

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 Union.

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: St. Gallifa, librero.

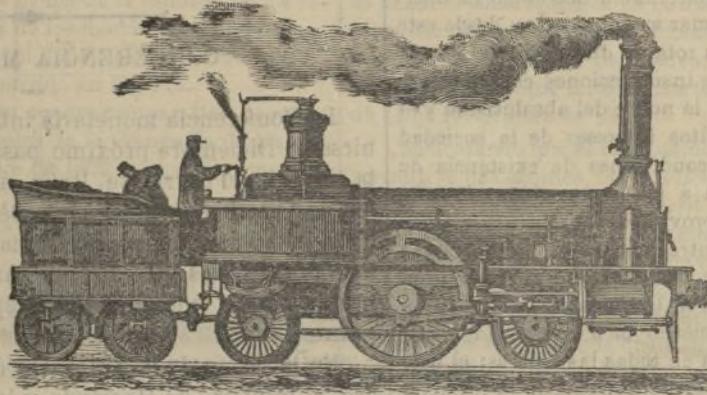
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal.

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

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.

Situacion política.—Conferencia monetaria.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Ferro-carriles austriacos.—Cables entre América y Asia.—Canal de Suez.—Comunicaciones postales y telegráficas, en Inglaterra.—La combustion de la hulla.—Túnel submarino anglo-francés.—Túnel de San Gotardo.—Memoria sobre una via de Vigo á la Coruña.—Crónica.—Valores franceses.—Valores españoles.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

SITUACION POLÍTICA.

Despues del acontecimiento que el día 3 del corriente ha cambiado la faz de la política, acontecimiento de que en brevisimas palabras dimos cuenta al cerrar nuestro número anterior, no podemos comenzar el presente sin consignar que el país ha recibido con general aplauso el golpe de mano que ha evitado volviéramos al desquiciamiento del verano último, que hubiera acabado por hundir la patria, sumiéndonos en toda clase de desastres, miserias y vergüenzas.

Llamados á una junta de notables los hombres más caracterizados de los partidos que no están levantados en armas, sólo los alfonsinos renunciaron á formar parte del gobierno nacional que habia de constituirse, fundándose en que no podian aceptar participacion en el ministerio conservándose la forma republicana.

En su consecuencia, los elementos que constituyen el gobierno de la nacion son los republicanos no federales, los antiguos radicales, á los que se debe principal y casi exclusivamente el cambio verificado; los constitucionales derivados de los progresistas conservadores, y la union liberal: es decir, los partidos que hicieron la revolucion de Setiembre y la Constitucion vigente de 1869.

Durante las primeras veinticuatro horas siguientes á la disolucion de la Asamblea, hubo algunas dificultades para llegar á la formacion del gobierno, consistentes en que los antiguos radicales, los que han preparado el acontecimiento ejecutado por el general Pavía, quedaban sin verdadera participacion en la de parte política activa del ministerio; pero al fin se sacrificaron en aras del patriotismo todas las susceptibilidades, consintiendo en prestar fuerza á la nueva situacion, y sin nuevas transacciones, los que tenian derecho á predominar en ella, como representantes de la idea, y por haberla preparado y convertido en hecho práctico.

El gobierno, como ya lo sabe todo el mundo por los periódicos diarios, lo constituyen los señores duque de la Torre, presidente sin cartera; García Ruiz, ministro de la Gobernacion; Sagasta de Estado; Echegaray, de Hacienda; Zabala de la Guerra; Martos de Gracia y Justicia; Topete, de Marina; Mosquera, de Fomento, y Balaguer, de Ultramar.

Solo en dos puntos se ha perturbado el orden al advenimiento de la nueva situacion: en Zaragoza y en Valladolid, donde la represion ha sido rápida y eficaz; si bien costando sensibles desgracias. Es de esperar que no sean necesarios nuevos actos de fuerza.

En cuanto al espíritu y los propósitos del nuevo gobierno, nada los explica mejor y más autorizadamente, que la circular del ministro de la Gobernacion publicada el miércoles, y que dice así:

Circular.

Al dirigirme á V. S. en estos supremos momentos para la patria y la República, no es otro mi ánimo que hacerle entender lo que significa este gobierno, lo que se propone y lo que con la ayuda de todos los partidos liberales y secundado además por el fuerte brazo del ejército nacional espera conseguir en la obra de regeneracion á que le ha llamado la suprema necesidad del ór-

den, primera condicion de todo pueblo bien regido y que quiera ser digno de la libertad.

El acto de energía, de patriotismo y desinterés llevado á cabo en la mañana del 3 de Enero por el ilustre general Pavía al frente del valeroso y siempre liberal ejército ha sido digno principio de la difícil y altísima misión de este gobierno. La Asamblea al condenar la política sensata del Sr. Castelar, había decretado la disolución del país y se proponía consumir sus propósitos: desde este momento la unidad nacional estaba rota; la disciplina del ejército amenazada de nuevo, cuando dos insurrecciones criminales se obstinaban en traer sobre la nación la noche del absolutismo y el caos de la demagogia; todos los altos intereses de la sociedad iban á ser desatendidos; todas las condiciones de existencia de un pueblo civilizado y libre iban á ser desconocidas; España se quedaba sola en Europa, sin provincias en Ultramar, víctima del desprecio universal y entregada á las turbulencias sin cuento y sin medida, propias de una sociedad salvaje: ni el orden, ni la autoridad, ni el ejército, ni la Hacienda, ninguna de las bases fundamentales de todo gobierno bien constituido, eran posibles con la anarquía que reinaba en todas las esferas; el país entero gemía agobiado bajo la insostenible tiranía de la licencia, y sólo esperaba su salvación del comun concierto de todos los partidos liberales bajo la bandera de la República española y verdaderamente conservadora.

La constitución de este gobierno de que formo parte ha señalado la llegada de tan grato momento y la realización de tan halagüeña esperanza. La nación entera ha saludado con alegres presentimientos al nuevo gobierno, que viene á unir la patria, á restablecer el orden, á salvar la integridad del territorio, á levantar el crédito, á moralizar la administración, á proteger y amparar todos los derechos, á inspirar confianza á todas las clases y partidos, y muy especialmente á defender la existencia del ejército español, salvador de la patria en Madrid, escudo de la libertad en las provincias, y en todas partes custodio de la dignidad y la honra nacional.

Este gobierno, tomando vida de la suerte que lo ha hecho, está seguro de no haber atropellado ninguna legalidad al hacerse intérprete del sentimiento público. La descomposición de la patria decretada por una Asamblea federal no puede ser nunca obra de la legalidad, que en tales casos se encuentra al lado del primero que se atreva á impedirlo y del que mejor consiga representar la voluntad de la nación; aun cuando no la consulte previamente.

El primero y principal propósito de este gobierno es el restablecimiento del orden público en el plazo más breve, con la voluntad más firme y por los medios más enérgicos de que disponga.

Mientras el cuerpo social sea presa de esta fiebre que lo devora y lo arruina con el doble azote de las dos insurrecciones cantonal y carlista, no es posible que el gobierno piense en otra cosa sino en el inmediato logro de la paz pública, sin la cual no es posible la práctica de la libertad ni el goce de sus beneficios.

Hasta tanto que no se consolide el orden y mientras no recobre España su salud, que es la paz, no podrá nunca ejercer los derechos de un pueblo libre sin peligro de comprometerlos y desacreditarlos en las torpes orgías de una vida brutal y licenciosa.

A restablecer el orden en primer lugar y á demostrar en último término que el orden es compatible con la República y con la libertad, es á lo que este gobierno viene decidido desde el primer instante de su formación. Solamente así cree hacerse intérprete de la voluntad de esta nación, por cuya integridad, sosiego y honra está dispuesto á velar sin debilidad y sin descanso.

Mi presencia en este departamento y los antecedentes de toda mi vida política son prenda segura de que nadie atentaré contra la República, y deben servir á V. S. de garantía y de defensa en el cumplimiento de los deberes de su cargo. Inspírese V. S. en estos

sentimientos, que son los del gobierno, y ponga todo su cuidado, su celo y su patriotismo al servicio de estos fines por todos los medios que le señalen su amor á la patria y las órdenes que por mi conducta recibirá de este gobierno.

Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid 6 de Enero de 1874
—García Ruiz.—Señor gobernador de la provincia de....

CONFERENCIA MONETARIA.

La Conferencia monetaria internacional que debió reunirse en Diciembre próximo pasado, no se ha abierto hasta el día 8 del corriente. Italia, á última hora, aun no había designado sus delegados; Bélgica ha elegido á M. Jacobs, como su primer representante; y Suiza está representada por los Sres. Herzog y Lardy. M. de Soubeyran ha sido al fin el encargado de representar á Francia en la reunion.

En la sesion de la Asamblea francesa del 24 de Diciembre, el ministro de Hacienda y los Sres. Wolowiski y Soubeyran explicaron sucesivamente las intenciones de Francia y el objeto que se trata de alcanzar en esta conferencia.

La cosa es por lo tanto importante; pero á España ¿quién la representa en esa reunion internacional?

PRENSA EXTRANJERA.

Moniteur des intérêts matériels.—Ocupase de los propósitos de arreglo de la Deuda que tenía el Sr. Pedregal de infausta memoria; pero como el nuevo ministro de Hacienda es hombre de otros conocimientos y otra talla, consideramos ocioso reproducir lo que dice el colega belga. Si el Sr. Echegaray trata de arreglar la Deuda, de seguro sabrá lo que se hace y lo que el crédito de la nación exige en semejante materia delicada.

Publica el balance del Moviliario español correspondiente á Noviembre último.

La France financière.—Examina la situación del Tesoro y juzgando las medidas del Sr. Pedregal (aun ministro á la fecha de la correspondencia que publica nuestro colega) termina con la siguiente reflexión:

«¿Tiene el Sr. Pedregal conciencia de su fin próximo como ministro? Es probable: lo que hace es la prueba viva de que, por mucho talento que pueda tener como abogado, esto no basta para constituir un hacendista.»

Dice tambien que «gracias á la intervencion de la Caja de Descuentos de París, el cupon de los pagarés españoles vencido en fin de Diciembre, se pagará íntegro.»

L'Industrie.—Se ocupa de la reunion de los tenedores de pagarés españoles y de otros varios asuntos; pero en términos que ya no ofrecen interés por ser ya conocidos.

Moniteur de la Banque.—Este periódico, sistemáticamente hostil á todos los negocios en que intervienen los Sres. Pereire, consagra un artículo á rebajar la importancia y significacion del dividendo de 6 por 100 distribuido á las acciones de Córdoba á Sevilla. Pero todo el trabajo del colega se reduce á dudar de lo evidente; sembrar reticencias y censurar sobre hipótesis. No merece reproduccion, ni siquiera extracto.

