precisamente cuando en Alemania se empieza á comprender que las tarjetas postales tienen más inconvenientes que ventajas, y se trata de suprimirlas, en España ha empezado su empleo, y el gobierno italiano tambien las adopta introduciendo modificaciones importantes. Las que han empezado á circular desde 1.º de Enero tienen las mismas condiciones que las usadas en Bélgica; el carton

es más fuerte, cuestan indistintamente 10 céntimos y hay otras 15 de incluyendo la contestacion pagada. Estas son como las anteriores, pero de doble tamaño; tienen un pedazo en blanco, de modo que el destinatario guarda la parte escrita, corta la en blanco, escribe en ella la contestacion y la echa en el buzón sin pagar nada. Además, la administracion, por una orden especial, declara que todo empleado de correos que comuniqué á alguien el contenido de una tarjeta postal, viola el secreto de las cartas y será castigado.

Los *liberalísimos* republicanos españoles lo han dispuesto de otro modo. Implícitamente mandan que los empleados de correos se enteren del contenido de las tarjetas postales y que lo revelen á la policía, en el hecho de exigirse que lo escrito por el expedidor vaya precisamente firmado.

### CANAL DE SUEZ.

Los ingresos totales del mes de Noviembre último han ascendido á 2.147.000 frs., contra 1.478.433 en el correspondiente de 1872, y 875.350 en el de 1871.

El número de buques que han pasado por el canal durante el mismo mes de Noviembre último es de 94, habiéndolo pasado 81 en 1872 y 65 en 1871.

El resumen comparativo de los once primeros meses del año da el ingreso comparativo que sigue:

AÑOS.	BUQUES.	FRANCOS.
1871. . . .	685	8.000.585
1872. . . .	938	14.677.150
1873. . . .	1.077	20.793.260

Hay que tener en cuenta que en gran parte del año próximo pasado ha regido el aumento de tarifa resultante de la manera de estimar el arqueo de los barcos.

### TÚNEL DE LA MANCHA.

Como saben nuestros lectores, el proyecto de un túnel submarino, de que tanto nos hemos ocupado, ha entrado en una nueva etapa, de que tambien hemos hablado; pero el asunto merece volver una y otra vez sobre él, puesto que cada dia llegan nuevos datos y en él ninguno carece de interés.

Presentado un ante-proyecto por el comité anglo-francés formado para esta empresa, el 23 de Agosto último se decretó por el gobierno de Francia de utilidad pública una informacion que se abrió en 17 de Octubre y acaba de cerrarse.

Los peticionarios de la concesion no entienden obligarse necesariamente á ejecutar en seguida las obras definitivas. Actualmente, no se trata sino de estudios preliminares, cuyo objeto es que se pueda fijar la opinion de los ingenieros; se abrirá, como ya hemos dicho, una galería submarina de ensayo, de 100 metros en cada extremidad del propuesto túnel, partiendo de unos pozos de 100 metros de profundidad.

Los gastos de estas que pudiéramos llamar calicatas, no excederán de 3.200.000 rs.; y si los primeros resultados obtenidos autorizan á los promovedores de la empresa para ir más lejos, se constituirá de una manera definitiva la Sociedad del Túnel-Submarino, y las obras se emprenderán con actividad y sin interrupcion.

En todo caso, el ferro-carril submarino será de doble via. Por la parte de Francia tendrá origen en Prethun, sobre la línea del camino de hierro del Norte, y se dirigirá á la ribera entre Calais y Sandgatte. Atravesando el mar, tomará la costa inglesa al es-



te de Dower, donde se enlazará, por medio de una rampa, con los ferro-carriles del South-Eastern y de Chatham á Londres.

Los ingenieros que se han ocupado del proyecto calculan que los gastos necesarios para la terminacion completa de toda la empresa, subirán á 1.000 millones de reales; si bien esta suma podrá muy posiblemente reducirse empleando las nuevas máquinas inventadas, especialmente la máquina Braunton, que toma este nombre de su autor.

La Compañía anglo-francesa que pide la concesion, está puesta bajo el patronato de dos comités: uno, inglés, lo preside Lord Richard Grosvenor, miembro del Parlamento; el otro, francés, se compone de los Sres. Michel Chevalier; Bergeron, ingeniero civil; Ed. Bloun; Caillaux, ingeniero y diputado; de Fourton, ministro que ha sido de Obras públicas, y actualmente ministro de Instrucción pública; París, diputado por Pas-de Calais, y Paulin Talabot.

Sabido es que el túnel de Mont-Cénis tiene 13 kilómetros de largo; y el de San Gotardo tendrá 15; el submarino de que se trata habrá de tener 40 1/2, siendo por lo tanto el más gigantesco de los hasta el día concebidos.

Una observacion para concluir: Estos dias nuestros colegas diarios, entre ellos la *Epoca*, han hablado de dificultades económicas para realizar tan colosal empresa, aun cuando se logre vencer en el terreno técnico, diciendo que seria necesario que el ferro-carril submarino diera un producto nueve veces mayor que el camino hoy más productivo de Inglaterra, para que la empresa pudiera producir los intereses correspondientes al capital.

Sin embargo de ser esto verdad, no por eso dejaria de realizarse el túnel submarino; aparte de que la tarifa habria de ser naturalmente más elevada que en los demás caminos de hierro, la importancia de la empresa es tal, que la subvencionarán fuertemente los gobiernos de Inglaterra y Francia, y en todo caso se costearia por grandes suscripciones nacionales en ambos paises principalmente interesados.

COMPANIA DEL FERRO-CARRIL  
DE  
CÓRDOBA Á SEVILLA.

MEMORIA leida en la Junta general de accionistas celebrada en Madrid en 26 de Mayo de 1873.

SEÑORES:

El resultado del ejercicio de 1872, de que venimos á daros cuenta, es muy satisfactorio.

El anticipo de un millon de reales que la Junta general habia autorizado se hiciese á favor del Sr. Pastor, concesionario de la línea de Mérida, nos ha sido reintegrado en los términos convenidos en el contrato celebrado con el mismo.

Las obras de la seccion comprendida entre las minas de carbon de la Reunion y las de hierro del Pedroso están terminadas; sólo falta ya la colocacion de los rails. Las Córtes han concedido á esta línea una subvencion que asegura su conclusion; los valores dados en pago de aquella sufren en estos momentos la depreciacion que todos los del Estado experimentan, y el concesionario se verá quizá obligado á retrasar sus trabajos, á ménos de consentir en los sacrificios que le imponen las circunstancias actuales.

La línea de Belmez á Córdoba se abrirá á la explotacion en muy breve plazo.

Las obras para enlazar nuestra línea con las importantes poblaciones de Ecija y Carmona se están efectuando con el auxilio del gobierno y las provincias. Estas ricas ciudades atraerán necesariamente á nuestro camino abundantes elementos de tráfico.

Los productos de la explotacion se han elevado en  
1872 á Rvn. . . . . 9.571.132'59  
Los de 1871 fueron. . . . . 9.001.796'28

Resulta, pues, un aumento en 1872 de Rvn. . . . . 569.336'31

Los gastos, comprendidas la explotacion y la administracion central, fueron en 1872 Rvn. . . . . 3.861.999'13  
Los de 1871 ascendieron á. . . . . 3.781.498'87

El aumento, pues, fué sólo de Rvn. . . . . 80.500'26

La relacion del gasto al producto ha sido en 1872 de 43 por 100.

Ingresos.

El tráfico á gran velocidad ha presentado en 1872 una disminucion de Rvn. . . . . 94.927'01

Los viajeros de tercera clase han sido más numerosos en 1872 que en 1871. En cambio los de primera y segunda clase presentan una disminucion muy notable, debida indudablemente al estado general del pais.

Los viajeros, divididos en categorias, se clasifican como sigue:  
De 1.<sup>a</sup> clase 20.422 que produjeron Rvn. . . . . 917.359'05  
De 2.<sup>a</sup> » 26.674 idem. . . . . 759.848'92  
De 3.<sup>a</sup> » 170.255 idem. . . . . 2.003.879'77  
Total. . . . . 217.351 Rvn. 3.681.087'74

Los productos de la pequeña velocidad han tenido un aumento mucho mayor, en proporcion con los de la gran velocidad.

La comparacion entre los de 1871 y 1872 nos da los resultados siguientes:

En 1872. . . . . Rvn. 4.967.269'99  
En 1871. . . . . 4.347.114'07

sea un aumento en favor de 1872 de. . . . . Rvn. 620.155'92

El número de toneladas trasportadas para el comercio en 1872, ha excedido en 21.425 á las de 1871.

