

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

BARCELONA: librerías de D. Salvador Manero, Rambla de Santo 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: Sr. Gallifa, librero.

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

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68. Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

En la Administracion, en las librerías, de Bailli-Bailliere, de Cuesta y de la *Ilustracion*, Arrenal 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.

El aumento de la Deuda.—La circular de Correos.—La crisis en Cuba.—San Juan de las Abadesas.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Ruedas vías.—Compañía de los ferro-carriles de Sevilla á Huelva y á las minas de Riotinto.—Túnel de San Gotardo.—Túnel de la Mancha.—Noticias del extremo Oriente.—Crónica.—Compañía de Tarragona á Martorell y Barcelona.—Valores españoles.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

EL AUMENTO DE LA DEUDA.

La *Época* del lunes, poniéndose de parte del *Diario de Barcelona*, combate la refutación que hacíamos en nuestro número anterior de las cifras publicadas por este último colega, al comparar la deuda de España en 30 de Setiembre de 1868, con la existente, segun el Sr. Tutau, en 30 de Mayo de 1873.

Nuestro ilustrado contrincante, haciendo uso de su proverbial habilidad, extiende sobre la cuestion algunas nubecillas de esas que cubren por un extremo parte de lo cierto, y por otro una parte tambien de lo inexacto, produciendo cierta artistica confusion.

Así, pues, dice la *Época* que hemos aceptado «como serio el documento financiero del género bufo publicado hace un año por el Sr. Tutau, con el pomposo nombre de *Balance de la Hacienda española.*» Nosotros no hemos aceptado el documento bufo en la verdadera acepcion de la palabra aceptar; lo hemos admitido hipotéticamente, y sólo para simplificar la cuestion, porque bastaba á nuestro propósito la inexactitud del primer término de la comparacion, ó sea el total supuesto del importe de la Deuda en 30 de Setiembre de 1868. Por eso decíamos: «No queremos dis-

cutir, la aceptamos desde luego, la suma de 42.647 millones á que en 30 de Mayo ascendía nuestra Deuda pública.»

Otra de las nubecillas levantadas por nuestro apreciable colega consiste en aprovechar en su favor una consideracion de carácter general, hecha en nuestro artículo, y como incidente, despues de terminado su objeto, cual es la notable facilidad con que, casi todos los que de deuda tratan atribuyen exclusivamente su aumento á los déficits de los presupuestos, olvidando que se han hecho ferro-carriles, puertos, faros, carreteras, etc. La *Época* dice que estas últimas obras se hicieron *antes de la revolucion*; pero se le olvida añadir que *despues de la revolucion* no se habian pagado todavía en gran parte, ó lo que es lo mismo, que la dinastía de Borbon dejó un legado de deudas por un total muy superior al importe de aquellas obras que hubiera correspondido á los cinco últimos años; la revolucion tuvo que recoger el enorme pasivo de la Caja de Depósitos, el empréstito Rostchild de 400 millones efectivos, y hasta 2 514 millones de deuda apremiantes, contra un activo nominal de 352 millones, y en realidad de solos 180.

Además, los gobiernos de la revolucion han tenido que pagar directamente los plazos de subvenciones vencidos en su época; han dado 240 millones de auxilios directos á las Compañías de ferro-carriles, y han soportado otros muchos gastos de Obras públicas, dando tambien grandes sumas en títulos al clero y á las corporaciones civiles.

Como argumento de gran peso, y con apariencias de tal, la *Época* nos dice que, segun el presupuesto del año económico de 1867-68, los intereses de la Deuda ascendian á 676.318.710 reales, y en el de 1872-73, que rige por autorizacion se elevan á 1.282.380.000, habiendo por la tanto un aumento de 606.070 200. Aquí debemos repetir las palabras que nos dirige el colega, diciéndole á nuestra vez que «en cuestiones de cifras no caben subterfugios, ni sirven habilidades.» En el citado presupuesto de 1867-68 faltan

las cantidades á los conceptos siguientes, cuyas cantidades se refieren á la Memoria.

Sección 1.^a, cap. 2.^o, art. 5.^o «Intereses de la Deuda consolidada á favor del clero, por la permutación de sus bienes.»

Sección 1.^a, cap. 15, artículo único. «Resultas de ejercicios cerrados de la Deuda consolidada.»

Sección 1.^a, cap. 21, art. único. «Obligaciones de la Deuda pública autorizadas por leyes especiales, que resultan sin pagar por las cuentas definitivas.»

Veamos lo que hay detrás en esas omisiones.

No tenemos la Memoria del presupuesto de 1867-68, porque no se ha publicado unida á él como procedía; pero ya antes de esa fecha y según la Memoria de la Dirección de Propiedades, se debían al clero 4.532.942.346 rs., que suponen 135.988.270 de interés, que son las que faltan por expresar en la sección 1.^a, cap. 2.^o, art. 5.^o, ó sea el primero de los tres que acabamos de citar

Del segundo de ellos, del artículo único del cap. 15, no hemos podido averiguar la cifra; pero algo debe representar.