La Semaine financière.—Dice que el «Banco de París» conserva una notable firmeza.

En otro lugar, dice, que el tráfico de los ferro-carriles portugueses ha mejorado seriamente en 1873, habiendo recaudado en dicho ejercicio 1 756 000 francos más que en 1872. El producto kilométrico ha subido desde 14.000 á 18.000 francos.

De la línea de Alar á Santander, le escribe su corresponsal que los ingresos alcanzan proporciones inesperadas, y han dado 185.000 reales por kilómetro; que no hay una línea que ofrezca este resultado; y que el año 1873 han tenido los ingresos un aumento de 7.926.000 reales sobre los de 1872.

Journal des chemins de fer. Se ocupa de la reunion de los tenedores de pagarés, ya conocida, y de los fondos españoles, no sabiéndose aun á la fecha del colega (el día 4) los efectos en la Bolsa de Paris del cambio político ocurrido en España.

Journal des actionnaires.—De un cuadro comparativo de valores que publica, resulta que los títulos de la Compañía de Madrid á Zaragoza, que en 31 de Diciembre de 1872 se se cotizaron en la Bolsa de Paris á 128'75 se han cotizado en 31 de Diciembre último á 248'75

Aumento 120'00

Estas cifras son en efecto satisfactorias.

Publica tambien la situacion de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz, tomando los datos de la última Memoria.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO

Ilmo. Sr.: El gobierno de la República, enterado del expediente instruido con motivo del proyecto presentado por la Sociedad *Riotinto limitada*, cesionaria de las minas de Riotinto; para la contruccion de un ferro-carril desde dichas minas á Huelva y de las pretensiones aducidas por la Compañía sevillana, concesionaria de una línea de Sevilla á Huelva, á fin de que se le otorguen los terrenos de dominio público que necesita para construir un ramal de ferro-carril desde Niebla á Riotinto, con arreglo al proyecto que ha formulado para dicho objeto:

Vistas las leyes de 25 de Junio de 1870 y de 17 de Febrero de 1873, la real orden de 30 de Setiembre de 1872, la orden expedida por el ministerio de Hacienda en 25 de Junio último, de acuerdo con el Consejo de ministros, y las prescripciones del decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868, aplicables al caso de que se trata:

Vistos los informes de la seccion de ferro-carriles de la Junta consultiva de Caminos de la misma Junta en pleo, del negociado y de esa Direccion general; y considerando que la Sociedad cesionaria de las minas de Riotinto tiene por las leyes citadas y por las condiciones del contrato de compra-venta un derecho perfecto á que se le otorgue por el Estado la concesion de una línea de ferro-carril desde las minas al puerto de Huelva, por la direccion y con arreglo al trazado que juzgue más conveniente á sus intereses, siempre que este trazado sea aceptable con arreglo á las prescripciones del decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868:

Considerando que la Compañía sevillana, cesionaria de la línea de Sevilla á Huelva, que obtuvo en 1871 una declaracion de utilidad pública hecha por el gobernador de la provincia de Huelva á favor del trazado que en dicho año presentó á la mencionada autoridad para la ejecucion de un ramal de Niebla á Riotinto, no tiene aun concedidos los terrenos de dominio público para la construcción de su línea, concesion sin la cual esta es imposible y completamente ineficaz la declaracion de utilidad pública:

Considerando que el trazado que la Compañía sevillana ha presentado con la pretension de los terrenos de dominio público, además de diferir notablemente del que sirvió para la mencionada declaracion de utilidad pública, imposibilitaria la ejecucion con buenas condiciones técnicas y económicas de la línea que ha solicitado la Sociedad compradora de las minas por virtud de la ley y de las condiciones de su contrato:

Considerando que la Compañía sevillana, creyendo por lo visto insuficiente para su objeto la declaracion de utilidad pública

obtenida en 1871, ha solicitado una segunda declaracion para un nuevo trazado, incompatible tambien con el de la Sociedad compradora de las minas de Riotinto, y que difiere en muchos puntos del primitivo, así como del que ha formulado para que se le otorguen los terrenos de dominio público; no habiéndose aun resuelto definitivamente acerca de la nueva declaracion de utilidad pública por haberse presentado reclamacion contra la resolucion favorable del gobernador de Huelva, correspondiendo á este ministerio fallar en último término con arreglo al art. 8.º del decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868:

Considerando que si bien, como dice en sus informes la Junta consultiva de Caminos, las condiciones económicas de la localidad que ha de atravesar el ferro-carril de Riotinto á Huelva no justifican la ejecucion de dos líneas férreas entre los puntos extremos, ni la imposicion de un doble gravámen á la propiedad privada, la equidad en el presente caso, teniendo en cuenta los antecedentes del asunto, aconseja que no se impida á la Compañía sevillana construir el ramal que desea desde Niebla á las indicadas minas de Riotinto con tal de que no se invada con este ramal el trazado de la Sociedad compradora de las minas:

El gobierno de la República, de acuerdo, salvo en el último punto citado, con los dictámenes de la Junta consultiva de Caminos, y conforme con lo propuesto por esa Direccion general, resuelve de acuerdo con el Consejo de ministros lo siguiente:

1.º En cumplimiento de la ley de 17 de Febrero de 1873 y de las condiciones del contrato de compra-venta de las minas de Riotinto, se otorga á la Sociedad *Riotinto limitada*, cesionaria de dichas minas, la concesion de un ferro-carril desde ellas al puerto de Huelva, declarado de utilidad pública por la citada ley, con sujecion al trazado que para la misma línea ha presentado la Sociedad. La concesion será á perpetuidad, con arreglo á las bases de decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868; limitándose las obligaciones de la Sociedad á la observancia de las prescripciones dictadas para su ejecucion, únicas que le son aplicables por la índole de la concesion, segun está declarado por orden de 25 de Junio último, expedida por el ministerio de Hacienda, de acuerdo con el Consejo de ministros.

2.º Que por la Direccion general se formule en un breve plazo el pliego de condiciones particulares de esta concesion, en el cual con presencia de los planos y presupuestos de las obras que debe presentar la Sociedad, se designarán los terrenos de dominio público que como parte de la misma concesion se ceden por el Estado, y el importe de la fianza que ha de depositar la empresa en garantía del cumplimiento de sus obligaciones.

3.º Se niega á la Compañía del ferro-carril de Sevilla á Huelva la concesion de los terrenos de dominio público que ha solicitado para establecer una línea desde Niebla á Riotinto con sujecion al trazado que presentó con tal objeto en el mes de Marzo del año último; concediéndose no obstante á dicha Compañía en los términos que previene el decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868 los terrenos de dominio público que necesita para la ejecucion de la expresada línea, con arreglo al proyecto que la misma Compañía formuló en 1871 y sirvió de base á la declaracion de utilidad pública que hizo el gobernador de la provincia, con tal que el trazado se modifique en lo necesario para que no invada el de la Sociedad de Riotinto, ó con arreglo á cualquier otro proyecto que aquella Compañía juzgue más conveniente á sus intereses, siempre que la traza reúna tambien la circunstancia que se deja indicada.

4.º Se deja sin efecto la declaracion de utilidad pública hecha en 18 de Diciembre próximo pasado por el gobernador de la provincia de Huelva á favor de la variante que ha introducido últimamente la Compañía del ferro carril de Sevilla á Huelva en el trazado de la línea de Niebla á Riotinto.

De orden del gobierno de la República lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años

Madrid 1.º de Enero de 1874.—Gil Berges.—Sr Director general de Obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Suiza. La venta en subasta pública de la línea de Italia de que á su tiempo dimos cuenta se ha aplazado hasta el mes de Marzo. Los Sres. Loys, Philipin y Renevier, asociados como postores no pasaron en sus proposiciones de la tasacion, y el comisionario federal ha dispuesto el aplazamiento, conforme con las condiciones previamente acordadas en el pliego anunciado.

Japon. Dicen de este país que el gobierno, á pesar de las sumas relativamente considerables absorbidas por la construcción de la línea de Yokohama á Yeddo, piensa ordenar que se emprenda la de otros nuevos ferro carriles. Así, pues, inmediatamente despues de la apertura de la vía férrea de Kiogo á Osaka, solemnidad fijada para los primeros meses de este año, se emprenderán las obras de las líneas de Osaka á Kiolo y de Kiogo á Sugura, sobre la costa occidental.

Acabadas estas vías, se constituirá un ferro carril destinado á enlazar á Yeddo con Osaka: El gobierno japonés espera encontrar los capitales necesarios en el país mismo; esto no obstante, ha tratado desde luego con algunas casas de banca inglesas, las cuales suministrarán eventualmente una suma para construir 20 millas inglesas de la red proyectada, interin se reunen fondos japoneses.

Hasta ahora parece arriesgado creer que el movimiento componiéndose en su mayor parte de viajeros, baste para cubrir los gastos de explotación y los intereses del capital de construcción. Sin embargo, segun el *Economista d'Italia*, el considerable tráfico que hoy se hace por el ferro-carril de Yeddo á Yokohama permite creer con alguna certidumbre que, en su conjunto, los ferro-carriles japoneses concluirán por bastarse á sí mismos, sin sacrificios del gobierno.

Inglaterra. En la semana terminada el 14 de Diciembre último, los ferro-carriles ingleses han recaudado 991.938 libras esterlinas, contra 926.791 en la correspondiente del año 1872; y el ingreso medio por día y kilómetro ha resultado de 15 pesetas, contra 145.

En la semana terminada el día 21 se han recaudado 1.042 585 libras contra 974.074; correspondiendo un producto por día y kilómetro de 161 pesetas contra 152.

Grecia. Escriben de Atenas que acaba de decidirse la suspensión de las obras del ferro-carril del Pirineo, resolución que se atribuye á un disentiimiento surgido entre la Compañía y el gobierno acerca de la estación del Pireo.

Argelia. En un periódico de la Argelia, se anuncia que una poderosa Compañía inglesa va á comenzar los estudios para la construcción de un camino de hierro que terminará an Affreville y que se consagrará especialmente á la explotación de la alfa en el departamento de Argel.

Holanda. El periódico oficial publica el acta de concesion otorgada á la Compañía de los ferro-carriles del Norte de Bélgica, para construir y explotar una línea partiendo de la frontera belga, cerca de Hamont, por Weert, Haelen y Buremonde, y por la frontera prusiana, en dirección de Gladbach.