El aumento de tonelaje es general; se nota casi en todas las mercancías, pero las más principales son las siguientes:

	1872	1871	Aumento.
Cereales, harinas y trigo. . . . .	18.538	16.416	2.122
Carbon vegetal y leña. . . . .	9.718	7.455	2.263
Hierros, minerales y quincalla. . . . .	5.652	1.485	4.167
Madera de construccion. . . . .	5.443	3.361	2.082
Naranjas, limones y aceitunas. . . . .	8.487	4.049	4.438
Piedras, yeso. . . . .	4.125	1.545	2.580
Plomo y galápagos. . . . .	22.529	18.314	4.215

Estos resultados se deben á una excelente cosecha, por un lado, y por otro á los esfuerzos hechos para atraer á nuestra línea las mercancías que seguian otro camino.

Hé aquí la progresion del tonelaje desde el año de 1860:

En 1860. . . . .	48.829 toneladas.
— 1861. . . . .	57.801
— 1862. . . . .	73.434
— 1863. . . . .	77.042
— 1864. . . . .	83.902
— 1865. . . . .	82.401
— 1866. . . . .	94.171
— 1867. . . . .	87.994
— 1868. . . . .	93.921
— 1869. . . . .	96.312
— 1870. . . . .	119.991
— 1871. . . . .	115.213
— 1872. . . . .	137.003



**Gastos.**

Los gastos se mantienen en proporciones muy limitadas. A pesar del desarrollo del tráfico, los gastos de la explotación, propiamente dicha, no se elevan más que á Rvn. 3.861.999'13 sea una proporción de 41'60 por 100.

La conservación de la vía nos ha ocasionado crecidos gastos, por la renovación de traviesas y rails. El clima de Andalucía es en efecto poco favorable para la duración de las maderas.

Sin embargo, si echamos una mirada al pasado, no podremos menos de alimentar esperanzas muy legítimas para el porvenir y para el desarrollo de nuestro tráfico.

El cuadro siguiente demuestra la marcha progresiva de los productos desde el primer año de la explotación:

Años,	Reales,	Fechas de la explotación
1859	3.561.112'38	Desde Marzo solamente.
1860	5.617.173'69	Desde 1.º Enero al 31 Diciembre
1861	6.225.508'35	id. id.
1862	7.513.642	id. id.
1863	7.719.336'45	id. id.
1864	8.606.051'00	id. id.
1865	7.707.158'67	id. id.
1866	8.467.095'63	id. id.
1867	8.421.159'67	id. id.
1868	9.025.930'40	id. id.
1869	8.413.828'08	id. id.
1870	9.123.381'92	id. id.
1871	9.050.911'78	id. id.
1872	9.578.652'62	id. id.

Los productos siguen mejorando desde el principio del año actual; en las 18 semanas primeras del mismo el aumento es de Rvn. 119.004'68.

Esta constante progresión, que contribuirán á aumentar los productos de los nuevos empalmes, permite esperar que la subvención anual de 2.341.235 rs. que la Compañía ha de disfrutar aun hasta el año de 1879, será compensada con exceso, cuando su disfrute concluya, con el aumento de los productos. Llegado aquel caso, tendremos para suplirla las reservas constituidas para las necesidades eventuales del porvenir.

Durante el año 1872 los resultados de la explotación han sido los siguientes:

Productos del camino.	9.571.132'59
Subvención.	2.341.235
<b>En junto.</b>	<b>Rvn. 11.912.367'59</b>
de los cuales hay que deducir:	
Gastos de la explotación.	Rvn. 3.861.999'13
Intereses de obligaciones, cambios y comisiones.	2.969.895'65
<b>Total.</b>	<b>6.831.894'68</b>

Producto líquido.	Rvn. 5.080.472'91
de los que hay que deducir:	
1.º Para la reserva estatutaria.	Rvn. 130.978'32
2.º Amortización de 17 acciones.	82.300
<b>Total.</b>	<b>163.278'32</b>

Queda, por lo tanto, un saldo de Rvn. 4.917.194'59 sobre el que os proponemos repartir el 6 por 100 á las acciones sobre 25.856 no amortizadas. Rvn. 4.087.584

quedando en consecuencia un saldo de Rvn. 829.610'59 á aumentar la cuenta de beneficios no distribuidos.

Hemos pagado ya en el mes de Enero un dividendo á cuenta

de Rvn. 47'50 á las acciones; tendremos que repartir ahora en Julio próximo Rvn. 66'50.

Ved aquí, señores, las proposiciones que tenemos el honor de someter á vuestra deliberación:

- 1.º Aprobación de las cuentas del ejercicio de 1872.
- 2.º Amortización de 17 acciones.
- 3.º Fijar un dividendo de Rvn. 114 á las acciones por el ejercicio de 1872, de los cuales 47'50 se pagaron ya en Enero, y 66'50 se pagarán en 1.º de Julio próximo.
- 4.º Reemplazo ó reelección de los administradores salientes.

Los administradores á quienes corresponde salir este año, son los siguientes:

Señores Leon y Medina, Conde Clary, Baron de Haber, García de Torres, Balaguer.

**EXTRACTO DEL ACTA DE LA JUNTA GENERAL CELEBRADA EN MADRID**

EL 26 DE MAYO DE 1873.

Presidencia del Sr. Leon y Medina.

**Resoluciones de la Junta.**

Por unanimidad se acordó lo siguiente:

- 1.º Aprobación de las cuentas del ejercicio de 1872.
- 2.º Amortización de 17 acciones.
- 3.º Fijar el dividendo para el ejercicio de 1872 á Rvn. 114 por acción, de las cuales se han repartido ya á cuenta en Enero reales vellón 47'50, y el resto de Rvn. 66'50 se pagará en 1.º de Julio.
- 4.º Son reelegidos, también por unanimidad, los señores Leon y Medina, Conde Clary, Baron de Haber, García de Torres, Balaguer.

Procedióse en seguida al sorteo de las 17 acciones que deben ser amortizadas, con arreglo al segundo acuerdo, habiendo sido premiados los siguientes

Números 8.901 á 8.910=10  
25.391 á 25.397= 7

**COMPañIA DE LOS FERRO-CARRILES**

DE

**ZARAGOZA Á PAMPLONA Y BARCELONA**

(Conclusion).

**Lineas de Barcelona y Huesca.**

No son menos importantes las obras llevadas á cabo en estas líneas pues además de las de conservación, propiamente dicha, se efectuaron los trabajos siguientes:

A 14.097 metros cúbicos de balasto ascendió el colocado en la vía y a 2.950 carriles sistema Brunell y Varlow y 1.720 del doble T y Vignole los relevados, empleándose además 4.891 traviesas de madera, 216 de hierro, 1.623 bridas, 1.629 cojinetes, 2.724 planchas, 9.326 escarpías, 45.876 robiones, 10.532 tornillos de diferentes clases y 18.791 cuñas.

En la reparación del material fijo de la vía se han invertido 15 agujas ó lengüetas, 3 cambios, 36 carriles de costado de aguja, 62 corazones ó cruceros, 129 patas de liebre, 4 marmitas, 4 tirantes de aguja y 63 traviesas para cambios, además de las obras más ó menos importantes ejecutadas en 9 plataformas, 4 travers, y 13 depósitos de agua.

En los edificios se hicieron bastantes mejoras y se varió la distribución de algunos para la mayor comodidad del público y de los empleados. En la estación de Zaragoza se construyó de nueva planta el taller y almacén de la 1.ª sección por haberse derribado los que había á consecuencia del ensanche y ventajosas innovaciones hechas en la misma, y en las de Tardienta y Bell-lloch se construyeron también 3 garitas de fábrica.

Las brigadas de obreros fijos y auxiliares se ocuparon constantemente en el arreglo de taludes, recercado de terraplenes,



limpieza de desmontes y cunetas, apertura de otras nuevas y en transportar tierras y piedras desprendidas de los desmontes.

Finalmente en las obras de fábrica, además de las reparaciones efectuadas en 8 sifones, 23 tajeas, 32 alcantarillas, 9 pontones, 9 puentes y 2 túneles, se reconstruyó de nuevo otra tajea, otra alcantarilla y dos muros; todo como ya hemos dicho, con cargo á conservación.

Na la más fácil de explicar que el aumento de Rvn. 1.219.820'48 habido en los gastos del servicio de *Material y Traccion*. Conociadas son de todos las causas que motivaron la subida en el precio de los carbones, la cual viene sintiéndose desde hace dos años; pero en el que nos ocupa, llegó á un limite desconocido en el cual continúan sin esperanza, por ahora de favorable alteracion.