Y en cuanto al artículo único del cap. 21, las cifras no consignadas debían contener por lo ménos estas tres partidas:

Por lo que faltaba emitir para corporaciones civiles.	540.058.314
Por resto de subvenciones concedidas ó autorizadas habia que expedir al 6 por 100 y 1 de amortización.	1.325.230.000
Por los 2.000 millones á que, por lo ménos, habia de ascender la Deuda flotante al hacerse la consolidación al tipo de 50 %.	4.000.000.000
En junto.	5.865.813.314

Los intereses de estas tres partidas representan:

De la 1. ^a al 3 por 100.	16.201.749'42
De la 2. ^a al 6 por 100 y 1 de amortización.	92.766.100 »
De la 3. ^a al 3 por 100.	120.000.000 »
Suma.	228.967.849'42
Agregando los.	135.988.270 »

del clero, resultan. 464.956.119'42

Quedan, pues, reducidos (sólo por las cifras no expresadas en el presupuesto de 1867-68) á 141.114.080, los 606.070.200 que la *Epoca* supone de aumento en los cinco años. Y esos 141 millones están muy lejos de corresponder á los intereses del supuesto aumento de 20.369 que estampó el *Diario de Barcelona*; siendo por consiguiente lo cierto que, ni en el total que este periódico atribuye á la Deuda en 1868 está comprendida toda ella (y eso ya lo hemos demostrado en el artículo anterior) ni los intereses de que habla el colega del presupuesto de 1867-68 ascenden á 676 millones y pico, sino á 1.141.274.829.

Desde luego creemos que las obligaciones han debido aumentar más de los 141 millones que resultan según la precedente cuenta: es probable que, consolidada la Deuda flotante y realizados los fondos necesarios para satisfacer los cupones pendientes de pago, el aumento de los intere-

ses de la Deuda llegue á 308 millones, según el aumento de capital, que dejamos computado en el artículo anterior en 8.500 millones nominales, teniendo en cuenta la parte de este total que devenga el 6 por 100 y la que tiene asignado el mismo 6 y 1 por 100 de amortización.

La gran estimación que nos merece la *Epoca* nos ha puesto en el caso de discutir punto por punto los de su impugnación, pues sin este móvil hubiéramos empezado por por donde vamos á concluir, toda vez que el apreciable colega nos suministra armas más sencillas con que combatirle. Dice así:

Durante los últimos cinco años se han hecho las siguientes nuevas emisiones de renta perpétua del 3 por 100 interior y exterior:

	Millones.
Empréstito de 400 millones efectivos con la casa Rostchild.	1.200
— de 1.000 — Figuerola.	4.500
— de 600 — Ruiz Gómez.	1.800
— de 1.000 — id.	3.500
Total nominal.	11.000

Hay que aumentar á esta cifra las conversiones de créditos atrasados realizados por la Dirección de la deuda.

Se han emitido además en títulos que devengan el 6 por 100 anual de interés, las cantidades siguientes:

	Millones nominales
Obligaciones de ferro-carriles.	218
Bonos del Tesoro en circulación.	1.400
Recibos del anticipo forzoso admisibles en pago de contribuciones.	700
	2.318

Tenemos pues, según la *Epoca*, un total de 13.318 millones de aumento total en la Deuda, desde el 30 de Setiembre de 1868, hasta hoy, en vez del de 20.369 millones que el *Diario de Barcelona* supone, no hoy, sino hace ocho meses, en 30 de Mayo de 1873; es decir, siete mil millones ménos (¡que es algo!); pero las cifras de la *Epoca* son susceptibles de las siguientes rebajas:

Por el empréstito Rostchild, contraído antes de la revolución, y cuya obligación heredó esta.	1.200.000.000
Del de Figuerola de 1000 millones efectivos que no pudo hacerse el tipo de 22'22, á que resultaría según la cifra nominal de la <i>Epoca</i> , cotizándose entonces al consolidado á 33 por 100.	1.000.000.000
Del 2. ^o empréstito de Ruiz Gómez, en el que quedaron sin colocar unos 200 millones efectivos.	700.000.000
Por las obligaciones de ferro-carriles, que ya los hemos comprendido en el total de la deuda en Setiembre de 68.	318.000.000
Por el anticipo forzoso, que es posterior á Mayo de 1873.	700.000.000
	3.918.000.000

Deducidos de los	13.318
millones de aumento, según la <i>Epoca</i> , estos.	3.918
Quedan.	9.400
Nosotros habíamos computado el aumento, <i>hasta el día</i> , en.	8.500
La diferencia es de.	900

La cantidad no es ciertamente despreciable considerada en absoluto; pero no es grande si se atiende á la diferente manera de apreciar los hechos que separa á nuestro ilustrado colega de nuestras opiniones en la materia. Nada, absolutamente nada, tenemos que agradecer personalmente al Sr. Figuerola, ni á ninguno de los ministros de Hacienda de la revolución, antes todo lo contrario; pero un sentimiento de imparcialidad y de patriotismo nos impide dejar pasar en silencio y como verdades inconcusas, la expresion de números y de hechos *incompletos*, que acrecientan nuestro descrédito en los mercados de Europa, y que no han contribuido poco y contribuyen á que nuestro consolidado esté á poco más de 15 por 100.