Alemania. La Compañía del ferro-carril de Leipzig á Dresde acaba de obtener del gobierno de Sajonia la concesion para la parte sajona de la línea de Frelbourg á Bruez.

Italia. El gobierno italiano ha recibido tres proposiciones para la compra de los caminos de hierro Romanos, que emanan del Crédito moviliario unido á un grupo de capitalistas franceses; de la Compañía de los ferro-carriles del Sur de Italia, y del Banco del comercio y de la industria de Darmstadt.

Rusia. Los periódicos de San Petersburgo anuncian que

Mr. de Lesseps ha modificado su primitivo proyecto relativo al ferro-carril del Asia central, y que acaba de proponer al ministro ruso de Obras públicas un trazado en este sentido. Segun el proyecto modificado, el ferro-carril tomara su origen en Kasan, en lugar de partir de Orenbourg, para dirigirse á Yakaterinbourg, en cuyo punto la línea bifurcaria: por un lado dirigiéndose hácia el Norte, para atravesar la Siberia, y por otro hácia Troik, el Turkestan, Taschkand y Samarkand. Las principales ventajas de este nuevo trazado, serian por una parte, que el Pacífico, el Atlántico y el mar de las Indias se enlazarian por este ferro-carril; y por otra que la vía férrea atravesaria comarcas abundantemente dotadas de agua y de bosques, y que se prestan tambien admirablemente á ser cultivadas. Mr. de Lesseps ha enviado á su hijo acompañado del ingeniero Stuard, á las Indias, con el objeto de determinar la mejor dirección que puede tomarse en Peshawer para dirigirse á Samarkand por la cadena de montañas conocida por el nombre de Hindon-Kho.

FERRO-CARRILES AUSTRIACOS.

Un documento que acaba de publicar el departamento de estadística del ministerio de Comercio de Austria, contiene algunos datos curiosos acerca de las vías férreas de Austria-Hungria, á partir del año 1837, hasta el presente. Este espacio de tiempo puede dividirse en tres grandes períodos, de los cuales el primero termina en 1855. Durante él la construcción de vías férreas tuvo por objeto establecer comunicaciones aceleradas con las comarcas situadas en las direcciones setentrional y meridional del país, y despues poner al Austria, y principalmente á Viena, en comunicacion con el mar, la Italia y la Hungria, por medio de vías férreas que seguian el curso de las antiguas rutas comerciales. La construcción de los ferro-carriles Emperador Fernando, de los del Sur y de los del Estado han consagrado estos principios.

En 31 de Diciembre de 1855, la totalidad de las líneas en explotación se elevaba á 268'8 millas alemanas (2.016 kilómetros).

El segundo período comenzó en 1856 y abraza diez años. Durante él se empieza á tener en cuenta el comercio internacional, de su movimiento del Oeste hácia el Este; se piensa enlazar entre sí las principales comarcas de la monarquía, para el desarrollo mercantil local. Al expirar este segundo período, la red en explotación en las dos mitades del imperio, tenia una longitud de 785'89 millas (5.893 kilóm. 250 metros) de las que 507'08 correspondian á la parte Cisteithania, y 278'81 á la Transleithania.

El tercer período empieza en 1867 y es el más importante de la historia de los ferro-carriles austro-húngaros.

Y en efecto, durante él es cuando se ha procurado tener en cuenta todas las necesidades. Las grandes líneas trazadas en tiempo de los dos primeros períodos se completaron y ampliaron. En 31 de Diciembre del año 1869, el más importante en este concepto, la red en explotación en las dos mitades del imperio habia alcanzado un desarrollo de 923'53 millas (6.935 kil.) Esta cifra se aumentó en 1869 con 16'34 millas (123 kil. 550 metros); en 1870, con 206'42 (1548 kil.); en 1871, con 286'81 (2.151 kil.), y en 1872 con 278'99 (2.092 kil. 5 metros), llegando de este modo á un total de 1.812'03 millas, ó sean 13.590 kilómetros. De este total, 1.106'91 millas cubrian el Austria y 705'12 la Hungria.

Hay que añadir las secciones de ferro carriles extranjeros que surean el territorio austro-húngaro, y tambien las líneas mineras é industriales, con cuyas agrupaciones se llegaba en 31 de Diciembre de 1872, á un total de 1.874 millas, equivalentes á 14.055 kilómetros.

La terminacion del año 1873 es demasiado reciente para que los aumentos de las líneas austro-húngaras durante él puedan añadirse á estos datos.

CABLE ENTRE AMÉRICA Y ASIA.

La oficina de navegacion de Washington ha recibido un telegrama del capitán Belknap, comandante del buque de guerra americano *Tuscarora*, y jefe de la comision exploradora del Pacifico nombrado por el gobierno de los Estados- Unidos. Este telegrama, transmitido desde el *Tuscarora*, que á últimas fechas estaba fondeado cerca de la costa de China, ha venido á resolver el problema de la posibilidad de construir á través del Pacifico un cable submarino que ponga en comunicacion directa á San Francisco con Yokoama y Pekin. Segun los reconocimientos hechos por el capitán Belknap, será más fácil y costará ménos tender el cable en el fondo del mar Pacifico, para unir el Asia con América, que lo fué colocar el que existe hace más de siete años entre el Nuevo Continente y Europa.

Los informes del inteligente jefe de la expedicion darán por resultado la construccion de otro telégrafo submarino á través del inmenso mar que llenó á Vasco Nuñez de admiracion y de entusiasmo.... Pronto debe inaugurarse el telégrafo submarino entre el Brasil y Jamaica. Por medio de él quedarán unidas todas las naciones de la América del Sur con el resto del mundo. Como todas ellas son hermanas nuestras por el idioma y por la sangre, las felicitamos de una manera especial porque participan de las conquistas más útiles y maravillosas de la civilización moderna.

CANAL DE SUEZ.

Un telegrama fechado en Ismailia el 31 de Diciembre último y que publican los periódicos franceses del día 4 del corriente, manifiesta el movimiento de buques y los ingresos del canal de Suez en el mismo mes de Diciembre, comparando las cifras con las de los dos años anteriores. Hé aqui el estado:

Resúmenes comparativos del tránsito.

Diciembre de	1871.	1872.	1873.
Buques.	80	94	95
Toneladas.	81.219	154.911	185.800
Ingresos frs.	993.147	1.730.441	2.052.300
<i>Total en los doce meses de los mismos años.</i>			
	1871.	1872.	1873.
Buques.	765	1.082	1.172
Toneladas.	761.467	1.439.169	2.085.032
Ingresos frs.	8.993.733	16.407.591	22.891.861

COMUNICACIONES POSTALES Y TELEGRÁFICAS EN INGLATERRA.

Existen en el Reino- Unido cerca de 12.000 administraciones de correos y además unos de 8.000 buzones en las calles, lo que hace un total de 20.000 receptáculos de la correspondencia. Antes del establecimiento del franqueo á penique, no habia más que la cuarta parte de este número. En 1871, el de cartas ordinarias sometidas á la tarifa, que pasaron por el correo con destino al mismo país (no comprendiendo los paquetes de muestras) se elevaba á un promedio de 23 por habitante; 33 por persona en Inglaterra, 25 en Escocia y 13 en Irlanda.

Las correspondencias oficiales trasportadas para las administraciones públicas pesaron cerca de 14 millones de onzas, y el valor de esta parte del servicio postal representó la suma de 136.540 libras.

Además de los 917 millones de cartas sometidas á la tarifa en-

tregadas en el Reino Unido, se han trasportado 75 millones de tarjetas postales, 99 millones de periódicos y 103 millones de paquetes de libros.

El maestro de postas de Belfast refiere dos casos de singular negligencia. Un paquete conteniendo un reloj de oro y dos soberanos, sin cerrar, y ni atado siquiera, y otro reloj de oro con su llave fueron echados al correo para América, sin que ni en el exterior ni en el interior hubiese nada que indicara el nombre del expedidor ni del destinatario.

El Director general de correos ha recibido en 1871, de un americano, la carta siguiente:

«Llegado recientemente á Inglaterra, y no sabiendo el paradero de mi hermana, la escribí á su antigua residencia con el sobre siguiente: «A Upper Norwood ó á otra parte,» y he sabido por su respuesta que la carta le habia sido ramitada en una diligencia del país de Gales.»

Las memorias anuales elevan á 4.300 el número de oficinas para el envío de dinero en el Reino- Unido, y en 1871 se han enviado más de 12 millones de letras; número que corresponde á 2 por cada 5 personas: 1 por 2 personas en Inglaterra, 1 por 4 en Escocia y 1 por 6 en Irlanda.

La suma media de los depósitos en las Cajas de Ahorros del *Port office* es próximamente de 13 libras en Inglaterra, 8 en Escocia y 17 en Irlanda, donde las facilidades son menores para colocar pequeñas sumas en los negocios mercantiles. Los imponentes de las Cajas de Ahorros son próximamente 1 por cada 9 personas en Inglaterra, 1 por 13 en Escocia, y 1 por 50 en Irlanda.

En 1871, la Direccion de Correos ha establecido más de 1.300 nuevas estaciones telegráficas; próximamente 4 por día.

El Director de Correos es ahora recaudador de ciertas contribuciones: En 1871 ha expedido 552.229 licencias para perros, á 5 chelines; 70.865 licencias para criados varones á 15 chelines; 404.998 licencias para coches, 331.887 á 42 chelines y 73.111 á 15 chelines; 201.527 licencias para caballos y mulas, á 10 chelines, y 6 peniques; 16.248 licencias para escudos de armas, 5.945 á 42 chelines para los carruajes, y 10.303 á 24 chelines; y por último, 62.161 porta armas á 10 chelines.

En el *Illustrated London News* encontramos otras noticias y cifras interesantes extraidas de la misma Memoria.

El año 1872, de los 915 millones de cartas, expedidas por medio del correo, fueron devueltas al mismo 3.500.000, ya porque las señas estaban mal puestas, ya por otras causas. De estos tres millones y medio de cartas, 170.000 fueron enviadas á diversos países extranjeros de donde procedian; y de los 3.330.000 restantes nueve décimas partes ha sido posible enviarlas, ya á aquellos cuyas señas pudieron averiguarse ó rectificarse, ya á los expedidores. En suma, sólo unas 333.000, entre los 915 millones, no han llegado á su destino, ni pudieron devolverse á los expedidores; es decir, que de cada 20.000 cartas sólo 7 han resultado imposibles de entregar á sus destinatarios ni devolverlas á los expedidores.

El número de cartas llegadas á la oficina de devueltas ha sido en 1872 menor que en el año anterior; pero esta ventaja ha sido más que neutralizada por cerca de 300.000 tarjetas postales que no han podido ser entregadas.