Nuestra Compañía ha tenido que sufrir las consecuencias de esta alza, sin embargo de que su administracion la previó á tiempo é hizo todo lo posible por evitar sus perjudiciales resultados, celebrando un contrato en 30 de Noviembre de 1871 con la respetable Compañía *Potent Fuel Warlich Limited* de Londres que venia suministrándonos el combustible hacia muchos años con la mayor puntualidad para la provision de 19.000 toneladas en todo el año último de 72, cantidad que se calculó suficiente para la alimentacion de nuestras locomotoras en todo el período referido y ajustado al ventajoso precio de Rvn. 153 por tonelada, á entregar 11.000 toneladas en la estacion de la linea de Navarra en Castejon y 8.000 toneladas en el puerto de Barcelona; pero la inesperada quiebra de aquella Sociedad, cuando apenas nos habia entregado una 3.<sup>a</sup> parte del carbon contratado vino á ponernos en un grave compromiso por falta de otras existencias y precisamente en una época de gran tráfico y escasez de carbon en toda Europa por haberse declarado las huelgas generales de los mineros en Inglaterra y Bélgica. En esta situacion nos fué forzoso comprar los cargamentos que se nos presentaron entretanto que se procuraba contratar en aquellos dos paises la cantidad necesaria para las necesidades del momento y á los precios más reducidos posibles. Consecuencia de este contratamiento bien inesperado para la administracion ha sido el que el precio medio de 151'033 rs. á que se suministró á la traccion del carbon de 1.<sup>a</sup> clase en el año de 1871 haya subido en el año 72 á Rvn. 186'553 y de no tan buena calidad, de modo que, existiendo entre ambos tipos una diferencia de Rvn. 35'520 en toneladas acusa un aumento en contra del ejercicio último por las 20.443 en toneladas consumidas de Rvn. 726.135 cuya cifra unida á la de Rvn. 327.014 que importa el mayor consumo de combustible, motivado, en primer lugar; por el mayor arrastre de las 43.150 toneladas más que ha alcanzado nuestro tráfico sobre el del año anterior y en segundo lugar por la inferioridad en la calidad de carbon, la falta de experiencia de gran parte del personal que hubo que recibir cuando la huelga del mes de Noviembre y las perturbaciones en el servicio causadas por las partidas carlistas, hacen Rvn. 1.053.149 invertidos por motivos de todo punto inevitables á la administracion.

A consecuencia de la interrupcion de la linea de Bilbao, por cuyo puerto recibimos el combustible necesario para el consumo de la de Pamplona, tuvimos necesidad de acudir á los depósitos de la de Barcelona para surtir aquella, lo cual nos originó tambien un aumento en los gastos no despreciable, por el forzoso recorrido de un combustible que despues de haber ido á Barcelona tuvo que traerse á la linea de Pamplona.

En la reparacion del material móvil tanto de transporte como de traccion se han hecho en este año obras de mucha más importancia que en el anterior, segun se manifiesta en el estado unido á esta *Memoria*, elevándose los gastos por este concepto solamente á Rvn. 49.702'70 más que en dicho período á pesar de que la elevacion que han experimentado los precios del hierro, acero, cobre y demás material invertido en dichas reparaciones, sube á mayor cantidad que el exceso que aparece, lo cual demuestra las reformas económicas que hemos introducido en esta parte impor-

tante de nuestros servicios desde la refundicion en el nuevo taller de Zaragoza de los de Pamplona y otros depósitos puesto que con un gasto menor que en los anteriores ejercicios se han ejecutado mayores y más importantes reparaciones en nuestras locomotoras y carruajes, cuyo material no podía descuidarse sin comprometer la explotacion por falta de medios de transporte, puesto que, como saben los señores accionistas, el número de que puede disponer la Compañía particularmente en máquinas y vagones es muy limitado y las condiciones de la mayor parte no son las más adecuadas para el perfil y sistema de vía que han de recorrer.

Los vehículos y locomotoras reparados durante el año 1872 han sido los siguientes: 77 coches, 235 vagones y 67 locomotoras empleándose 10 ejes motores, 161 aros de máquina ó tender y 822 de carruaje, 74 ruedas de hierro fundido, 55 ejes de carruaje, 6 placas tubulares y 9 planchas de techo.

Por último; en los gastos de la *Administracion y Direccion y generales* podemos señalar un beneficio de Rvn. 32.592'37 debido á la disminucion de personal, á las reformas introducidas en varios impresos, aconsejada por la práctica y al menor consumo de efectos de escritorio.

Reasumiendo, pues, resulta: que si de los Rvn. 1.277.719'53, aumento habido en el total general de gastos de explotacion de 1872 comparados con los del anterior año de 1871 deducimos, reales vellon 726.135 á que asciende el mayor coste del combustible consumido; Rvn. 31.203'65 por arrastre del transportado de la linea de Barcelona á la de Pamplona; Rvn. 58.236 en que calculamos el mayor precio de los metales y Rvn. 120.453'50 que importa el mayor peaje devengado por los vagones que nos entregaron las Compañías combinadas y que no pudimos devolver á tiempo ni compensar con las interrupciones continuas y obligadas por fuerza mayor, tendremos, que el aumento real y efectivo seria únicamente de Rvn. 338.627'38 cuya cantidad, aunque importante aisladamente considerada, no lo es, si se tienen presentes las circunstancias especialísimas que han concurrido en este año para perturbar la marcha ordenada de nuestra industria, y si se compara además con la de Rvn. 1.575.849'44, á que asciende la mejora obtenida en los ingresos de la explotacion, puesto que aquel mayor gasto no representa más que el 21 por 100 próximamente de este mayor producto.

El recorrido total de los trenes de viajeros, fué en el año 1871 de. . . . . Kil. 804.359 y el de los de mercancías de. . . . . 641.910

En junto. . . . . Kil. 1.446.269

El recorrido de los coches de viajeros, fué de Kil. 8.414.737  
El de los vagones de mercancías y ganados de. . . . . 10.999.143

Total. . . . . Kil. 18.513'880

El recorrido de vagones vacíos fué el 21'79 por 100 del recorrido total de los carruajes de transportes á pequeña velocidad.

El recorrido de las máquinas locomotoras de viajeros fué de. . . . . Kil. 652.986  
el de las mercancías de. . . . . 814.479  
el de la doble traccion, pilotos y maniobras de. . . . . 214.938

Total. . . . . Kil. 1.682.403

En el año de 1872, el recorrido total de los trenes de viajeros ha sido de. . . . . Kil. 762.485  
el de los de mercancías de. . . . . 633.169

En junto. . . . . Kil. 1.395.650



el recorrido de los coches de viajeros ha sido de.	Kil.	8.292.082
el de los vagones de mercancías y ganados de.	»	11.010.305

Que suman. . . . .	Kil.	19.210.391
--------------------	------	------------

El recorrido de vagones vacíos ha sido el 19'42 por 100 del recorrido total de los carruajes de transportes á pequeña velocidad.

Resulta de estas comparaciones que con menos trenes hemos transportado 38.361 viajeros y 43.150 toneladas más que en el ejercicio anterior, y se comprueba esto mismo con la mejora de 2'37 por 100 habida en el aprovechamiento del material de transporte.

El recorrido de las máquinas locomotoras de viajeros ha sido de. . . . .	Kil.	619.423
el de las de mercancías de. . . . .	»	768.863
el de la doble tracción, pilotos y maniobras de.	»	303.474
Total. . . . .	Kil.	1.691.760

#### Obras en las líneas en explotación cuyo coste no procedía comprender en los gastos de conservación en los caminos.

En la última reunión tuvimos el honor de manifestaros lo desfavorable que fué para la Compañía el año anterior de 1871, bajo el punto de vista de la conservación de sus obras por razón de los rudos temporales que sobrevinieron en el invierno y primavera en las regiones que recorren nuestras líneas y principalmente en la cuenca hidrográfica del Ebro, los cuales causaron verdaderos estragos en algunas obras que, remediados por el momento para dar paso á los trenes y continuar la explotación, exigían después trabajos importantes para devolver á aquellas la solidez y confianza que son indispensables en comunicaciones de este género. En su consecuencia, pasamos á reseñar los trabajos más notables que se han verificado en el período de que os estamos dando cuenta, tanto para remediar aquellos males, como para prevenir otros de diversa índole en diferentes dependencias de nuestros caminos.

#### Línea de Pamplona.

De la alcantarilla de 1m'50 de luz situada en el kilómetro 79, término de Tudela, conmovida toda ella, se ha reconstruido por completo en una extensión de 18 metros.