Hemos tenido y tenemos el sistema de no ocultar jamás lo que nos parece desacertado en los actos de los ministros de Hacienda; pero ningún género de consideracion nos hace incurrir en el extremo opuesto de exajerar las consecuencias de esos actos, demasiado tristes aun sin acudir á la exajeracion, ni queremos cerrar los ojos á causas de fuerza mayor, independientes de los actos ministeriales que han hecho muy difícil, cada vez más difícil, la gestion de la Hacienda española, hoy más grave que nunca; pero que no puede calificarse de desesperada.

FRANCISCO JAVIER DE BONA.

LA CIRCULAR DE CORREOS.

Es digno del mayor elogio el celo que viene demostrando el actual Director general de Correos y Telégrafos, desde el momento mismo en que tomó posesion de su cargo. El Sr. Mansi ha comprendido toda la importancia del servicio que le está confiado, y la prensa periódica le debe estar agradecida por la predileccion con que procura que la circulacion sea perfecta y los intereses de las empresas no sufran por esta causa el menor menoscabo.

Como medio de poder realizar mejor sus laudables propósitos, el Sr. Mansi reunió el día 16 en su despacho á los directores de los periódicos de Madrid; oyó sus quejas y observaciones; se enteró de las necesidades que en concepto de los interesados necesita satisfacer la administracion; aceptó desde luego como objeto de estudio algunas indicaciones que se le hicieron, y prometió en su consecuencia adoptar cuantas medidas conduzean al fin apetecido.

Como una de ellas, y por cierto que no se ha hecho esperar, se ha remitido una circular á los administradores del ramo, recomendándoles la mayor eficacia, y hasta su intervencion personal, en los detalles del servicio; y de esta circular se ha dirigido copia á los directores de periódicos, á fin de que, no sólo conozcan las medidas adoptadas, sino que pueden reclamar su más exacto cumplimiento.

Por nuestra parte, nos complacemos en aplaudir estas primeras medidas, esperando confiadamente que el señor Director de Correos continuará con perseverancia la comenzada obra, pues sin esta continuacion seria completamente ineficaz cuanto ahora se dispone con tan buen deseo.

LA CRISIS EN CUBA.

Un amigo nuestro, persona tan caracterizada como imparcial y competente, nos escribe acerca de la crisis de la isla de Cuba lo que sigue:

HABANA 30 DE DICIEMBRE DE 1873.

Mi distinguido amigo:

Aquí sigue agitándose la cuestion económica, pero ni se resuelve, ni creo se resuelva con acierto; porque, á mi entender, el diagnóstico no está bien hecho, y el remedio tiene que ser poco adecuado. Sólo se piensa en pagar la deuda del Tesoro, y se cree que con esto se va á arreglar todo; pero, como la crisis es principalmente monetaria, nada se adelantará con amortizar billetes de Banco, que son los que representan esa deuda, si no se arbitran al mismo tiempo recursos; si no se moraliza la administracion, y si no se atrae y se pone en circulacion la moneda necesaria para las transacciones. Allá veremos.

J. B. C.

Nuestro amigo tiene razon: el mal procede del abuso de a circulacion fiduciaria, abuso que en tan vasta escala agravó el ministro Gasset con su famosa creacion de papel con curso obligatorio. Los que niegan sistemáticamente el mérito de cuanto hacen sus adversarios políticos, han hecho caso omiso del servicio prestado al país por los modernos ministros de Hacienda, absteniéndose de crear papel moneda, y de hacer obligatoria y forzosa la admision de los billetes, con lo cual han evitado una gran calamidad más á este desventurado país. El único que lo ha hecho con aplicacion á la isla de Cuba, y que acabamos de nombrar, ha suministrado un triste ejemplo más de las funestas consecuencias de semejante recurso financiero, que sin embargo es el primero que ocurre á todos los arbitristas, la panacea de los financieros que no sabea lo que traen entre manos.

En la isla de Cuba pasó bastante tiempo sin que se hicieran sentir los efectos de una circulacion fiduciaria plétórica y forzada; un sentimiento de patriotismo ardiente y muy generalizado allí, retardó el cumplimiento de las inexorables leyes económicas; el papel circulaba con facilidad y sin descuento; pero cuando esas leyes económicas comenzaban á manifestarse haciendo sentir su imperio; cuando el descuento y el cambio por el oro reclamaban un precio, el Sr. Gasset, en vez de atajar el mal, le precipitó haciéndole tomar pavorosas proporciones.

Sobre este punto tenemos un triste motivo de vanagloria: todo lo que acontece lo pronosticamos al decretarse aquella fatal medida; por más que fuera poco meritoria la profecía, pues bastaba para hacerla muy fundada tener ligeras nociones en materias económicas. En toda clase de faltas y atentados cabe eludir alguna vez el castigo; en los que se cometen en materia de crédito la expiacion es infalible. Solo que, en este caso, el gran desacierto lo cometió un ministro, y lo han pagado el comercio y los habitantes de la isla de Cuba. Y el ministro ha dejado de serlo, y se ha

quedado tan fresco y tan satisfecho, esperando serlo otra vez para hacer un nuevo disparate.