Ochenta mil de las cartas no entregadas contenian valores de diferentes clases; y 340 de las que una gran parte contenian dinero ó billetes de Banco, carecian por completo de direccion. Igualmente se han encontrado en diversas administraciones objetos de valor que se han perdido, cuyo número ha llegado á 11.000, lo mismo que cerca de 50.000 sellos de correos. En el mismo año se encontraron en los buzones cerca de 150.000 cartas sin direccion.

Las cartas certificadas han llegado al número de 3.300.000 ó 1 por 300, lo que representa un aumento de 11 por 100 sobre el año precedente.

En cuanto á la telegrafia, el movimiento ha sido constante y rápido; más de 1.300 estaciones nuevas, como ya hemos dicho

se han abierto durante el año 1871, contándose á fin del mismo 5.000. Los despachos transmitidos han aumentado un 25 por 100 próximamente, siendo 12 millones los expedidos, independientemente de 700.000 transmitidos exclusivamente para el servicio de la prensa periódica. Se calcula que en el año económico que ha terminado en 30 de Marzo último, ha producido el telégrafo un producto bruto de cerca de 800.000 libras esterlinas.

A principios del año anterior, las cajas postales de ahorros contaban 1.300.000 imponentes y 17 millones de libras esterlinas devengando intereses.

De los periódicos, cerca de un millón no han podido ser entregados, estando un gran número de ellos destinados al extranjero; pero la insuficiencia del franqueo impedía la expedición fuera de Inglaterra.

La Dirección de correos emplea los mayores esfuerzos para hacer conocer al público las tarifas de franqueo, á fin de evitar cuanto sea posible los perjuicios y disgustos que esa ignorancia ocasiona al mismo público.

LA COMBUSTION DE LA HULLA

Y LA COMPOSICION DEL AIRE.

(Académie des sciences).

Desde la explotación de las hulleras, en la gran escala á que ha llegado en nuestros días, se han presentado multitud de problemas. Se ha preguntado hasta cuándo la hulla bastará á las necesidades del hombre? ¿Cual será el momento en que sea insuficiente? También se ha hablado mucho respecto de la influencia que podría ejercer esta inmensa combustión en las condiciones de la atmósfera.

Se sabe, en efecto, que el ácido carbónico esparcido en el aire debe estar en proporción próximamente constante para que la vida de los animales y de las plantas mantengan su existencia como al presente.

Los animales respiran y las combustiones exhalan ácido carbónico, mientras que los vegetales descomponen este ácido reteniendo el carbono y devolviendo á la atmósfera el oxígeno que es el agente necesario á la respiración y á la combustión; y cómo para que el equilibrio subsista, es preciso que la proporción de oxígeno en el aire sea constante, se necesita que la producción de ácido carbónico que corresponde á una desaparición de oxígeno, y la descomposición de este ácido que restituye al aire el oxígeno, que ha desaparecido sean constantes también.

Se concibe, pues, que si la combustión pasa de cierto límite, podrá producirse una cantidad de ácido carbónico mayor que la destruida; entonces el aire se cargará más y más de este gas ácido y llegará un momento en que la vida se vera atacada de una manera sensible, porque es sabido que el ácido carbónico es impropio para mantener en equilibrio la respiración y la combustión.

La gran extensión tomada por los caminos de hierro, por la navegación de vapor, por el gas del alumbrado y por las fábricas, produce un aumento continuo en el consumo de la hulla y es natural preguntarse, como decimos mas arriba, ¿cuál es la influencia de las enormes masas de ácido carbónico producidas por la combustión en la composición del aire atmosférico? Desde luego, si tal combustión no existiese, las cosas estan dispuestas de modo que el equilibrio no desaparezca. ¿Cómo, pues, se verifica que este equilibrio continúe, con el gran desarrollo de tantas industrias que aprovechan la hulla, á ménos de que la alteración de la pureza del aire no sea casi insensible?

Para resolver este problema, se necesitan muchos datos, con ellos reproduciremos algunas observaciones, relacionándolas con el año 1865 como punto de partida.

Londres consume 6 millones de toneladas (de 1.000 kilogramos) por año; Paris consume la sexta parte. En 1865 la Gran Bretaña ha extraído de sus minas 100 millones de toneladas; La América del Norte 17 millones; la Prusia 17 millones; Francia 12 millones; Bélgica 12 millones; Austria 4 millones y medio; Sajonia 2 millones y medio; España, Alemania, Italia, Rusia, etc., 4 millones; la India, China, el Japon, la Australia, etc., 3 millones; total 172 millones de toneladas. Si se aprecia, comprendiendo todos los gastos, la tonelada en 15 frs., el total representa más de 2.500 millones, la mitad próximamente de lo que Francia ha pagado á Prusia y más del doble del valor del oro y de la plata que se produce cada año.

Inglaterra no ha exportado sino 9 millones de toneladas, Francia importa 6 millones de toneladas.

La extracción de la hulla ocupa un total de 700.000 obreros. En 1865 la superficie conocida, en terrenos hulleros, era de 25.000 leguas cuadradas (de 4 kilómetros); de ellas 200 en Francia; 1.000 en Inglaterra; 20.000 en la América del Norte. Así la superficie hullera de América es 4 veces más grande que la de todos los demás países juntos; constituyendo cuencas muy ricas, casi inexplotadas y que son un inmenso depósito y un gran recurso para el porvenir. Las cuencas españolas comprenden 100 leguas cuadradas y están poco explotadas siendo también un poderoso recurso para Europa.

Se ha calculado que la producción de la hulla doblaba cada quince años, lo que produce un aumento de 7 por 100 cada año. Desde 1830, en Prusia, el aumento ha llegado á doblar, no cada quince, sino cada diez años.

Se puede fácilmente prever, por las cifras expuestas (y la profundidad de las minas) que la explotación de las hulleras no pasará de cinco ó seis siglos, y para Inglaterra, particularmente, de unos dos siglos.

A pesar de los descubrimientos que se hacen y que se harán, se vé claramente que la hulla desaparecerá en un porvenir poco distante, relativamente á la vida de los pueblos.

La superficie entera de Europa recubierta de bosques no bastaría á las necesidades de la industria, si fuera preciso reemplazar la hulla por la madera y el carbono vegetal. Tales son los hechos y resultados mas notables que se producian y conocian en 1865.

Expondremos ahora los resultados de las experiencias recientes de M. Truchot, sobre la proporción de ácido carbónico existente en el aire atmosférico.

La separación se ha efectuado por un método que consiste en hacer pasar el aire por agua de barita anteriormente analizada y dejar después depositar el carbonato de barita formado, después se determina de nuevo el licor limpio que sobrenada, del cual se separa una cantidad conocida con una pipeta.

El aparato Woof se compone de cuatro tubos cerrados por uno de sus extremos y unidos por tubos de cristal. Cada uno de estos tubos recibe 10 centímetros cúbicos de agua de barita regulada por medio de un licor, que contiene 4 gramos y nueve décimas de ácido sulfúrico por litro. Después de haberse asegurado de la pureza del agua de barita, se la hace atravesar lentamente, por medio de un aspirador, por 10 ó 20 litros de aire. Diez litros bastan ordinariamente; una gota de la solución sulfúrica corresponden próximamente á 7 centésimas de miligramo de ácido carbonico. Terminado el paso del aire, se deja posar el carbonato de barita y se quita sucesivamente, con una pipeta graduada, 5 centímetros cúbicos á cada uno de los tres primeros tubos, quedando el cuarto de testigo, que permanece siempre puro. Se reúnen los 15 centímetros cúbicos y se les añade algunas gotas de tornasol muy sensible y saturado por el licor regulado, de ácido sulfúrico. Se reduce el volumen de aire á cero y la presión á 76 centímetros.

Durante los meses de Julio y Agosto, se han hecho observaciones diarias en Clermont-Ferrand, en una azotea elevada de

Limagne y en el campo á algunos kilómetros de la ciudad.

Para 10.000 litros de aire se ha encontrado sobre la azotea durante el día, 3 litros 53 centilitros de ácido carbónico; durante la noche, 4 litros 3 centilitros y en el campo durante el día y al sol 3 litros 51 centilitros y 4 litros 3 centilitros por la noche. De aquí resulta que la proporción de ácido carbónico es un poco más fuerte por la noche que de día; que la proporción de ácido carbónico no es sensiblemente más elevada en la ciudad que en el campo, fuera de la influencia directa de la vegetación; que en la proximidad á plantas de hojas verdes, en toda vegetación, la proporción varía notablemente, según que las partes verdes estén de lleno al sol, á la sombra ó en completa oscuridad; que la media general puede representarse por 814 milésimas de miligramo de ácido carbónico por litro de aire, ó bien por 4 litros 9 centilitros por 1.000 litros de aire.

Los resultados precedentes corresponden al aire atmosférico tomado en la superficie de la tierra, donde la vegetación, la fermentación y las combustiones producen ó descomponen poco á poco todo el ácido carbónico.

Se trataba de saber, además, si la proporción de este gas en el aire variaba con la altitud y para esto ha sido separado simultáneamente por M. Truchot en Clermont-Ferrand, á 395 metros sobre el nivel del mar, en la cúspide de Puy-de-Dôme, cuya altitud es de 1.446 metros y en la cúspide del pico Sancy, cuya altitud es de 1.884 metros. Los volúmenes de ácido carbónico correspondientes á 10.000 litros de aire han sido, 3 litros 13 centilitros en Clermont-Ferrand; 2 litros 3 centilitros en Puy-de-Dôme y 3 centilitros en Sancy. Se deduce de esto que la proporción de ácido carbónico disminuye más rápidamente á medida que nos elevamos en la atmósfera, lo que no es sorprendente pues que el ácido carbónico es más denso que el aire y porque este gas es producido en la superficie de la tierra.

M. Boussingault ha encontrado en París 4 litros 2 decilitros de ácido carbónico sobre 10.000 litros de aire en la noche y 3 litros 5 decilitros durante el día. «Si pudiéramos encerrar la atmósfera entera en un globo, dicen MM. Dumas y Boussingault, y suspender este del platillo de una balanza, se necesitarían 581.000 cubos de cobre de 1 kilómetro de lado para producir el equilibrio en el platillo opuesto.