Se halla en reparación el puente del Queiles situado á la salida de la estación de Tudela, consistiendo esta, en la renovación de la sillería de sus tres bóvedas de 12 metros de luz cada una. En el año 72 han quedado renovadas casi por completo las tres indicadas bóvedas, empleándose sobre 372 dobelas nuevas de piedra de Garinoain, quedando para el presente quitar el desplome que tienen los muros de frente y reemplazar una parte del sillarejo de los paramentos de las pilas y estribos.

Continuando las obras de reparación del puente del Ebro en Castejon, consecuente á los grandes estragos que ocasionó la crecida del año 71, se ha completado la escollera del cono del estribo izquierdo con 240 metros cúbicos de grandes bloques, y se han reforzado asimismo con escollera las pilas que por igual causa habían sido socavadas, empleándose al efecto 1.900 metros cúbicos del mismo material. Los 42 metros lineales de espigón que se construyeron en el 71 á 500 metros aguas arriba del puente para la defensa de su estribo izquierdo y de la explanación del camino, que tan brusca fué atacado en la crecida del mismo año, se ha prolongado en el 72 hasta la extensión de 92 metros, y han sido tan satisfactorios los resultados obtenidos con esta obra, que no tan sólo ha disminuido la intensidad de los ataques del río á los puntos indicados en las últimas crecidas, sino que se observa una marcada tendencia de la corriente hácia la orilla opuesta, en

términos de haberse colocado ya en dirección normal del puente que fué el objeto que nos propusimos al establecerle.

En la campaña de este verano se continuará si los recursos de la Compañía lo permiten, prolongando el espigón así como el escollera de las pilas, en la confianza de que con estos trabajos quedará tan garantida la seguridad de una obra tan importante como el puente del Ebro, que no es de presumir vuelvan á repetirse los desastres que tuvieron lugar con motivo de las crecidas de los años anteriores.

Los desbordamientos del río Araquil simultáneos, puede decirse con los del Ebro, de los que se hizo referencia en la *Memoria anterior* á la presente, han obligado asimismo á ejecutar obras de defensa en varios puntos en el trayecto comprendido entre Pamplona y Alsásua á saber: En el estribo izquierdo y terraplen del puente de Osquia, kilómetro 200, se han construido 384 metros cúbicos de mampostería en seco en un muro de contención de 68 metros de longitud sobre la margen izquierda del río. Al pié del terraplen de Echari-aranaz, kilómetro 223, se ha construido otro perré ó muro de revestimiento en longitud de 56 metros á fin de evitar las socavaciones que en el citado terraplen habían producido las aguas del río Araquil. Y para evitar los desprendimientos en el desmonte de Lizarravengoa, kilómetros 206, se ha formado un revestimiento en su talud izquierdo de 27 metros.

Con el fin de poner á cubierto las mercancías depositadas en la estación de Mascilla, se ha construido sobre el muelle un cobertizo de 10 metros de extensión cerrado en todo su perímetro con tabicon de ladrillo de media asta.

Como quiera que en ningún paraje como en la estación de Pamplona se hacia sentir esta necesidad para la seguridad de los efectos y, en un clima tan propenso á vientos y lluvias sobre todo, se han cerrado con tabla hasta la altura de 2 1/2 metros los dos muelles de entrada y salida que miden respectivamente 40 y 60 metros de longitud.

A petición del pueblo de Pitillas y á expensas de la misma población, se ha establecido en el kilómetro 127 un apeadero que consta de casa semejante á los de Villanueva y Bacaicoa, un muelle de 15 metros de longitud, y una vía de apartadero de 123 metros de extensión.

Este apeadero que ha de reportar beneficios á la localidad por cuanto se trata de hacer concurrir allí la carretera de Cinco-Villas de Aragón, es de suponer sea también favorable su establecimiento á los intereses de la Compañía, puesto que además del concurso de viajeros y de los frutos del país existen á la proximidad unas magníficas canteras que pueden contribuir como las de Garinoain y Tafalla, con algunos rendimientos para el camino.

Las obras necesarias para la reconstrucción del pabellón incendiado en la estación de Pamplona en Noviembre del 71, han sido terminadas por completo, quedando el edificio al servicio del público en las mismas condiciones que antes de ocurrir aquel siniestro.

#### Líneas de Barcelona y Huesca.

Continuando la marcha emprendida para cumplir las prescripciones del gobierno referentes á la terminación y consolidación de varias obras de la línea de Zaragoza á Barcelona se han terminado algunos de los trabajos emprendidos en años anteriores y se han principiado otros de los que vamos á dar una rápida idea para no fatigar demasiado la atención de los señores accionistas.

Se continuó la construcción de muros de revestimiento y contención en el desmonte del Ramio.

Se ha continuado el revestimiento del túnel de San Pedro, kilómetro 276, el que no se ha terminado por la prohibición impuesta por las partidas carlistas.

Igual suerte ha cabido á los 3 pontones de paso superiores emprendidos en los kilómetros 295, 296 y 297.



Se han adelantado bastante los muros de contencion y revestimiento en los desmontes de Reynás y Sanana, kilómetros 317 y 131, suspendiendo tambien sus obras por la causa indicada.

Se dió principio á los trabajos necesarios para la construccion de una nueva via apartadero en la estacion de Manresa, obra de alguna importancia por el gran desmonte en roca que hay que practicar para su explanacion.

En la estacion de Sabadell se construyó un muelle cubierto, se montó una grua dinámica y se colocaron plataformas.

En cuanto á la renovacion de la via Varlow por la de Vignole se han relevado 12.210 metros lineales en diferentes trozos, entre los cuales hay 4.346 de carriles de acero Bessemer, que como ensayo se han colocado en puntos determinados de los kilómetros 298, 299, 322, 363, 364, 365 y 366 para observar sus resultados de duracion y proceder en consecuencia á usarlo ó no en vez de los de hierro.

No puede descuidarse la renovacion de la via en mayor escala que la que se ha hecho hasta aquí porque el periodo de duracion de los carriles toca á su término.

Con cargo á créditos especiales se han ejecutado tambien las obras siguientes:

La colocacion sobre sus apoyos de las formas de hierro del puente del río Ysuela, kilómetro 68 que derribaron las aguas en 7 de Setiembre de 1871.

A consecuencia de las avenidas del mes de Setiembre del año que nos ocupa, de 1872, hubo necesidad de construir un paso provisional de madera en el kilómetro 118 «Clamor de Selgua,» por haber arrebatado las aguas el ponton de tres claros de obra mixta que habia en dicho punto. Se empezó la reconstruccion de la obra definitiva; pero para dar mayor seccion de desagüe se ha proyectado un puente de 16 metros de luz con un tramo de hierro, que es lo que, con aprobacion del gobierno, se está ejecutando actualmente.

En la misma época, el río Cinca, de resultas de una gran avenida, derribó la segunda pila del puente situado en el kilómetro 126, dejando sólo un trozo de la misma en pie en la parte de aguas arriba, sacando casi todo el pilotaje y recinto de que se componia su cimentacion, arrastrando en su caída las planchas de friccion y rodillos de las formas de hierro, y los platillos de los nervios que sirven de contrarresto á dichas formas; esto ocasionó la necesidad de su apeo por medio de palizadas sencillas convenientemente dispuestas, con las que se aseguró el paso de los trenes de una manera provisional, hasta que llegó la época de poder reconstruir la referida pila.

En la estacion de Vicien, línea de Huesca, se construyó un muelle descubierto que dejó de hacerse cuando la construccion del camino, así como el edificio de la estacion.

En la de Barcelona se construyó una pared de cerramiento de 72 metros lineales y una portada de entrada general á esta principal dependencia del ferro-carril de Zaragoza, compuesta de cuatro pilares de piedra y ladrillo y tres puertas de hierro, la central para carruajes y las dos laterales para peatones; contiguo á esta portada se construyó tambien una casilla de ladrillo para habitacion del portero.

De otras varias obras de menor importancia que se han ejecutado en el periodo que vamos reseñando dejamos de ocuparnos para no ser demasiado difusos.

#### Ramal de enlace en Zaragoza.

Las obras del ramal de enlace en Zaragoza de las líneas de Pamplona y Barcelona, se han completado durante el periodo de que nos venimos ocupando, con algunas otras que aun quedaron por terminar al dar cuenta en el año anterior de la inauguracion de tan importante mejora.