SAN JUAN DE LAS ABADESAS.

Segun verán nuestros lectores en un decreto que aparece entre los documentos oficiales de este mismo número, por el ministerio de Fomento se ha resuelto prorogar por dos años el plazo para la construcción del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas, señalado en el pliego de condiciones particulares de la concesion de la misma línea, cuya próroga, contada desde el día 18 de Mayo próximo venidero, en que espiraba aquel, terminará, por consiguiente, en igual mes y día del año 1876.

La circunstancia de no mencionarse siquiera el nombre de «Ferro-carril del Norte de Cataluña,» nombre que habia tomado el camino de San Juan de las Abadesas al ser dominio de otra empresa, prueba que ha producido sus efectos el estado de quiebra en que habia sido declarada dicha Compañía del Norte de Cataluña, y que se reconocen sin duda los derechos de la primitiva Sociedad de Granollers á San Juan de las Abadesas.

Esto, al ménos para nosotros, exige algunas aclaraciones, para ser bien comprendido.

PRENSA EXTRANJERA.

Le Commerce (de Bruselas).—Publica un extracto de la Memoria leída á la Junta general de la Compañía de Zaragoza á Barcelona, que hemos dado íntegra hace poco en las columnas de nuestra GACETA, y una reseña de los ingresos de nuestros ferro-carri-les. El mismo periódico inserta íntegros todos los telegramas relativos á la rendición de Cartagena.

En toda la semana hemos carecido completamente de periódicos extranjeros, así diarios como semanales; y aunque hace tiempo los recibíamos con gran retraso, es la primera vez que nos han faltado en absoluto durante siete días seguidos.

El pequeño extracto del *Commerce* que precede es del número correspondiente al sábado anterior.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia promovida con fecha 3 de Noviembre último por los concesionarios del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas, solicitando se prorogue por cuatro años el plazo señalado en la condicion 6.^a del pliego de las particulares de la concesion, atendido el caso de fuerza mayor que constituyen los insuperables obstáculos consiguientes á la guerra civil sostenida por el partido carlista en la comarca donde se hallan las obras:

Vistos el informe favorable emitido por el ingeniero jefe de la division respectiva al elevar la instancia de que se trata, y el art. 22 de la ley de 3 de Junio de 1855:

Considerando que, segun el precitado dictámen, los trabajos se han desarrollado desde su inauguración en la escala conveniente, toda vez que, trascurridos los meses que por lo regular exige la instalacion y normalizacion de esta clase de obras, se han continuado con gran impulso y actividad constante hast-

mediados del año 1872, en cuya época el incremento de la guerra civil en algunas provincias de Cataluña ha sido causa de que los trabajos se limiten á la terminacion del trayecto entre Granollers y Vich, contribuyendo á esta medida la falta de operarios y brazos que se deja sentir hace algun tiempo:

Considerando que las causas que se reconocen como ocasionales del obstáculo para la conveniente marcha de la construcción son tan justificadas y de tan reconocida notoriedad en el presente caso, que escusan toda otra prueba en apoyo de la solicitud de próroga, constituyendo por su índole un verdadero caso de fuerza mayor imposible de precaver y vencer por los concesionarios:

Considerando que esta circunstancia viene á determinar la aplicacion del art. 22 de la ley de 3 de Junio de 1855, que concede al gobierno la facultad de prorogar por el tiempo absolutamente necesario los plazos prefijados para la construcción de los ferro carriles cuando son insuficientes por ocurrir casos de fuerza mayor:

Considerando que siendo de cuatro años el término marcado en el pliego de condiciones para la conclusion de la totalidad de la línea, no parece racional otorgar para la mitad que ya falta por construir el mismo tiempo de cuatro años que se pretende;

El gobierno de la República ha resuelto prorogar por dos años el plazo para la construcción del ferro carril de Granollers á San Juan de las Abadesas señalado en el pliego de condiciones particulares de la concesion de la misma línea, cuya próroga, contada desde el día 18 de Mayo próximo venidero en que espiraba aquel, terminará por consiguiente en igual mes y día del año 1876.

De órden del expresado gobierno lo participo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 14 de Enero de 1874.—Mosquera.—Señor director general de Obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio.

MINISTERIO DE LA GUERRA.

El órden público, base de toda sociedad y condicion esencial de vida para las naciones, reclama en nuestro perturbado pais la atencion más preferente por parte de los gobernantes.

Profundamente alterado, no sólo en las provincias donde los enemigos de todo progreso, alzados en armas, mantienen la guerra civil, sino en otros puntos donde con propósitos no ménos vituperables se ha relajado la disciplina social y se han perpetrado los delitos más atroces; el gobierno, atento al más sagrado de sus deberes, ha hecho frente con energía y resolucion á estos gravísimos males, que tan honda herida han abierto en el corazón de la patria.