Supongamos ahora con B. Prevost, que cada hombre consume 1 kilogramo de oxígeno por día, que haya mil millones de hombres en la tierra y que por efecto de la respiración de los animales y la putrefacción de materias orgánicas, este consumo atribuido á los hombres sea cuádruple. Supongamos además que el oxígeno desprendido de las plantas, compense solamente las causas de absorción despreciadas en la hipótesis, lo cual es colocar muy alto las causas de alteración del aire; pues aun en esa hipótesis exagerada, al cabo de un siglo, todo el género humano y tres veces más, no habrían absorbido sino una cantidad igual á 15 ó 16 cubos de 1 kilómetro de lado, mientras que la atmósfera contiene unos 134.000. Esto es consolador, aun cuando no se ha determinado el efecto de la combustión de la hulla; pero como los inteligentes aseguran que para que fuera concluyente habría de operarse sobre 10.000 gramos de aire, terminamos diciendo que, siendo la cantidad de carbono que se encuentra en la atmósfera en estado de ácido carbónico 51.000 veces mayor que la cantidad de hulla que se quema anualmente, se necesitaría más de 51.000 años para doblar la dosis de ácido carbónico de nuestra atmósfera.—A. Boillot.

(La Houille.)

TÚNEL SUBMARINO ANGLO-FRANCÉS.

En un artículo de los muchos que el *Times* está consagrando á la proyectada vía férrea submarina entre Inglaterra y el conti-

nente, aparecen los siguientes cálculos y datos sobre el coste y probables productos de tan gigantesca empresa:

«El túnel del Monte-Cénis ha costado 195 libras esterlinas por yarda lineal, lo que para una longitud de 22 millas que tendría el del Estrecho, representaría un coste de 7.450.000 libras.

Los tres túneles que han costado más caros en Inglaterra son el de Kilsby, el de Saltwood y el de Bletchingley, los cuales se han ejecutado todos en terrenos difíciles y que contenían gran cantidad de agua. Al construir el de Kilsby se encontró un banco de arena movediza donde se hundían las construcciones, y durante largo tiempo todos los medios de establecimiento intentados fueron ineficaces, hasta que por último, empleando 1.200 hombres, 200 caballos y 13 máquinas de vapor, trabajando día y noche, se consiguió sacar la arena y á razón de 1.800 galones de agua por minuto. Los gastos de esta obra se elevaron desde 90.000 libras, importe del cálculo primitivo, á 350.000, ó 145 libras por yarda en una longitud de 2.400. El mismo promedio de gastos exigiría para 22 millas lo suma de 5.646.620 libras.

El túnel de Saltwood ha costado 118 libras por yarda; el de Blechingley, 72, ó sean para 22 millas, 4.568.960 libras el primero y 2.787.840 el segundo.

El coste de los túneles de los ferro-carriles de Francia ha variado desde 30 libras por yarda en el de Terre-Noire perteneciente á la línea de París, Lyon-Mediterráneo, hasta 95 libras en el de Batignolles cerca de París, en la línea del Oeste.

En Bélgica el túnel de Baine le-Compte ha costado 46 libras por metro, y los de la línea de Lieja á Verviers han salido á razón de 50 libras también por metro.

En Suiza, el túnel Hauenstein, entre Bale y Berna, que ha exigido obras difficilísimas, ha costado 80 libras por metro.

En América, el túnel de Hoosac, en el Massachusetts, á través de rocas de mica y de cuarzo, viene costando hasta el día 180 libras por metro; en la Nueva Zelandia, penetrando en una capa de lavas, ha costado á 68 libras 15 chelines por yarda.

Como punto de comparación para estos diferentes precios de coste, conviene observar que 25 libras por yarda representan poco más ó menos un millón de libras para 22 millas de túnel.

Toda evaluación sobre el coste del túnel de la Mancha no puede forzosamente pasar de una conjetura. Sin embargo, se calcula que esta obra, si es practicable, se concluiría en cinco años, y costaría cinco millones de libras.

Hasta aquí el coste: veamos ahora los cálculos de productos del túnel, que también publica el *Times*.

Puede afirmarse que, en cualquier forma que se realizase la apertura de medios de comunicación fáciles, directos y rápidos entre las dos grandes capitales, que contienen más de seis millones de habitantes, sin contar la población de las provincias, produciría un enorme acrecentamiento en el número de viajeros y en la cantidad de mercancías que se trasladan hoy á través del Estrecho. Actualmente el número de viajeros que cruzan el Canal de la Mancha entre Calais, Boulogne y Dieppe, de un lado y Dover, Folkestone y Newhaver del otro, es próximamente de 340.000 al año; esta cifra se acrecienta en un 3 por 100 anual.

En 1880 puede aceptarse que con los actuales medios de transportes, el número de viajeros llegará á 570.000. Por un ferro-carril directo y sin interrupción, este número se cuadruplicaría sin duda; pero, suponiendo que solamente se duplique, un millón de viajeros al precio actual de 7 chelines 6 peniques, produciría 375.000 libras. Los vapores entre los puertos antes citados transportan anualmente dos millones de toneladas de mercancías al año, al precio medio de dos peniques por tonelada y milla.

Suponiendo que solo la mitad de esa mercancía tomase la vía del túnel, y que el precio medio por milla y tonelada fuese de tres peniques, el producto sería de 400.000 libras. Se calcula que, según una evaluación muy moderada, el transporte de caballos y

ganado, de metales preciosos, etc., y las líneas telegráficas producirían además 100.000 libras. En suma, el producto bruto llegaría á un total de 850.000 libras.

Hasta aquí el *Times*: en otro periódico leamos que Mr. Thomé de Gamond ha recordado en una comunicacion dirigida a la Sociedad de ingenieros civiles, que en 1833 fué cuando el empezó el estudio del túnel de la Mancha, despues de haber hecho el sondeaje del estrecho. Su primer proyecto terminó en 1834; consistia en la inmersión de un tubo de palastro destinado á recibir un revestimiento interior. El precio de coste era de 500 millones; la marina hizo oposicion en el temor de que pudiese ocasionar un escollo en el fondo del mar.

En 1836, el segundo proyecto de Mr. Thomé de Gamond fué un puente en el estrecho.

En 1837, tercer proyecto, un paso flotante.

En 1838, cuarto proyecto, una via subterránea.

En 1839, quinto proyecto, la creacion del istmo de Douvres.

En 1841, sexto proyecto, nueva via subterránea.

En 1851, volvió á presentar, con el concurso de ingenieros ingleses, el proyecto del túnel.

En 1856 y 1857, trabajó cerca del gobierno para la aprobacion del proyecto.

En 1857, fuera de la Exposicion universal, se formó un comité anglo-francés para estudiar la cuestion de ejecucion del proyecto expuesto.

Por último, en 1870, el proyecto ha sido admitido definitivamente, de acuerdo entre los ingenieros de ambos paises, consistiendo en un túnel, partiendo del Este de Douvres y terminando en el Oeste de Calais, con una longitud de 34 kilómetros.

La locomocion se haria sin vapor en el túnel, por medio del aire comprimido, el cual se produciria económicamente por caídas arregladas con las diferencias de nivel de las mareas.

Nuestras habituales lectores saben con cuanto interés se ha ocupado siempre la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO del paso entre Inglaterra y Francia; que hemos dado cuenta de numerosos proyectos, y de esto se deduce facilmente que Mr. Thomé de Gamond ha sido demasiado exclusivo al dirigirse a la Sociedad de ingenieros civiles; que hubiese hecho bien en enumerar los proyectos de otros, entre ellos el de nuestro querido colaborador el ilustrado ingeniero francés Mr. Verdú, y el del no ménos distinguido ingeniero español Sr. Conde de Broockman.

Ambos proyectos: entre otros muchos, se encuentran en nuestra coleccion.

MEMORIA

ACERCA DEL COMPLEMENTO DE UNA VIA TRASVERSAL DE VIGO A LA CORUÑA.

(Continuacion).

CONTESTACION que D. Inocencio Vilardebó gerente del ferro-carril Compostelano, presenta al interrogatorio de la Direccion general de Obras públicas para la informacion relativa al plan general de ferro-carriles correspondiente á la red del Noroeste, (Galicia) y su enlace con las del Norte y Oeste, (Asturias y Leon).

I.

¿La línea ó líneas designadas en los ante-proyectos del plan general de ferro-carriles, consideradas en lo que se refiere a su direccion en cada provincia, son las mas convenientes para servir los intereses de la misma, sin que se desatiendan los generales que las motivan?

El plan de ferro-carriles de Galicia que corresponde á la red del Noroeste y que se propone en los anteproyectos formados por la comision de ingenieros y Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, con arreglo á la ley de 13 de Abril del presente año,

cumple generalmente considerado, ateniéndose al espíritu de la primera pregunta del interrogatorio, á los intereses de sus principales poblaciones. De sus más importantes puertos, Rivadeo, Ferrol—Departamento marítimo—Coruña, Carril y Vigo, parten líneas que relacionan entre sí las cuatro capitales de provincia de este antiguo reino, su ciudad central, Santiago, y otras villas y comarcas de más ó ménos interés.

II.

¿Sería más conveniente sustituir ó modificar su direccion para servir mejor unos y otros intereses?

Sin embargo que se deja sentado en la contestacion anterior, que el plan de ferro-carriles propuesto para Galicia satisface á sus principales intereses, se dice generalmente considerado; pero, en vista de los términos en que está concebida la segunda pregunta del interrogatorio, me permitiré hacer presente algunas observaciones.

Al iniciarse el proyecto de ferro-carriles en Galicia, sólo se concedia una línea que, entrando por Quiroga y Monforte, iba á terminar, tocando en Lugo, al puerto de la Coruña. Surgió luego el proyecto de la línea á Vigo, bifurcando en Monforte, y mientras estas líneas lucharon con dificultades para su construccion, se inició sin el menor auxilio del gobierno ni de las provincias, el ramal de Santiago á Carril.

Tanto la comision como la Junta no pudieron prescindir de estas líneas concedidas, como punto de partida para el establecimiento de otras que sirviesen de complemento á la red de los ferro-carriles del Noroeste; y en este concepto convienen en fijar las siguientes

Líneas para completar la red del Noroeste.

Una de Lugo á Rivadeo;

Otra de Betanzos a Ferrol;

Otra de Redondela por Pontevedra á la línea de Santiago, y

Otra de Santiago a Cambre.

Si para la formacion de los proyectos primitivos se hubiesen adquirido los datos estadísticos convenientes, habria sido posible sin desatender las localidades fijadas, dar tal direccion al trazado que, interesando mas comarcas agrícolas, llegaría hoy a completarse la red en cuestion, satisfaciendo más esencialmente los intereses generales del pais, y sin hacer de tan escasa importancia alguna de las líneas designada; pero obligada tanto la comision como la Junta á formular su plan ateniéndose á las líneas concedidas, es incuestionable que en su trabajo ha presidido el mejor acierto. Únicamente conviene aclarar el punto dónde debe enlazar la línea que, partiendo de Redondela y pasando por Pontevedra debe unirse a la en construccion de Santiago á Carril pues la comision indica indeterminadamente uno de los puntos de Carril á Padron, y la Junta no precisa ninguno; y siendo este particular de alguna trascendencia, procuraré con los datos posibles demostrar la diferencia que existe entre la eleccion de uno ú otro punto.