Consisten las más esenciales en la construccion de dos perrés ó revestimiento de piedra en seco á uno y otro lado del muro de

defensa del Ebro, para sostenimiento del talud que da á la parte del río de los terraplenes adyacentes al expresado muro, con una altura igual á la de aquellos en 134 metros de longitud. Tan importante ha sido este complemento que ya en las crecidas de este invierno, se han visto bañados por las aguas en los dos tercios de su altura los expresados terraplenes sin que se haya notado en ellos el menor movimiento ni degradacion.

Faltaba asimismo construir la casilla del paso á nivel del camino de Ranillas y dos garitas de ladrillo una á cada extremo del puente sobre el Ebro, para abrigo del guarda dedicado á la custodia del mismo, las cuales han quedado terminadas y se encuentran prestando servicio. Y por último, se ha cerrado el ramal en toda su extension por ambos lados con palizada de tricoté, para evitar el paso de los transeuntes y el cruce de los labradores de un lado á otro de la via, cosa imposible de remediar de otra manera, en una comarca tal cultivada como la de Zaragoza.

Como consecuencia de esta union y de la refundicion en la estacion del Arrabal de las dos que antes poseia la Compañía en Zaragoza, ha adquirido naturalmente dicha dependencia una importancia mucho mayor de la que antes tenia y para proporcionar en ella los medios más necesarios para desempeñar bien las diferentes faenas de una estacion de su clase ha sido preciso ejecutar algunos trabajos, dentro de los estrechos límites de los recursos con que podiamos contar para este objeto. Los más principales han sido: habilitar un buen local para fonda-café; distribuir más convenientemente las salas de espera y oficinas de facturacion de equipajes; se han unido con cambios de via todas las de la nave central que antes estaban cortadas por la parte del ramal de union; se han situado convenientemente cerca de los nuevos talleres siete vias servidas por sus carrotravers capaces para contener 50 carruajes de los que están fuera de servicio donde se pueden reparar fácilmente sin los entorpecimientos que antes causaban para las maniobras en las vias principales de la estacion; y, últimamente se han construido 378 metros lineales de tapia de cerramiento de la estacion en diferentes parajes de su extenso recinto donde era más necesaria para protegerla y aislarla de las propiedades vecinas.

#### Conclusion.

Cuanto acabais de oír, señores accionistas, os demuestra, que á pesar de las contrariedades y perjuicios que produjo á la Compañía la sublevacion carlista iniciada en Navarra y Cataluña, zonas cruzadas por nuestras líneas, al principiar el segundo tercio del año 1872, y que se recrudeció en el tercero, hasta el punto de incomunicarnos ya, al finalizar el año, con Barcelona y Alsásua, salidas naturales y únicas de nuestro tráfico, hemos podido cerrar este ejercicio, sino con resultados brillantes, como hubiéramos tenido sin aquel grave inconveniente, con rendimientos suficientes para cubrir todos nuestros apremiantes compromisos.

La guerra civil que tan alarmantes proporciones ha tomado el presente año y que hoy se encuentra en su mayor apogeo, anula el ejercicio que atravesamos en la actualidad, y si la situacion creada por causas tan desastrosas y contra las que nada podemos, no nos permite asegurar resultados satisfactorios para el porvenir, no por eso hemos de desmayar en nuestra empresa, confiando sostener al ménos la existencia de la Compañía en medio de tanto desastre si, como hasta aquí, seguimos mereciendo vuestra confianza y obtienen vuestra aprobacion los resultados de nuestra gestion en el ejercicio de 1872 que sometemos á vuestra deliberacion.

En cumplimiento de lo que prescriben los estatutos sociales en su art. 19, hemos hecho el sorteo para la renovacion de la quinta parte del Consejo, habiendo designado la suerte como individuos salientes á los Sres. D. Nicolás Maria Rivero, D. José de Carcer y Salamanca, D. Lorenzo Muro, D. José Manuel Planas y D. Francisco Catalan.



**Resoluciones.**

1.<sup>a</sup>

La Junta general aprueba la Memoria del Consejo de administracion y el balance y cuentas del ejercicio de 1872.

2.<sup>a</sup>

La Junta general autoriza al Consejo de administracion para hacer uso de las facultades que competen á la misma por el artículo 25 de los estatutos desde el párrafo 1.<sup>o</sup> al 15.

3.<sup>a</sup>

La Junta general autoriza al Consejo de administracion para adoptar cuantas medidas sean necesarias para conseguir el restablecimiento y sostenimiento de la explotacion de las líneas.

4.<sup>a</sup>

La Junta general reelige administradores de la Compañía á los Sres. D. Nicolás María Rivero, D. José Carcer y Salamanca, D. Lorenzo Muro, D. José Manuel Planas y D. Francisco Catalan.

5.<sup>a</sup>

La Junta general reelige para formar la Junta inspectora á los Sres. D. Vicente Baura, D. Ignacio Girona y D. Segismundo Moret.

**SERVICIOS AL ESTADO POR LOS FERRO-CARRILES.**

El vulgo no vé más que lo que los gobiernos, como administradores de las naciones, dan á las empresas de ferro-carriles; pero pocos reparan los grandes beneficios que las líneas férreas proporcionan á los Estados. Un documento reciente nos permite apreciar estos servicios con relacion á Francia y de él puede deducirse, sobre poco más ó ménos, lo que pasa en otros países.

En 1872, en que los ferro-carriles de la vecina República tuvieron una extension media de 17.369 kilómetros de explotacion el Estado obtuvo entre ingresos y economia en sus gastos, un beneficio total de 162.767.800 francos, ó sea de 9.271 francos por kilómetro.

El por menor de esta considerable suma, (que en 1869 sólo habia legado á 114.497.545 francos) merece conocerse y es el siguiente:

*Ingresos cobrados por el Estado.*

I.

**PROVECHO DEL ESTADO.**

	Total.	Por kil.
Impuesto sobre viajeros y trasportes á gran velocidad. . . . .	61.294.813	3.529
Licencias, estampillas, plomos de aduana, timbres, etc. . . . .	16.916.420	973
<b>Total francos. . . . .</b>	<b>78.211.233</b>	<b>4.502</b>
<b>II.</b>		
Contribucion territorial y patentes. . . . .	2.913.056	167
Por timbre de acciones y obligaciones, derechos de traslacion de dominio sobre títulos nominativos, ó al portader, impuesto sobre los valores moviliarios, etc. . . . .	21.724.673	1.252
Derechos de aduana sobre los efectos de consumo de las Compañías. . . . .	1.493.386	86
Gastos de intervencion y vigilancia abonados por las mismas. . . . .	2.483.122	143
<b>Total. . . . .</b>	<b>28.614.237</b>	<b>1.648</b>
<b>Total de ingresos percibidos por el Estado.</b>	<b>106.825.470</b>	<b>6.150</b>

*Economías realizadas por el Estado.*

Trasporte de militares, marinos, empleados de aduanas y contribuciones, presos, etc. . . . .	27.234.033	1.568
Administracion de correos. . . . .	25.581.838	1.473
Trasportes de la Hacienda, tabacos, pólvora, sal, papel sellado, etc. . . . .	920.559	53
Administracion de líneas telegráficas. . . . .	2.205.900	127
<b>Total de las economías. . . . .</b>	<b>55.942.330</b>	<b>3.221</b>
<i>Recapitulacion.</i>		
Ingresos realizados por el Estado. . . . .	106.825.470	6.150
Trasporte de las economías. . . . .	55.942.330	3.221
<b>Total general de provechos. . . . .</b>	<b>162.767.800</b>	<b>9.371</b>

**PRECIOS DEL DESCUENTO**

AL CONCLUIR EL AÑO DE 1873.

Londres. . . . .	4 1/2 0/0	Viena. . . . .	6 0/0
Amsterdan. . . . .	5 —	Bélgica. . . . .	6 —
Hamburgo. . . . .	4 1/2 —	Trieste. . . . .	5 —
Francfort. . . . .	5 —	Madrid. . . . .	6 —
Berlin. . . . .	5 —	Lisboa. . . . .	—
Italia. . . . .	6 —	San Petersburgo. . . . .	6 1/2 —
Ginebra. . . . .	5 1/2 —	Leipzig. . . . .	5 1/2 —
Paris. . . . .	5 —		

**CRÓNICA.**

**Puerto mercantil en Cádiz.** La comision nombrada por el comercio gaditano para estudiar en general los medios de contener la decadencia de aquella plaza comercial y en particular la conveniencia de llevar á cabo la concesion de un puerto mercantil otorgada á D. Cesáreo Cerero, ha acordado qu se forme una comision mixta para que formule las bases de la empresa, de acuerdo con el concesionario, é invita individualmente á cuantos puedan prestar su concurso á tan útil obra.