Sus esfuerzos han conseguido aminorarlos en gran parte, ya hiriendo de muerte á los insensatos partidarios del cantonalismo, vencidos por el arrojo de nuestros soldados donde quiera que han intentado probar fortuna, ya restableciendo el imperio de las leyes y de la obediencia á las autoridades allí donde estos salvadores principios eran desconocidos y hollados, ya, en fin, devolviendo á la inmensa mayoría de los pueblos el inapreciable beneficio de la tranquilidad moral, con tan ardiente anhelo demandada.

Pero la completa pacificacion del país, primero y preferente objeto del gobierno, no puede realizarse hasta que se ponga feliz término á la guerra fratricida que devasta los comarcas del Norte y Levante de la Península, y que reanimando las esperanzas de los fanáticos partidarios de una causa condenada por la civilizacion y el espíritu de los tiempos, les induce á prolongar la inquietud pública por todos los medios que están á su alcance, y da pretexto á los malhechores y criminales para cometer los mayores atentados.

Excitan, entre estos, muy particularmente la indignacion pública con grande escándalo de las naciones cultas, los estragos

que frecuentemente se causan en los ferro-carriles. Destruccion de los hilos y postes del telégrafo destinado al servicio y seguridad de aquellas vías; cambio de las señales empleadas para la dirección y resguardo de los trenes; ataques de estos á mano armada con el robo, el saqueo, y á veces el incendio; cortaduras en la vía y voladuras de puentes; levantamientos de rails para producir súbitos descarrilamientos que ocasionan centenares de víctimas; cuantos medios puede discurrir é inventar la más refinada perversidad se han empleado y se emplean constantemente, no sólo en las provincias en donde existen fuerzas rebeldes organizadas, sino en otras comarcas como la Mancha, Andalucía y Extremadura, donde á menudo insignificantes cuadrillas de malvados y forogidos se entregan á la perpetracion de tan horribles violencias.

Previstos se hallen estos delitos, y severa y especialmente reprimidos en el cap. 7.º, tit. 13, lib. 2.º del Código penal; pero no pueden ménos de considerarse tambien comprendidos, dadas las actuales circunstancias, en el tit. 3.º del mismo libro, que se refiere á los delitos *contra el orden público*, toda vez que se cometen para promover ó sostener la rebelion y sedicion, definidas y castigadas en los caps. 1.º y 2.º del titulo antes citado con las penas de reclusion temporal á muerte, ó con otras ménos graves, segun los casos.

La equivocada creencia en que los encargados de la administracion de justicia han estado al suponer que tales delitos no deben calificarse de rebelion ó sedicion; los lentos trámites que antes de la ley vigente sobre enjuiciamiento criminal tenian que guardarse para la sustanciacion de las causas correspondientes á la jurisdiccion ordinaria; la falta de pruebas ó la dificultad de obtenerlas en muchas ocasiones y otros motivos que seria prolijo y ocioso enumerar en estos momentos, han producido hasta ahora como triste resultado la impunidad de tan alarmantes delitos, y con la impunidad han cobrado aliento los criminales para seguir cometiéndolos, ufanos de sus monstruosas empresas y tranquilos en la posesion de sus cotidianas rapiñas.

Hora es ya de que se ponga remedio á mal tan hondo y irraigado. Declarada la nacion en estado de guerra, vigente la ley de Orden público de 23 de Abril de 1870, y ante la necesidad suprema de acudir al restablecimiento del orden donde quiera que se halla alterado ó se altere, menester es que ni los trámites propios de los juicios comunes, que no rigen en la actualidad, ni la errónea interpretacion del Código penal que queda aclarada, ni ninguno de los demás obstáculos ligeramente indicados y que serán enérgica y prontamente removidos, ofrezcan dificultad alguna para el rapido y ejemplar castigo de unos delitos contra los cuales se rebela la conciencia pública.

Por estas consideraciones, y haciendo uso de las facultades de que se halla revestido el gobierno de la República, de acuerdo con el Consejo de ministros y á propuesta del de la Guerra, decreta lo siguiente:

Artículo 1.º El levantamiento de los rails de los ferro-carriles, la interceptacion de la vía por cualquier medio, las cortaduras de puentes, el ataque á los trenes á mano armada, la destruccion ó deterioro de los efectos destinados á la explotacion y todos los demás daños causados en las vías férreas que puedan perjudicar á la seguridad de los viajeros ó mercancías se reputarán delitos contra el orden público, y se castigarán, segun los casos, con la pena de muerte á las demás prevenidas en los caps. 1.º y 2.º, título 3.º, lib. 2.º del Código penal.

Art. 2.º Los reos de estos delitos serán entregados inmediatamente despues de su aprehension, con las diligencias sumarias que se instruirán en el acto, á la autoridad militar correspondiente, para que, cometiéndolos al consejo de guerra prevenido en la ley vigente de orden público, se les imponga el condigno castigo, ejecutándose desde luego el fallo que recaiga.

Art. 3.º Cada uno de los individuos que pertenezcan á la par-

tida que haya cometido cualquiera de los delitos expresados en el art. 1.º será responsable de los mismos, aplicándosele en tal concepto la pena á que se hubiere hecho acreedor.

Art. 4.º Las disposiciones que preceden son aplicables á todos los reos de los delitos á que las mismas se refieren; sin restriccion de fuero, clase ni condiciones.