El trazado de Pontevedra a Carril podrá verificarse con unos 27 kilómetros de longitud, cuando a Padron no bajará de 40: es cierto que para alcanzar este punto es necesario recorrer 18 kilómetros mas ya en construccion, que hay de Carril á Padron, y que agregados á los 27 expresados componen un total de 45 kilómetros, 5 mas que de adoptar una línea directa á Padron.

Pero esta reduccion compensa con mucho: 1.º la mayor dificultad en construir 40 kilómetros, que 27 no tan difíciles como aquellos; 2.º, el menor número de poblacion que existe en la línea directa á Padron, que sólo comprendería el juzgado de Caldas con una poblacion de sobre 32.000 habitantes, cuando, dirigida á Carril, interesaría el juzgado de Cambados con una poblacion de 40.000 habitantes, y atraeria la concurrencia de las villas importantes que pueblan la vasta ría de Arosa y comprenden los juzgados de Noya y parte del de Padron (Ayuntamiento de

Rianjo, con una poblacion de 45.000 habitantes, completando el trazado por este punto un total de 85.000

Con este motivo, llamaré la atencion sobre la línea de Santiago á Carril de 42 kilómetros, acometida sin ninguna subvencion del Estado ni de las provincias, y sólo con los recursos allegados en vista de los datos estadísticos obtenidos préviamente sobre la riqueza del pais, y que demuestran la posibilidad de obtener un interés regular al capital que demanda su construccion, y figura por 25 millones de reales.

Por el que suscribe se presentó una proposicion á la Diputacion de Pontevedra comprometiéndose, siempre que se le asignase un auxilio de 12 millones de reales en suscripcion de acciones, á construir la línea de Redondela á Carril por Pontevedra, y que formaria con la ya en construccion de Carril á Santiago la mayor parte de la línea transversal de Vigo á la Coruña; pero, de adoptarse el tratado de Pontevedra á Padron, no se ofreceria á construir sin una regular subvencion, ni es posible tenga lugar de otra manera. Y no se crea dominá alguna pasion al apoyar con preferencia el punto de Carril para el enlace de la línea de Pontevedra; pues el trayecto á Padron por Caldas, nunca perjudicaria tan notablemente al trafico de la seccion en construccion de aquel punto á Carril, puerto natural de Santiago y sus comarcas, y como el mas próximo, sin ningun genero de competencia por los demás de Galicia. Además, para el gran movimiento de peaje que tiene lugar en el verano, siempre predominara esta línea que conduce á pueblos los mas á proposito para baños de mar, como son los situados en la ria de Arosa, y aunque no directamente, atenderia tambien á los minerales de Caldas y Cúntis.

Bifurcacion de las líneas de Vigo y la Coruña en el tronco general.

Se observa que tanto la comision como la Junta llaman la atencion sobre el punto donde deben bifurcar las dos principales que parten de la general que entra en Galicia.

Dos eran los que se señalaban antes de ahora: San Martin de Quiroga y Monforte de Lemos. Pero los nuevos estudios consagrados á este objeto hubieron de aconsejar otro, sin duda de circunstancias mas recomendables, como Montefurado, que disminuye notablemente la dificultad de obras que ofrecia la seccion de Orense al punto de empalme, y con la ventaja de acortar una veintena de kilómetros la distancia de las provincias del interior con el puerto de Vigo, uno de los mas excelentes de España, y con la especialidad de que por él se abrevia dos dias el viaje á las Antillas; lo que no deja de ser altamente importante para la correspondencia oficial y pública de la Peninsula.

Puesto que todavia no está decidido este importante punto, se hace indispensable resolverlo con detenido criterio é imparcialidad, evitando que cualquiera exigencia, siempre de escasa importancia en la comarca donde debe tener lugar la bifurcacion, venga á acrecentar los obstaculos de una obra de por si bastante difícil de vencer.

Ya que la comision y la Junta se han visto, como lo confiesan, obligados á determinar su plan en presencia de las líneas concedidas y que no les era posible por consiguiente corregir errores creados, debe procurarse no se aumenten estos, atendiendo, repito, á inmotivadas reclamaciones.

Enlace de la red del Noroeste con las del Norte y Oeste.

El enlace de la red de Galicia con la del Norte se fija de consuno por la comision y la Junta, continuando una línea por la Costa desde Rivadeo á Oviedo, lo cual no se presta á variacion alguna; pero no estan así conformes en el proyecto de enlace con la del Oeste. La comision propone la union por medio de la línea de Zamora á Astorga, ya en estudio, que cuenta una longitud de unos 110 kilómetros y 80 millones de coste, desechando la línea directa de Zamora á Orense que ofrecera una longitud de 323

kilómetros considerando que los 20 kilómetros que podrá acortar la distancia del puerto de Vigo, no compensa el gran desembolso que reclama la construccion de 323 (La Junta los fija en 305, con un coste de 360 millones de reales). La Junta no juzga de la misma manera y propone decididamente el trazado de Zamora directo á Orense. La economia de los 20 kilómetros, tal como sienta la comision, no compensa ciertamente la inversion de un capital de 360 millones; y por más que no sea el ánimo del que suscribe rechazar de ninguna manera el trazado directo á Orense, contempna aquel por ahora suficiente para las relaciones que convenga establecer entre la red del Noroeste y la del Oeste.

III.

¿Además de la línea ó líneas señaladas en los ante-proyectos, conviene incluir alguna otra para completar el servicio general de la provincia?

Las líneas que constituyen el plan de los ferro-carriles de Galicia, designados por la comision y la Junta, serán por alguna série de años muy suficientes; porque, si bien son necesarias las proyectadas, tardaran la mayor parte de ellas en proporcionar los debidos rendimientos al capital que demandan. No hace muchos meses que se practicó un tanteo de una línea de Santiago á Monforte, continuacion de la de Carril á aquel punto; y por más que el trazado no se prestaba á mayores dificultades, teniendo en cuenta las dos líneas concedidas á la Coruña y Vigo, los rendimientos probables del proyecto resultaron tan poco lisonjeros, que hubieron de aconsejar su completo abandono.

Quizá más tarde convenga utilizar con ventaja muchas de las carreteras construidas y en construccion para el establecimiento de tramvias.

(Se continuará.)

TÚNEL DE SAN GOTARDO.

La última Memoria del Consejo federal suizo relativa á los progresos en la perforacion del gran túnel, dice que, durante el mes de Octubre del año próximo pasado, la longitud alcanzada por el lado de Goeschenen, que era de 376 metros en 30 de Setiembre, habia llegado á 446 metros. Del lado de Airolo, el trayecto recorrido ha pasado de 415 metros á 475. La longitud acabada se elevaba, por lo tanto, en 31 de Octubre, á 921 metros. En 17 de Noviembre 496 metros estaban terminados por el costado de Goaschenen; la medicion hecha el 19 del lado de Airolo reveló la terminacion de 495 metros. Total en esta última fecha 991 metros.

En cuanto á los demás túneles, y en fin de Octubre, el de Paradise contaba 10'5 metros abiertos; el de Maroggia sólo 6'40, y el de Mondrisin 26'70.

CRÓNICA.

Cotizacion del lúnes. Un periódico noticiero muy leído, estampó el lúnes 5, como último precio del consolidado interior al contado el tipo de 14'90, y la de 0'35 en la columna de baja. Esto es inexacto é importa rectificarlo, principalmente para no extraviar la opinion en el extranjero, pues el indicado tipo de 14'90 fué el de las primeras operaciones, haciéndose despues á 15'00, 15'25, 15'30, 15'20 y 15'25 que fué el precio á que cerró; es decir, el mismo tipo del sábado 3.

Admision de los cupones en pago de los billetes hipotecarios. En los diarios de Lóndres se ha publicado una comunicacion del representante de España Sr. Comyn, dirigida al Consejo de tenedores de fondos extranjeros, reproduciendo el decreto

por el cual se admitían los cupones vencidos en 1873 de la deuda en pago de la suscripción á los nuevos billetes hipotecarios. El Sr. Comyn manifestaba al Consejo que en este acto del gobierno español los tenedores de renta española verían el deseo de España de hacer cuanto le era dable para cumplir con sus compromisos.

Línea telegráfica. Se está reconstruyendo la línea telegráfica, interrumpida entre Murcia y Orihuela.

Personal de aduanas. La Junta del Círculo de la Unión mercantil ha solicitado hace días del señor ministro de Hacienda aumento de personal y locales más espaciosos en las aduanas de Santander y Alicante, en atención á los perjuicios que irrogan al comercio las dificultades producidas por la acumulación de mercancías en dichas aduanas, efecto de las actuales circunstancias.

Sigue la destrucción. Una pequeña partida carlista que vaga por la provincia de Palencia ha destrozado el aparato telegráfico de la estación de Quintanilla, línea de Santander, apaleando al jefe de la misma y robándole 5.000 reales.

Operaciones de la Deuda. Desde principios de la semana se están admitiendo los cupones de la Deuda, correspondientes al semestre en esta forma:

Los lunes y martes de diez á tres de la tarde, las obligaciones de ferro-carriles; los miércoles y jueves, á la misma hora, carreteras, obras públicas y material del Tesoro, y los viernes y sábados, cupones, deuda exterior, interior é inscripciones nominativas.

Circulación. El martes quedó ya expedita la vía de Madrid á Zaragoza en la cortadura del kilómetro 138. El tren-correo 46 siguió su marcha á Zaragoza.

En cambio, el mismo día quedó interceptada la línea férrea y telegráfica entre Vilches y Cárdenas.

También fué interceptada la línea férrea entre las estaciones de Cieza y Blanca (Murcia).

Por último, el lunes por la noche intentaron detener el tren de Andalucía en Despeñaperros algunos intransigentes, al mando del oficial del ejército Sr. Guzman.

Algunos guardias civiles que iban en el tren hicieron una descarga, y no fué contestada por los de la partida, que se pusieron en precipitada fuga.

(Se continuará)

Tarjetas postales. En Francia se trata de reducir el precio de las tarjetas postales, ejemplo que debe seguirse aquí donde son carísimas.