**Rehabilitacion de via.** La línea férrea de Játiva á Almansa debe estar rehabilitada de un dia á otro.

**Otra rehabilitacion de linea.** Segun dice un colega, es muy probable que dentro de muy pocos dias quede reanudado por completo el servicio de trenes entre Barcelona y Gerona, que se halla limitado ahora entre Blanes y esta capital. En la línea de Zaragoza es muy posible tambien que se estienda hasta Manresa el servicio que ahora se hace únicamente entre Barcelona y Tarrasa.

**Las emisiones en la Habana.** Segun los telegramas de el Times, el Tesoro español, abrumado de obligaciones, habia hecho en los últimos tiempos algunos giros sobre las cajas de Cuba, lo cual acrecienta la crisis financiera de nuestra Antilla. El Banco no tiene más remedio de hacer frente á estas letras que aumentando las emisiones de su papel, y á medida que los billetes crecen, sube la pérdida que sufren en la plaza. De aquí los cambios de 100 por 100, y que pueden llegar á ser lo que en los Estados-Unidos en el periodo álgido de la guerra de separacion.

**Ascension.** El dia 12 de Diciembre último, el general francés Nansouty, el ingeniero de minas M. Peslín y el astrónomo M. Baylac, acompañados de dos robustos montañeses, escalaron el



pico del Mediodía de los Pirineos, para hacer observaciones meteorológicas. Se necesita un gran amor á la ciencia para lanzarse en esta época del año por la áspera y helada montaña que eligieron por observatorio.

**Envío de cartas geográficas por telégrafo.** M. Dupui, de Lóme, ha participado hace poco á la Academia de Ciencias de París una invención ingeniosísima. Consiste esta en remitir por alambre telegráfico una carta ó plano topográfico, sin necesidad de dibujo especial. Se coloca sobre la carta, hecha de antemano, una plancha de vidrio semi-circular, cuya circunferencia esté graduada. En el centro se halla fijo un brazo movable, igualmente graduado, y que lleva sobre un bastidor un pequeño índice de mica, abastecido de un punto de tope. Este índice, por su movimiento á lo largo del brazo radial, combinado con el movimiento del brazo mismo, puede ocupar como se quiera una posición á voluntad sobre el semi círculo de vidrio.

Delante del índice se encuentra un opérculo, por el cual el rayo visual se dirige sobre el punto de tope, permitiendo así hacer ocupar sucesivamente en este todos los puntos del plano que se ha de transmitir, y notar todas las concordancias polares de dichos puntos. Los números obtenidos de este modo se transmiten por el telégrafo. El aparato receptor es análogo al del punto de partida; pero el índice es reemplazado en aquel por una marca que señala sucesivamente todos los puntos designados.

**Los trenes rápidos en Inglaterra.** Los periódicos ingleses se han ocupado recientemente en determinar cuales son los trenes más rápidos en Inglaterra. Se ha reclamado la supremacía para el *express* que parten de Charing Cross á las diez de la mañana. Otros afirman que el tren *express* de Paddington á Exeter posee una velocidad superior. Entre Paddington y Swindor la distancia es de 77 3/4 millas (124 kilómetros), y es recorrida tanto por los trenes ascendentes como por los descendentes en 87 minutos, comprendiendo en esto las paradas y los descansos, lo que corresponde á una velocidad de 53.62 millas (86.3 kilómetros) en una hora, ó sea poco más ó menos una milla por minuto (1.609 metros). El camino de hierro *Great Western* es de via ancha (2.13 metros); pero existe, sobre una gran parte de la red un tercer rail que permite circular á los trenes ordinarios (1.435 de separación.)

**Obligaciones municipales.** El día 2, á la una de la tarde, se ha verificado en el salon de sesiones del Ayuntamiento de Madrid el 21.º sorteo de las obligaciones del empréstito de 75 millones de reales, contratado por la municipalidad de esta villa con la casa-banca de los señores Erlanger y compañía de París, bajo la presidencia de la comision de Hacienda de dicha corporacion.

**Objetos de la Exposicion de Viena.** Ya han llegado á Hamburgo los objetos españoles expuestos en Viena, y de hoy á mañana zarpará el buque que ha de conducirlos á España.

Muy en breve serán nombradas las comisiones que se han de encargar de recibir en Santander, Cádiz y Barcelona dichos productos.

VALORES FRANCESES.

	Cotizacion del 20 de Diciemb.	Idem del 27 de Diciemb.
3 por 100 . . . . .	58 15	58 37
4 1/2 por 100 . . . . .	83 70	84 —
Banco de Francia . . . . .	4385 —	4365 —
Crédito moviliario . . . . .	323 75	325 —

Orleans . . . . .	827 50	822 75
Norte . . . . .	1038 75	1038 75
Lyon Mediterráneo . . . . .	882 50	887 50
Este . . . . .	493 75	493 75
Mediodía . . . . .	616 25	612 50
Oeste . . . . .	522 50	520 —

VALORES ESPAÑOLES EN LA BOLSA DE PARIS.

3 por 100 exterior . . . . .	17 3/4	17 1/4
Idem interior . . . . .	— —	— —
Diferido convertido . . . . .	— —	— —
Pagarés . . . . .	475 —	440 —
Crédito moviliario español . . . . .	345 —	362 50
Zaragoza (acciones) . . . . .	240 —	247 50
Norte . . . . .	72 —	72 —
Zaragoza á Pamplona . . . . .	60 —	60 —
Idem obligaciones . . . . .	167 —	100 —
Córdoba a Sevilla . . . . .	412 50	400 —
Idem obligaciones . . . . .	205 —	253 —

VALORES ESPAÑOLES

NEGOCIADOS EN PARIS FUERA DE BOLSA

Acciones. Sevilla á Jerez y Cádiz . . . . .	17 —
— Canalizacion del Ebro . . . . .	50 —
— Minas de Huelva . . . . .	170 —
— Idem idem . . . . .	200 —
— Banco territorial de España . . . . .	358 75
Obligs. Noroeste . . . . .	47 50
— Sevilla á Jerez (antiguas) . . . . .	48 —
— Idem nuevas . . . . .	46 25
— Del ayuntamiento de Madrid . . . . .	—

GUIA DE LOS ACCIONISTAS

JUNTAS GENERALES.

**Nueva Compañía del ferro-carril de Alar á Santander.**— La Junta general extraordinaria de señores accionistas se reunirá en el domicilio social, Puerta del Sol, núm. 14, el 5 de Enero próximo, á la una de la tarde, con el objeto de decidir acerca de un proyecto de contrato para ceder la concesion de este ferro-carril á la Compañía de los caminos de hierro del Norte, y de tomar en su caso los acuerdos que sean su natural consecuencia.

Para poder asistir se requiere ser poseedor de 50 acciones por lo ménos, y depositar los titulos representativos de las mismas en las cajas de la Compañía con 10 dias de anticipacion al señalado para la Junta. Dicho depósito podrá hacerse indistintamente en Santander ó Madrid, y al verificarlo se dará un resguardo nominativo que servirá al accionista de papeleta de entrada para la Junta.

Todo accionista ausente puede hacerse representar por otro con derecho de asistencia, autorizándole al efecto con una simple carta, pero previo el depósito de las acciones.

En el caso de no reunirse número suficiente de accionistas, la celebracion de la Junta tendrá lugar el dia 25 del mismo Enero, y los acuerdos que en ella se tomen serán válidos y obligatorios á todos los accionistas.

Madrid 5 de Diciembre de 1873.—El vocal secretario, G. Cortés.

TITULOS Y DIVIDENDOS.

**Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla.**—El consejo de administracion de esta Compañía tiene el honor de prevenir á los señores accionistas y obligacionistas de la misma, lo siguiente:

1.º Desde el 2 de Enero de 1874 se pagará el cupon núm. 31 de las obligaciones á razon de Rvn 28.50 (frs. 7.50.)



2.º A cuenta de las utilidades del ejercicio de 1873 se repartirá á las acciones desde el día mencionado un dividendo de reales vellon 66'50 (frs. 17'50) con el cupon núm. 34.

Los cupones expresados se presentarán con dobles facturas todos los días no feriados.

En Madrid, en la caja de la Compañía, paseo de Recoletos, número 9; en París, Sociedad general de Crédito moviliario español boulevard Haussmann, 25; en Bruselas, casa de los Sres. Bruggmann, hijos.

Madrid 20 de Diciembre de 1873.—P. A. del Consejo, el secretario, P. de Vargas.