Madrid veintiuno de Enero de mil ochocientos setenta y cuatro.—El presidente del Poder ejecutivo de la República, Francisco Serrano.—El ministro de la Guerra, Juan de Zabala.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Gran línea indo-rusa. El proyecto de unir la India con Rusia por medio de un ferro-carril, ocupa todos los espíritus serios de esta última nacion. Se han leído varios estudios muy interesantes; el de un viajero francés Mr. Pinard, que ha explorado las antiguas posesiones rusas de América, el de Gryf Java, de Bykovsky, y, en fin, una obra de un gran mérito, redactada por un ex-capitan de ingenieros del ejército ruso, Greniola Lonbauský, actualmente profesor de ruso en Paris.

Vemos, pues, que Mr. de Lesseps no dejará de tener rivales en la nueva obra que quiere emprender, y cada uno de ellos se atribuirá el mérito de haber concebido el primero la idea de ese gigantesco ferro-carril, cuya ejecucion parece casi irrealizable, sobre todo, en lo que concierne al establecimiento de una línea en los desiertos de arenas movedizas que existen al Sur de Samarcanda.

Los ferro-carriles están haciendo grande progreso en Rusia y en Turquía, nacion tan enlazada con el imperio del Czar. Ya hay en el primero de estos países 9.159 millas construidas, y 1.244 kilómetros en el segundo. Además se están construyendo muchos caminos carreteros y comunes.

Bélgica. El *Moniteur* del 12 del corriente, publica un decreto relativo á la trasferencia de la concesion del ferro carril de Amberes á la frontera neerlandesa en direccion de Woensdrecht, concesion hecha en 31 de Julio de 1873, y cedida por los concesionarios Sres. Bernstein y Faider á la Sociedad anónima de los ferro carriles de Amberes á Rotterdam. El decreto aprueba la trasferencia.

RUEDAS-VIAS.

Hace poco más de dos meses dimos cuenta á nuestros lectores de un ensayo verificado en Monteleon de un sistema de *Ruedas-vias*, sobre cuya prioridad de invencion se nos ofrecian dudas; por más que diéramos á este punto escasa importancia, por ser de exclusiva incumbencia de los competidores. Dimos al mismo tiempo nuestro modesto, pero imparcial parecer sobre los defectos materiales de disposicion y construccion de las ruedas ensayadas; pero como la cuestion de prioridad interesa poco al público, si la invencion es útil, y los defectos señalados pueden subsanarse, no tenemos inconveniente, antes por el contrario verdadera complacencia, al publicar en qué consiste el mecanismo, segun la Memoria presentada al obtener los autores el privilegio de invencion que les asegura su propiedad.

Haremos una salvedad, sin embargo: por nuestra parte vemos otra ventaja que la expresada como fundamental en la Memoria; y esta consiste, no en lo economia dinámica, sino en que las *Ruedas-vias*, aun necesitando mayor potencia para el arrastre del vehículo á que se apliquen, pasarán por malos caminos inaccesibles á las ruedas ordinarias.

Hé aquí la concisa Memoria que presentó al Conservatorio de Artes el autor de las *Ruedas-vias*, uso, aplicacion y utilidades que deben reportar:

«Es sabido que los ferro-carriles, que tantos millones han costado, ofrecen hoy muy pocas utilidades, sin duda por carecer, en su mayor parte, de efectos de transporte. El capital invertido en esas líneas no da los resultados que todos se prometian, y en algunas ha sido necesario disminuir el personal hasta un extremo perjudicial, porque apenas recaudaban lo necesario para su conservacion. ¿De donde procede esa falta de transportes, causa principal de que las empresas no prosperen? ¿Consiste, por ventura, en que nuestra España carezca de agricultura, de industria y de comercio?»

No, seguramente. Nuestra nacion es eminentemente agrícola, bastante industrial y tambien mercantil. El mal debe estar en otra parte: el mal es de creer consiste en que, para conducir á una estacion cualquiera los productos de pueblos que distan de ellos ocho ó diez leguas, cuesta á los dueños de las mercancías tanto el transporte de diez mil kilogramos, como les podria costar embarcándolos en Madrid y dirigiéndolos á San Sebastian ó Santander. Es necesario convenir en que los pueblos no pueden hoy conducir sus productos por una cantidad módica, y por lo tanto, en cuanto no se remedie este mal, dejarán de arrastrar los ferro-carriles todo lo que pueden y deben, lo cual coloca á las empresas en situaciones difíciles y dudosas.

A evitar este mal tiende el autor ó inventor de las *Ruedas-vias*; con ellas se propone dar impulso y doble vida á todas las líneas férreas. Montado un carro, camion ó diligencia sobre las ruedas de su invencion, será llevado por dos mulas con mas holgura que lo era antes con cuatro. De modo que vendrá á resultar una economia de la mitad del ganado, lo que no podrá ménos de favorecer al transporte. Como se puede observar, es la utilidad que reporta de un 50 por 100, lo cual no podrá ménos de facilitar la concurrencia á las estaciones de personas y efectos. Paremos ahora al invento, fundamento esencial de esta economia.