Y propósito de tarjetas postales: aunque no de las llamadas postales, de 156 que metidas en sus correspondientes sobres se depositaron por nuestra redacción en uno de los buzones, al anochecer del día 1.º, no sabemos de una sola que haya llegado á su destino. La administración de correos nos ha hecho tirar á la calle 156 tarjetas, otros tantos sobres, ocho pesetas y tres horas de trabajo.

Estadística de privilegios. El periódico inglés *Iron* da los siguientes pormenores: En 1853 ha habido 3.045 solicitudes de privilegios de invención; de estos se concedieron 2.187; en 1855 se concedieron 2.046 por 2.958 solicitudes; en 1860, 2.063 sobre 3.196 que se solicitaron; en 1865, 2.186 concesiones y 3.386 solicitados; en 1870, de estas 3.405 y concedidos 2.180; en 1872 hubo 3.970 solicitudes. Estas cifras se refieren sólo á Inglaterra; mejor dicho, á todo el Reino-Unido.

Además, se cuentan en 1872, 71 solicitudes para las Indias inglesas, 5 para Ceilan, 11 para Mauricio, 42 para la Nueva Irlanda del Sur, 60 para Victoria, 5 para Tarmania, 4 para Jamaica, 671 para el Canadá. De 1860 á Mayo de 1869, el Cabo de Buena Esperanza cuenta 18 pedidos de privilegios, la Guinea inglesa 28 y 18 la Nueva Zelandia en 1869.

En los Estados-Unidos hubo en 1842, 761 solicitudes y se concedieron 517; en 1850 hubo 2.193, y se concedieron 995; en 1860 hubo 7.655, y concedidos 4.819; en 1872 hubo 18.243, y se concedieron 13.590.

En 1872 se concedieron en Bélgica 1.921 privilegios, en Austria 992, en Italia 521, en Suecia y Noruega 200, en Alemania 733. En 1870, Rusia concedió 12, y Portugal 17 en 1871. Nada se dice de España.

(Gaceta industrial.)

VALORES FRANCESES.

	Cotización del 27 de Diciemb.	Idem del 3 de Enero.
3 por 100.	58 37	58 60
4 1/2 por 100	84 —	83 75
Banco de Francia.	4365 —	4210 —
Crédito moviliario.	325 —	322 50
Orleans.	822 75	835 —
Norte.	1038 75	1040 —
Lyon Mediterráneo.	887 50	842 50
Este.	493 75	492 50
Mediodía.	612 50	615 —
Oeste.	520 —	522 50

VALORES ESPAÑOLES EN LA BOLSA DE PARÍS.

3 por 100 exterior.	17 1/4	17 1/4
Idem interior.	—	—
Diferido convertido.	—	—
Pagarés.	440 —	—
Crédito moviliario español.	362 50	352 50
Zaragoza (acciones).	247 50	247 50
Norte.	72 —	73 75
Zaragoza á Pamplona.	60 —	60 —
Idem obligaciones	100 —	167 —
Córdoba a Sevilla.	400 —	400 —
Idem obligaciones	203 —	202 50

VALORES ESPAÑOLES

NEGOCIADOS EN PARÍS FUERA DE BOLSA

Acciones.	Sevilla á Jerez y Cádiz	17 —
—	Canalización del Ebro.	50 —
—	Minas de Huelva.	170 —
—	Idem idem.	200 —
—	Banco territorial de España.	353 75
Obligs.	Noroeste	47 50
—	Sevilla á Jerez (antiguas)	47 —
—	Idem nuevas.	46 75
—	Del ayuntamiento de Madrid.	—

GUIA DE LOS ACCIONISTAS

TITULOS Y DIVIDENDOS.

Compañía del ferro carril de Medina del Campo á Salamanca.—El Consejo de administración de esta Compañía tiene el honor de prevenir á los señores obligacionistas de la misma que desde el 2 de Enero de 1874 se pagará el cupon de 15 pesetas de las mismas obligaciones vencido en 31 del mes de Diciembre del finado año.

Los cupones expresados se presentarán en dobles facturas todos los días no feriados en Madrid, en la caja de la Compañía, calle de Preciados núm. 1, entresuelo.

Madrid 1.º de Enero de 1874.—Por acuerdo del Consejo, el vocal secretario, Marcelino de Luna.

Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona.—En el sorteo para la amortización de 340 obligaciones celebrado en el día de ayer, han sido designadas las siguientes:

71 á	78	8311 á	8320	17286 á	17290	24241 á	24250
80		8661	8670	17571	17580	24691	24700
121	130	9461	9430	19621	19630	26421	26430
2341	2350	11391	11400	20171	20180	26511	26519
2581	2590	14821	14830	20431	20434	26691	26693
3521	3523	15201	15210	20436	20440	26695	26700
3525	3530	16031	16040	21271	21280	28211	
4041	4050	16061	16065	21431		28213	28220
4301	4310	16067	16070	21432		28241	28250
5301	5310	16531	16670	21434	21440	28372	28880
5881	5890	17281	17284	22861	22870	29431	29440

Quedan aun pendientes de cobro, pertenecientes á anteriores sorteos, las que siguen:

28134 amortizada en 1.º de Diciembre de 1869.			
8	13	—	30
8216	—	—	—
12081	—	—	—
12082	—	—	—
13059	—	—	—
13060	—	—	—
13421	—	—	—
13422	—	—	—
23210	—	—	—
25771 á	25780	—	—
27651 á	27660	—	—

Desde el día 2 hasta el 10 del próximo Enero, en todos los laborables, de nueve á doce de la mañana, será satisfecho su importe en estas oficinas.

Barcelona 30 de Diciembre de 1873.—P. A. del Consejo de administración, el secretario, Víctor Gebhardt.

Compañía de los caminos de hierro de Barcelona á Francia por Figueras.—Verificado en el día de ayer el octavo sorteo anunciado para la amortización de setenta y tres obligaciones, en cumplimiento del acuerdo de la Junta general de 10 de Marzo de 1870, han salido los números siguientes:

De la emisión de Granollers del año 1855: 504—908—1.220—1589—1614.

De la emisión de Granollers del año 1859: 2559—2579—2782—2985—4447—4870—5022—5358—6310—6336—6607—6794—7110—7464—7786—7922.

De la emisión de Granollers del año 1860: 9257—9416—9675—10137—11161—11633—11759—11980—12067—12472—12876—12892—13908.

De la emisión de Mataró: 513—841—1059—1440—1917—2333—2439—3026—3484—3567—3960—4141—4644—4690—4904—6284—7711—7925—7968—8363—9032—9315—10271—10545—12394—12537—13355—13362—13833.

De la emisión al 3 por 100: 1126—2224—2646—3786—8662—10905—17971—18247—1985—24380.

Los poseedores de dichas obligaciones se servirán presentarlas para su cobro, á cuyo efecto queda abierto el pago en esta secretaria, de las diez de la mañana á la una de la tarde de los días laborables, desde el 2 de Enero próximo en adelante.

Barcelona 31 de Diciembre de 1873.—P. A. de la J. D., Miguel Victoriano Amer, secretario.

Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla.—El consejo de administración de esta Compañía tiene el honor de preve-

nir 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 razón 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.

Ferro-carril 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 dirigidas al presidente de su Consejo administrativo, hasta el 20 de Enero próximo; reservándose el Consejo aceptar la que estime mas conveniente á los intereses que representa; pero toda proposición deba 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 Laftite, 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 Lóndres, 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 Nicólas.

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

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

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

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	391.085
394.071	

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

Sexta serie.

504.280 á	504.295
504.306	504.339
504.396	504.445
507.055	507.104
510.887	
530.324	530.373
570.413	570.424
570.435	570.472
597.325	597.341
597.352	597.384

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
651.498	651.457
663.913	

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 Nicólas.

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 secretaría 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 estas 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 presentación 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, según costumbre de esta acreditada casa editorial, las *agendas* para 1874.

Agenda de Bufete.

Agenda de bolsillo.

Agenda de la lavandera.

Agendas especiales.

También han aparecido los almanaques, 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 hallan de venta en las librerías de D. Justo Serrano, Pasaje de Matheu; D. Leocadio Lopez, Cármen 13; D. Leon P. Villaverde, Carretas 4; D. C. Bailli-Baillere; D. Miguel Olamendi; Sra. Viuda é hijo de Cuesta, Carretas 9; Escribano, Príncipe 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 previa 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 dias 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 accio-

nes 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.

GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO DE ESPAÑA Y PORTUGAL.

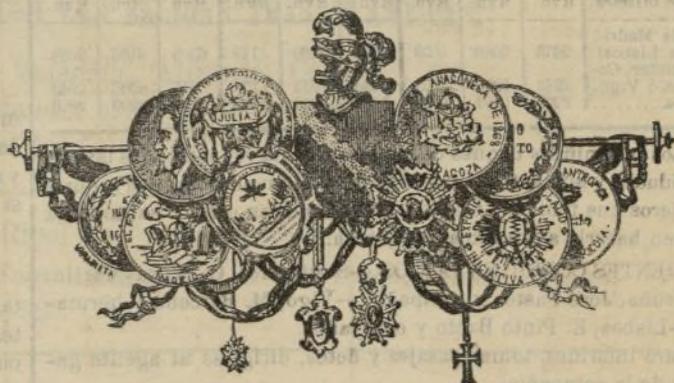
INDICADOR mensual de los servicios de todas las líneas férreas de la Península.

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

Este cuaderno, que sale á luz el día 1.^o de cada mes, contiene todos los datos indispensables á los viajeros.

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

Para los pedidos, suscripciones y anuncios, dirigirse, por carta ranqueada, al Administrador de la GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO.—Calle de Leganitos, 17, entresuelo, izq. MADRID.

**GRAN FOTOCRAFIA DE E. JULIA.**

Madrid, calle del Príncipe, 27, contiguo al teatro.

CASA EN PARIS**50 faubourg Sant-Denis, con fábrica especial de aparatos y útiles para fotógrafos.**

Diez y ocho años de ser siempre el primero en presentar toda novedad útil: *Once premios* obtenidos con sus obras, y las dos exposiciones que de ellas tiene abiertas al público en su propio local son la garantía de este artista.

Único en retratos de niños.

Los inimitables que presenta de tamaño natural, los hace de la persona, ó de otro retrato de cualquier clase y tamaño; en fotografía ó al óleo.

Quien conserve cliché en esta casa, ó se retrate en adelante, podrá obtener con uno solo, todos los tamaños y las seis distintas clases de retratos que se usan.

A los fotógrafos se les hará de un cliché deteriorado, otros nuevos perfectos y en varios tamaños.