El Consejo de administración de esta Compañía tiene el honor de poner en conocimiento de los señores poseedores de obligaciones que en el sorteo verificado en este día, han salido premiados los números siguientes:

1.ª SÉRIE.		2.ª SÉRIE.	
Del 461	á 470	Del 28.451	á 28.460
» 7.661	7.670	» 28.491	28.496
» 9.001	9.009	» 29.034	29.040
» 9.511	9.515	» 29.181	29.190
» 9.517	9.520	3.ª SÉRIE.	
» 17.321	17.330	» 39.781	á 39.790
» 18.121	18.123	» 40.601	40.610
» 18.125	18.130	» 40.821	40.822
» 23.731	23.740		

## 4.ª SÉRIE.

Del 46.701 á 46.707—46.791 á 46.800.

En su virtud los dueños de estas obligaciones podrán presentarlas con facturas dobles, todos los días no feriados, desde el 2 de Enero de 1874 para su reembolso á la par.

En Madrid, oficinas de la empresa, paseo de Recoletos, número 9; en París, Sociedad general de Crédito moviliario español, boulevard Haussmann, 25; en Bruselas, casa de los Sres. Bruggmann, hijo.

Madrid 20 de Diciembre de 1873.—P. A. del Consejo, el secretario, P. de Vargas.

**Ferrocarril del Tajo.**—Los señores obligacionistas se servirán presentarse desde 1.º de Enero próximo venidero en las oficinas centrales, situadas en el palacio de Pozas, calle de Fernandez de los Rios, núm. 4, para cobrar el cupon correspondiente al semestre que vence en 31 del mes actual, así como para percibir el importe de los bonos que les han sido expedidos.

Madrid 28 de Diciembre de 1873.—Por acuerdo del Consejo, el vocal secretario, Tamarit de Plaza.

**Compañía de los ferro-carriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo.**—Esta Compañía cede en arrendamiento durante el plazo que se señala en el pliego de condiciones, la explotación de la primera de dichas líneas con arreglo á dicho pliego de condiciones que estará de manifiesto en las oficinas de la misma, calle de Felipe V, núm. 2, cuarto principal de la izquierda, todos los días no feriados desde las once á las cuatro.

La Compañía admite proposiciones en pliego cerrado dirigidos al presidente de su Consejo administrativo, hasta el 20 de Enero próximo; reservándose el Consejo aceptar la que estime más conveniente á los intereses que representa; pero toda proposición deberá expresar la conformidad y aceptación del pliego de condiciones y la cantidad anual que se ofrece por el arriendo de la explotación.

Madrid 27 Diciembre 1873.—El Director gerente en comisión de la Compañía, Antonio Cantero.

**Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante.**—El Consejo de administración tiene el honor de poner en conocimiento de los señores portadores de obligaciones de la Compañía que el pago del cupon núm. 32, vencido en 1.º de Enero próximo, se efectuará desde el siguiente día 2, con deducción de rs. vn. 0'95

(francos 0'25), importe de los derechos percibidos por el Tesoro francés:

En Madrid, en la Caja de la Compañía.

En París, en casa de los Sres. de Rostchild hermanos, rue Lafitte, 21.

En Lyon, en casa de los Sres. P. Galline y compañía y en la de los Sres. Viuda de Morin, Pons y Morin.

En Burdeos, en casa de los Sres. Piganeau é hijos.

En Londres, en casa de los Sres. N. M. Rostchild é hijos, al cambio del día.

En Bruselas, en casa del Sr. Lamber, á id. id.

En Ginebra, en casa de los Sres. P. F. Bonna y compañía, á id. id.

Madrid 1.º de Diciembre de 1873.—El secretario del Consejo, Félix Nicolas.

**Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.**—En el sorteo celebrado el 5 del actual para la amortización de 2.480 obligaciones de la Compañía, series 1.ª á 8.ª, han sido favorecidos por la suerte los números siguientes:

## Primera serie.

13.771	á 13.820
23.897	23.946
42.679	
53.606	53.655
54.704	54.753
81.972	82.021
85.042	85.091

## Quinta serie.

402.525	á 402.574
430.721	430.770
432.880	432.929
443.583	443.632
458.506	458.555
469.704	
470.445	470.494

## Segunda serie.

104.246	á 104.295
108.195	108.244
123.896	123.945
136.439	136.488
154.109	
185.561	185.610
187.404	187.453

## Sexta serie.

504.280	á 504.295
504.306	504.339
504.396	504.445
507.055	507.104
510.857	
530.324	530.373
570.413	570.424
570.435	570.472
597.325	597.341
597.352	597.384

## Tercera serie.

210.698	á 210.747
260.648	260.697
270.872	270.921
275.647	275.696
289.060	
293.958	294.007
294.462	294.511

## Sétima serie.

608.958	á 609.007
609.578	609.627
623.612	623.661
628.543	628.559
628.570	628.602
640.546	640.595
651.408	651.457
663.913	

## Cuarta serie.

325.354	á 325.403
326.327	326.376
339.325	339.374
358.837	358.886
379.463	379.468
379.479	379.522
391.036	391.055
394.071	

## Octava serie.

707.951	á 708.000
739.549	739.598
768.394	768.443
768.444	
768.487	768.536
771.735	771.784
774.980	775.029

En su consecuencia las obligaciones expresadas quedan amortizadas, y desde el 2 de Enero próximo tendrá lugar su reembolso á 1.900 rs. en Madrid en la Caja de la Compañía, estación de Atocha, ó á 500 francos en París en casa de los Sres. de Rothschild hermanos.

Madrid 9 de Diciembre de 1873.—El secretario del Consejo, Félix Nicolás.

**Compañía de los caminos de hierro de Barcelona á Francia por Figueras.**—La Junta directiva ha acordado el reparto de veinte reales por acción á cuenta del dividendo de los beneficios del año 1872. A este efecto los señores tenedores de acciones podrán recoger de este secretario en el día de hoy de diez á doce de la mañana y de tres á cinco de la tarde y por la mañana del domingo de diez á doce las correspondientes facturas. Llenadas es-



tas como en las mismas va indicado, habrán de presentarse, en los días más abajo señalados, con el cupon núm. 7 de las correspondientes acciones, que es el que debe recogerse para el pago de los 20 reales á cuenta de dicho dividendo; puesto que cuando se complete con los 12 reales restantes, se recojerá al efecto el cupon núm. 8. Los días fijados para el pago de los 20 reales del cupon núm. 7, son los laborables desde el 15 del actual, á excepcion de los miércoles destinados al pago de cupones de obligaciones y acciones vencidos y no presentados aun al cobro, de las diez de la mañana a la una de la tarde.

Barcelona 13 de Diciembre de 1873.—P. A. de la J. D., Miguel Victoriano Amer, secretario.

**Banco de España.**—Debiendo procederse á las operaciones preliminares para la presentacion en las oficinas de la Deuda y del Tesoro público de los cupones vencidos en 31 de Diciembre último y en el día de hoy, correspondientes á los efectos depositados en este Banco, se hace saber:

1.º Que los interesados que deseen se conserven los efectos sin cortar dicho cupon, habrán de avisarlo así por escrito antes del día 10 del corriente.

2.º Que los que deseen obtener los cupones para utilizarlos en pago del anticipo nacional de 175 millones de pesetas ú operaciones con el Tesoro, deberán retirar sus depósitos antes del referido día 10, toda vez que no estando realizada la corta y entrega en las oficinas, no pueden expedirse certificados que representen los créditos por intereses de cada deponente.

Y 3.º Que los valores por garantía de préstamo no serán ya admitidos con el cupon vencido, y los correspondientes á los que vayan venciendo se irán entregando á sus vencimientos si los interesados han avisado para que no se corte el cupon y el préstamo queda suficientemente garantido.

Madrid 1.º de Enero de 1874.—El secretario, Manuel Ciudad.

## AGENDAS DE BAILLY-BAILLIERE

Se han publicado, segun costumbre de esta acreditada casa editorial, las *agendas* para 1874.

*Agenda de Bufete.*

*Agenda de bolsillo.*

*Agenda de la lavandera.*

*Agendas especiales.*

Tambien han aparecido los almanques, siendo varias las ediciones del llamado americano, que tan buena acogida ha merecido del público.

*Librería nacional y extranjera, de D. CARLOS BAULLY-BAILLIERE, Plaza de Santa Ana, núm 10.*

## PROYECTO DE FERRO-CARRIL.

Se vende, por un precio sumamente arreglado, un proyecto completo para un camino de hierro desde Val de Zafan á los Alfaques. Para las condiciones, dirigirse á D. Gregorio Lopez, avenida de la Libertad Y, en San Sebastian; y en Madrid á las oficinas de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

TRATADO PRÁCTICO DE CAMINOS, á 8 reales.