Es un mecanismo sumamente sencillo. Consiste en montar sobre dos ejes de hierro, cuatro ruedas iguales ó parecidas á las que usan los coches de los ferro-cariles. Construir despues otras cuatro ruedas, algo mayores, de hierro dulce. Estas tendrán por el interior la figura ó forma de un rail, por cuya razon las damos el nombre de *Ruedas-vias*. Introducir en ellas una de las otras, á las cuales llamaremos *motoras*, y vendrá á resultar que, girando estas por el rail interior de la *rueda-via*, ofrecerá como se comprende, parecidos resultados á los que se ven en un ferro-carril. Así como en este, al impulso de las locomotoras, se deslizan las ruedas de los coches por la via plana, así tambien, en el invento que nos ocupa, al impulso de las mulas, se deslizarán las ruedas *motoras* por el rail que en el interior lleva la *rueda-via*, haciendo á la vez que esta y aquella den vueltas acompasadas y ligeras, presentando sin intermision la *rueda-via* su rail á la *motora*, lo cual ofrecerá al carruaje mayor movimiento, fuerza y comodidad, debido en parte al ancho de la llanta de la *rueda-via*.

Es de incalculable resultado el conseguir el objeto, pues llevando todo carruaje via propia para dirigirse á donde convenga, no hay necesidad, para tramos cortos y de limitado movimiento de construir caminos de hierro, que tantos millones cuestan, y en los cuales no se puede variar la direccion, si falta la via; y es finalmente un beneficio de inmensas proporciones y positivos resultados para la agricultura, la industria y el comercio.

El privilegio se desea obtener por cinco años.

El objeto de este mecanismo es facilitar más fuerza, economia y ligereza á todo género de transportes.

Madrid 25 de Marzo de 1872.—Ignacio Bartolomé.—Cleto de Ochoa.»

NOTA. El privilegio de invencion que por cinco años solicita-

mos, ha de recaer sobre un aparato mecánico de dobles ruedas férreas, aplicable á toda clase de carruajes, conforme con lo descrito en la presente Memoria y planos que por duplicado se acompañan.

Sigue la nota firmada por el Director del Conservatorio de Artes, haciendo constar que la Memoria original queda archivada en el establecimiento.

Y por nuestra parte debemos consignar que nos hemos permitido hacer algunas ligerísimas correcciones en el texto de la Memoria, en que se ha debido incurrir al copiarla, y que facilita su mejor inteligencia, aunque sin variar en nada la descripción.

COMPañIA DE LOS FERRO-CARRILES DE SEVILLA Á HUELVA Y MINAS DE RIO-TINTO.

CONSULTA y dictámen de letrados acerca de los derechos de dicha Compañía á los terrenos de dominio público en el ramal de Niebla á Rio-Tinto.

CONSULTA.

Con arreglo al Decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868, el gobernador de Huelva hizo en 26 de Junio de 1871 á la Compañía del ferro-carril de Sevilla á Huelva la concesion de un ramal de camino de hierro desde el pueblo de Niebla á las minas de Riotinto, y le dió la declaracion de utilidad pública en 12 de Agosto, que fué ratificada por el ministerio de Fomento, en 25 de Noviembre de aquel año.

La ley de 17 de Pebrero de 1873 aprobó la venta de las Minas y facultó al Poder Ejecutivo para que concediera á los compradores un ferro carril desde ellas al puerto de Huelva. La orden de 25 de Junio último hizo cesion á estos de un proyecto que habian estudiado los ingenieros del gobierno, y los compradores, separándose de él, han presentado en 3 de Julio uno distinto; pero que invade el trazado de la Compañía consultante en una extension de treinta y ocho kilómetros.

Ahora bien: el privilegio que el gobierno pudiera tener respecto á su trazado, ¿pudo trasmitirlo á los compradores de las Minas?

Habiendo estos abandonado aquel proyecto y presentado otro distinto, ¿pueden alegar en su favor el derecho de preferencia que tuviera el Estado?

En el caso de que haya incompatibilidad entre el proyecto de los compradores y el de la Compañía, ¿cual es el derecho preferente?

DICTÁMEN.

Para evacuar la consulta que sobre los puntos indicados en la anterior pregunta nos pide la Compañía concesionaria del ferro-carril de Sevilla á Huelva y á las minas de Riotinto debemos hacer una detenida enumeracion de los hechos con arreglo á los antecedentes é instrucciones que nos ha suministrado la parte consultante.

Desde que esta Sociedad se formó, en 25 de Mayo de 1870, proyectaba construir un ramal, que, partiendo del Pueblo de Niebla, terminase en las minas de Riotinto. Dos cosas se proponia alcanzar con la realizacion de este pensamiento: una, alimentar la linea principal con los abundantes productos de aquellas riquísimas minas; y la otra empalmar en su dia con el ferro-carril de Mérida á Sevilla, viniendo así á constituir con las diversas secciones de su proyecto, un camino que arrancara en el Puerto de Huelva y recorriendo el valle de Riotinto, llegase hasta Zafra en la provincia de Badajoz.