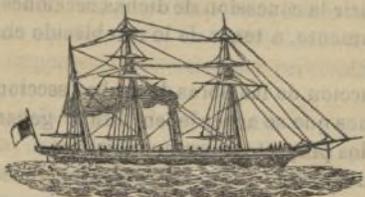
Representando las mejores fábricas de Europa, vende marcos y todo objeto de gusto para colocar retratos, y cuantos útiles son necesarios al fotógrafo.

Retratos de hombres notables en todas las clases de la sociedad.

NOTA. Ha hecho una modificacion en los precios de varios trabajos.

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.^a y 2.^a pueden anticipar salida.

PRECIO de los billetes.	A PERNAMBUCO Bahía ó Rio Janeiro.			A MONTEVIDEO y Buenos-Aires			A VALPARAISO, Arica, Islay ó Callao		
	1. ^a Rvn.	2. ^a Rvn.	3. ^a Rvn.	1. ^a Rvn.	2. ^a Rvn.	3. ^a Rvn.	1. ^a Rvn.	2. ^a Rvn.	3. ^a Rvn.
Desde Madrid (vía Lisboa)	2675	2060	1653	3441	2060	1149	6565	4166	2684
Santander, Co- ruña ó Vigo.	2940	1960	1175	3430	1938	1175	7345	4900	2940
Lisboa.....	2700	1960	1175	3130	1960	1175	6700	4200	2860

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.^{ta},

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.

DIPLOMA 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, terrajlenes 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.	N Orleans.
	Rvn.	Rvn.
— Primera cámara	3 000	3.200
— Tercera —	800	870

Representantes en España, Echegaray y compañía, Santander

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

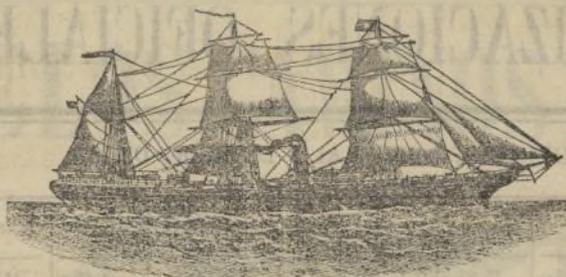
DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

COSTANILLA DE LOS ANGELES, NUM. 3: Y EN LA ADMINISTRACION,

DE PERIÓDICO, CERVANTES, 16, PRAL.



VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

Salidas de Cádiz. el 30 de cada mes.
 Salidas de Santander. el 15 de id.
 Salidas de Coruña. el 16 de id. (escaia).

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

Salidas de Barcelona el 29 para Valencia, Alicante, Cádiz, Coruña y Santander; y de Santander el 16 para Coruña, Cádiz y Barcelona.

AGENTES.—CÁDIZ, A. Lopez y C.^a; BARCELONA, D. Ripol y C.^a; SANTANDER, Perez y García; CORUÑA, E. Da Guarda; VALENCIA, Dart y C.^a; ALICANTE, Faes hermanos y C.^a; MADRID, Julian Moreno, Alcalá, 28

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1873.				1872.		Diferencia sobre 1872.				
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo												
Madrid á Cartagena...												
Albacete á Cartag...												
Alcázar á Ciud.-Real												
Manzanares á Córdoba.												
Norte de España.....	10 al 16 Diciemb...	22.036			3.274.277	119.559	1.607.486	58.857	166.791		60.702	
Tudela á Bilbao.....	29 al 26 Diciembre				1.098.857	79.213	1.650.745	119.378		552.388		40.165
Valencia á Aliransa y Tarragona.....	29 al 4 Noviem...	1.815	18.667	139.703	158.370	32.704	384.110	70.157		175.640		37.453
Sevilla á Cádiz.....	10 al 16 Diciemb...				268.341	88.094	317.438	104.386		48.797		16.292
Córdoba á Sevilla.....	17 al 25 Diciemb...	3.925	61.487	193.416	256.903	103.257	227.077	90.385	29.826		11.874	
Zaragoza á Barcelona.												
Barcelona á Pamplona.	19 al 16 Diciemb...	8.580			885.070	32.332	546.956	46.051		161.886		13.719
— á Francia.....												
— á Tarragona.....												
— á Sarria.....												
Lérida á Reus y Tarrag.												
Alar á Santander.....	16 al 23 Noviem...	4.274	49.057	620.796	669.853	219.870	353.999	116.195	315.854		103.675	
Langreo á Gijon.....												
Palencia á Leon.....												
Córdoba Málaga.....												
Medina á Zamora y Vi- go á Orense.....												
Ciudad-Real á Badajoz.												
Utrera á Moron.....												

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 3 AL 9 DE ENERO DE 1874.							CAMBIOS OFICIALES.		
FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	15 25	15 30	.. ..	14 67	14 90	14 90	Allacete.....	.. ..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	15 25	15 ..	.. ..	11 70	14 71	14 90	Alicante.....	.. ..	3/4
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	18 50	18 75	.. ..	18 25	18 25	18 25	Almería.....	.. ..	1/8
Deuda del personal.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Ávila.....	.. ..	3/8
Material del Tesoro no preferente con interés...	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Badajoz.....	.. ..	3/8
Bonos del Tesoro.....	52 25	52 25	.. ..	51 70	51 75	52 50	Barcelona.....	.. ..	3/2
Deuda amortizable de primera clase.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Bilbao.....	.. ..	1/4
Deuda amortizable de segunda idem.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Burgos.....	.. ..	3/8
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Caceres.....	1/2 p.	.. ..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	97 50	97 ..	.. ..	97 50	97 65	96 ..	Cádiz.....	.. ..	.. ..
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6 ^o / _o anual									
Emisión de 1. ^o de Abril de 1850 de 4.000 rs. ....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Castellón.....	par ..	1/8
Idem de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Ciudad-Real...	1/4 p.	.. ..
Idem de 1. ^o de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Córdoba.....	.. ..	.. ..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Coruña.....	3/4 ..	3/8
Idem de 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Cuenca.....	.. ..	.. ..
Idem 1. ^o de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Gerona.....	1/4 ..	.. ..
Obras públicas de 1. ^o de Julio de 1858 de 2.000 rs.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Granada.....	par ..	.. ..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	29 ..	28 50	.. ..	27 40	28 ..	28 10	Guadalajara...	3/4 ..	.. ..
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs. ....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Huelva.....	.. ..	.. ..
Idem id. id. de 20.000 rs. ....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Huesca.....	.. ..	.. ..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Jaen.....	.. ..	1/4
Acciones de Banco de España.....	168 ..	168 ..	.. ..	170 ..	170 ..	171 ..	Leon.....	par ..	1/4
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lérida.....	par ..	.. ..
Banco popular español de Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Logroño.....	.. ..	.. ..
BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 31 AL 6 DE ENERO.									
FONDOS PÚBLICOS.	DIA 31.	DIA 1.*	DIA 2.	DIA 3.	DIA 5.	DIA 6.			
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	13 55	.. ..	14 15	15 40	16 55	16 15	Lugo.....	par p.	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado, a plazo.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Málaga.....	1. ..	.. ..
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 50	.. ..	18 05	18 40	19 25	19 25	Murcia.....	.. ..	.. ..
Bonos del Tesoro.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Orense.....	3/4 ..	3/8
Sociedad catalana general de crédito.....	57 ..	.. ..	57 50	57 60	58 50	59 ..	Oviedo.....	.. ..	.. ..
Banco de Barcelona.....	108 ..	.. ..	107 ..	107 50	.. ..	.. ..	Palencia.....	.. ..	1/2
Crédito mobiliario barcelonés.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Pamplona.....	.. ..	3/4
Caja barcelonesa.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Pontevedra.....	.. ..	.. ..
Sociedad de crédito mercantil.....	22 ..	.. ..	22 50	22 50	22 ..	22 50	Salamanca.....	par ..	1/2
Camino de Barcelona á Francia.....	37 ..	.. ..	35 50	37 65	37 ..	37 25	San Sebastian...	.. ..	.. ..
— de Tarragona á Barcelona.....	67 50	.. ..	68 ..	68 ..	68 50	68 ..	Santander.....	par ..	3/8
— de Zaragoza á Barcelona.....	11 ..	.. ..	11 ..	11 40	12 ..	12 25	Santiago.....	1. ..	.. ..
Canal de Urgel.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Segovia.....	1/2 p.	.. ..
Arumbrado por el gas en Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Sevilla.....	.. ..	.. ..
							Soria.....	1/2 p.	1/8
							Tarragona.....	.. ..	1/2
							Teruel.....	par ..	.. ..
							Toledo.....	3/4 ..	.. ..
							Valencia.....	.. ..	3/8
							Valladolid.....	.. ..	1/2
							Vitoria.....	.. ..	1/2
							Zamora.....	1/4 ..	.. ..
							Zaragoza.....	.. ..	1/8
							Londres, á 90 d/f.....	50 ⁹⁰	.. ..
							Paris, á 8 d/v.....	5 ²⁴	.. ..
							Hamburgo, á 8 d/v...	.. ..	.. ..
							Genova, á 8 d/v.....	.. ..	.. ..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA de los EMPRESTITOS.	NUMERO de OBLIGACIONES.	CAPITAL reembolsable.	INTERES FIJO.	EPOCA de los VENCIMIENTOS.	DURACION de la AMORTIZACION.	NOMBRES de LAS SOCIEDADES.	ULTIMOS CAMBIOS.
1856-58.....	2.392.000	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic Norte.....	Paris 3 de Enero... 196 50
1860.....	625.000	1.900	57	Abril - Octub.	.. ..	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 31 Dic... 278 »
1859.....	308.206	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99 —	Zaragoza á Pamplona...	.. .. 163 »
.. ..	.. ..	1.900	3 9/10	Enero.—Julio.	.. ..	Córdoba á Málaga.....	.. .. 51 »
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99 —	Córdoba á Sevilla.....	.. .. 202 50
1858.....	290.000	.. ..	57	.. ..	desde 1861 47 —	Sevilla á Jerez.....	.. .. 47 »
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Ciudad-Real á Badajoz...	.. .. 82 »
.. ..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9 —	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 48 »
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Targ. á Martorell y Barc ³	.. .. 99 75
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 43 —	Noroeste.....	Bruselas 31 Dic... 50 »
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lérida á Reus.....	Paris 3 de Enero... 75 »
.. ..	.. ..	2.000	3 9/10	.. ..	.. ..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 95 »
.. ..	.. ..	1.900	3 9/10	.. ..	.. ..	Almansa á V. y Tarrag.	.. .. 18 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1. ^a série
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 665 »
1871-73.....	11.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50 —	Gran Central-Peninsular.	.. ..

Imprenta de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, Calatrava, 5, 2.^o