NOMENCLATOR DE FERRO-CARRILES Y CARRETERAS, á 2 reales.

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS Á 5 reales.

Estas obras se ballan de venta en las librerías de D. Justo Serrano, Pasaje de Matheu; D. Leocadio Lopez, Cármen 13; D. Leop. Villaverde, Carretas 4; D. C. Bailli-Bailliere; D. Miguel Olasendi; Sra. Viuda é hijo de Cuesta, Carretas 9; Escribano, Principe 25, y en la redaccion y administracion de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

## FERRO-CARRIL

### COMPOSTELANO DE SANTIAGO A CARRIL.

CONSEJO DE ADMINISTRACION.

PRESIDENTE

Excmo. Sr. D. EUGENIO MONTERO RIOS.

VOCALES

Exmo. Sr. Conde de San Juan.

Sr. D. Nicolás Perez Santa Marina.

Sr. D. Antonio Casares.

Sr. D. José S. Villamarin.

Sr. D. Rafael Antonio Orense.

Sr. D. Juan S. Mould.

Sr. D. Camilo M. Bertorini.

DIRECTOR GERENTE.

Sr. D. INOCENCIO VILARDEBÓ.

Capital social 25.000.000 de reales.

Ampliacion de dicho capital hasta 100.000.000 de reales, ó sea por 75.000.000 de reales más.

NUEVA SUSCRICION DE ACCIONES Y BASES PARA LA AMPLIACION DEL CAPITAL SOCIAL DE LA COMPAÑIA.

1.ª La Compañía del ferro-carril compostelano, en conformidad con lo dispuesto en los estatutos por los que se rige y continuará rigiéndose, y prévia la autorizacion competente, ampliará su capital social hasta cien millones de reales, ó sea por setenta y cinco millones más, con el objeto de prolongar la línea compostelana en explotacion y enlazarla con la de Vigo á Orense y la de la Coruña á Lugo, partiendo al efecto desde Carril á Redondela por Pontevedra y de Santiago á los Montes de la Tieira.

2.ª Este capital de setenta y cinco millones de reales estará representado de la manera siguiente: un cincuenta por ciento en suscripcion de acciones y subvencion ó auxilio del Estado ó de las provincias que pueda otorgarse en favor de la Compañía; y el cincuenta por ciento restante en obligaciones hipotecarias. En el caso que, efecto de cualquier circunstancia, quedare limitada la concesion á una sola de las referidas secciones, el capital se representará en la misma forma dentro del presupuesto correspondiente á la seccion concedida.

3.ª Las acciones serán nominativas, por valor de dos mil reales cada una, y deberán satisfacerse en nueve plazos, á saber: de veinte por ciento el primero, y los ocho restantes de diez por ciento cada uno. El pago de todo dividendo se anunciará con treinta días de anticipacion en la forma prevenida. Las acciones nominativas se convertirán en títulos al portador satisfecho que sea el total de su importe. Las obligaciones hipotecarias se emitirán bajo el tipo de tres por ciento de interés y doble capital nominal.

4.ª El capital de acciones suscrito, así como la subvencion ó auxilio otorgados se computarán con absoluta independencia segun resulten consignados á la seccion de Carril á Redondela ó á la de Santiago á la Tieira.

5.ª La posesion, admision ó compromiso de una ó más acciones produce efecto para el debido cumplimiento por parte del suscriptor desde el momento que se haya alcanzado el capital necesario para adquirir la concesion de dichas secciones, ó cualquiera de ellas aisladamente, á tenor de lo establecido en la base anterior.

6.ª La construccion de las obras de ambas secciones se ejecutará en los términos que se acuerde en Junta general de socios, con presencia de los proyectos correspondientes.

Santiago, Octubre 30 de 1873.—El gerente, Inocencio Vilardebó.



**THE PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY.**

COMPAÑÍA  
DE  
NAVEGACION



POR VAPOR  
AL  
PACÍFICO.

LINEA REGULAR SEMANAL.

**VAPORES CORREOS INGLESES**

PARA RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO, BUENOS-AIRES,  
VALPARAISO, ARICA, ISLAY, CALLAO DE LIMA Y TODOS  
LOS PUERTOS DEL PACÍFICO,

tocando cada 15 días en Pernambuco y Bahía.

SALIDAS. { De Liverpool todos los miércoles. De Santander. } una vez al  
          { De Burdeos todos los sábados. De Coruña. } mes.  
          { De Lisboa todos los martes. De Vigo. } dos veces id  
De Madrid, sábados. Los pasajeros de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> pue. en anticipar salida.

PRECIO de los billetes.	A PERNAMBUCO Bahía ó Rio Janeiro.			A MONTEVIDEO y Buenos-Aires.			A VALPARAISO, Arica, Islay ó Callao		
	1. <sup>a</sup> Rvn.	2. <sup>a</sup> Rvn.	3. <sup>a</sup> Rvn.	1. <sup>a</sup> Rvn.	2. <sup>a</sup> Rvn.	3. <sup>a</sup> Rvn.	1. <sup>a</sup> Rvn.	2. <sup>a</sup> Rvn.	3. <sup>a</sup> Rvn.
Desde Madrid (via Lisboa)	2675	2030	1553	3441	2060	1149	655	4106	2684
Santander, Co- ruña ó Vigo.	2940	1960	1175	3130	1935	1175	7345	4900	2940
Lisboa.....	2700	1960	1175	3339	1960	1175	6700	4200	2850

Los magníficos buques de esta Compañía reúnen todas las comodidades y adelantos conocidos. Trato inmejorable. Los señores pasajeros que teniendo tomado billete quieran diferir su marcha pueden hacerlo avisando á la agencia.

AGENTES CONSIGNATARIOS.—Santander, C. Saint-Martin.—Coruña, José Pastor y compañía.—Vigo, M. Bárcena y hermano.—Lisboa, E. Pinto Bacto y compañía.

Para informes, tomar pasajes y fletes, dirigirse al agente general de la compañía.

L. Ramirez, calle de Alcalá, 12, Madrid.

**MECHAS DE SEGURIDAD**

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS  
POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.<sup>as</sup>,

EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

Y ULTIMAMENTE CON EL PRIMERO DE SU CLASE EN LA EXPOSICION  
ARAGONESA.

DIPLOM. DE HONOR, sin entrar en concurso, en la Exposicion  
Franco-Española de Bayona en 1864.

Marca de fábrica: UN HILO AZUL en el centro de la mecha.

**FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA**

Continúa á cargo de su dueño, D. Angel Aguirre, que durant seis años ha tenido tambien la de Alsasua; y en ella encuentran los viajeros el esmerado servicio que tan merecida reputacion ha dado al establecimiento.

FABRICA DE HIERRO,  
**HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO,**  
PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.  
BARCELONA.

Rails para tramvias, terrajenes y minas, fabricacion de eclises, escarpías, placas de junta, tornillos y redoblones para ferro-carriles.

Vigas ó hierros de doble T para casas y edificios, de T sencillos, escuadras, bastidores, etc.

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos. Se fabrica toda clase hierros.

Para pedidos dirigirse en esta, Fuencarral número 117, y en Barcelona calle Ancha, núm. 2.

**LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.**

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

Las modas más recientes representadas por los figurines iluminados mejores que se conocen, las explicaciones más detalladas que se pueden desear, la moralizadora lectura de sus novelas y artículos, hacen que esta publicacion no tenga aun rival ni en el extranjero.

**CADA AÑO REPORTE**

2.000 á 2.500 dibujos de bordados, labores y adornos de cuantas clases inventa el buen gusto.—24 grandes patrones para cortes de vestidos, tamaño natural.—Varias tapicerías en colores, punto Berlin.—Algunas piezas de música.—100 figurines en negro y 48 ó más sobre acero, iluminados.—1.200 ó más columnas de lectura, tamaño gran folio, impresas sobre papel vitela, que contienen cuantas explicaciones puedan desearse sobre las labores y adornos, y sobre 60 tomos de novelas preciosas, instructivas y morales.

COMPAÑIA DE VAPORES-CORREOS

**HAMBURGO AMERICANOS.**

PARA LA HABANA Y NUEVA-ORLEANS.

Precios de pasaje de Santander á

	Habana. Rvn.	N Orleans. Rvn.
— Primera cámara . . . . .	3 000	3 200
— Tercera — . . . . .	800	870

Representantes en España, Echegaray y compañía, Santander

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

COSTANILLA DE LOS ANGELES, NUM. 3; Y EN LA ADMINISTRACION,  
DE PERIÓDICO, CERVANTES, 16, PRAL.