Con arreglo, pues, al decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868, solicitó del gobernador de Huelva la concesion del susodicho ra-

mal, quien la otorgó en 26 de Junio de 1871. Pidió luego á la misma autoridad la declaracion de utilidad pública para los efectos de la expropiacion forzosa y, previa la observancia de los trámites marcados en el art. 8.º de aquel decreto, se accedió á esta petición en 12 de Agosto siguiente; declaracion que fué confirmada y ratificada por real orden de 25 de Noviembre de aquel año.

La misma Compañía acudió en 16 de Noviembre de 1872 al ministerio de Fomento solicitando la concesion de terrenos de dominio público para el mencionado ramal, fundándose en los artículos 2.º y 4.º del citado decreto-ley de Noviembre; y despues de oír los informes del ingeniero de Huelva y el de la Junta consultiva, se acordó que se formase el pliego de condiciones para hacer la concesion, y, aprobado que fué en 7 de Junio de 1873 por el señor ministro, se remitió á Sevilla para la aceptacion de la Compañía, la cual prestó su conformidad en 13 del mismo mes.

A pesar de estar terminado el expediente, como se pasara el tiempo sin dictarse la orden de concesion, reclamó la Compañía sin resultado alguno, porque el ministerio de Fomento habia resuelto, sin duda, alargar indefinidamente el asunto.

Debe advertirse que, hasta este tiempo, la Compañía Sevillana no se ha visto inquietada por nadie en lo relativo á su ramal de Niebla á Riotinto, circunstancia muy digna de tenerse en cuenta.

Así las cosas, en 20 de Agosto de este año se publicó una ley cuyo artículo 4.º dice literalmente lo que sigue: «Tampoco podrá nunca suspenderse, ni siquiera interrumpirse el curso de las solicitudes de concesion de Obras públicas, ni ménos aplazarse las resoluciones á que da derecho la ultimacion legal de sus diferentes tramitaciones. Cuando en este estado existan dos ó más peticiones de una misma obra, obtendrá la concesion la que mayores ventajas ofrezca al dominio público en general, y en particular al interés local ó provincial, segun los casos, justificadas aquellas por los informes y reclamaciones que de cada expediente consten.»

Invocando la Compañía este terminante precepto, ha acudido una y otra vez al ministerio de Fomento sin haber podido conseguir hasta hoy ser atendida, y que se resuelva un expediente totalmente terminado desde 13 de Junio, ¿Por qué no se le han concedido los terrenos de dominio público? ¿Qué causas han existido para suspender de este modo la resolucion de este asunto? Veámoslo.

La ley de 17 de Febrero de este año, en su artículo único, adjudicó definitivamente en venta las minas de Riotinto á varios compradores ingleses, que enumera, y facultó al gobierno para que les concediera un ferro-carril, desde ellas al puerto de Huelva con la declaracion de utilidad pública, pero sujetándose á la ley y reglamentos de ferro-carriles.

En tal estado el representante de la Compañía compradora de las minas acudió, no al ministerio de Fomento, sino al de Hacienda, solicitando que se le respetase en todos los derechos y acciones que habia adquirido por la ley de Febrero, recayendo en su consecuencia la orden de 25 de Junio de este año publicada en la *Gaceta* del 27.

De esta orden resulta: 1.º que existia un proyecto de ferro-carril estudiado por el gobierno para la explotacion de las minas de Riotinto, el cual se tuvo presente al formarse la Memoria para la venta y figuró en la condicion once de las economicas: 2.º Que pertenecia al Estado el derecho exclusivo de hacer un ferro-carril desde las minas á Huelva, y añade, que lo podia ceder, enajenar y transferir á un tercero sin limitacion alguna, pero refiriéndose siempre al trazado estudiado por los ingenieros del Estado: 3.º Que el gobierno comunicó por real orden de 30 de Setiembre de 1872 á los representantes de España, en Viena, Paris y San Petersburgo, que hacia la concesion de la linea férrea de Riotinto á Huelva, con la enajenacion de las minas independiente de la de

Huelva á Sevilla; lo cual prueba que le era conocida la concesion que la Compañía tenia hacia más de un año de Niebla á Riotinto: 4.º Que el ministro de Hacienda reclamó por esta orden al de Fomento el citado proyecto; y 5.º Que las disposiciones aplicables á los compradores de las minas, son el decreto-ley de Noviembre de 1863, y disposiciones dictadas para su ejecucion.

Pues bien: remitido por el ministerio de Fomento al de Hacienda el proyecto reclamado, en oficio de la Direccion de 15 de Julio, sin la menor observacion, resulta, segun los informes que se nos han dado, que los compradores han presentado en aquel departamento, un nuevo trazado, enteramente distinto del estudiado por el gobierno y que figuró en las condiciones economicas para la venta de las minas. Este nuevo proyecto se presentó con fecha 3 de Julio, lo cual explica ya el por qué de la detencion en resolver el expediente de la Compañía Sevillana, no obstante que esta terminado desde el 13 de Junio. Es decir, veinte dias antes de haberse presentado el proyecto de los compradores.

Sin embargo de que la Junta consultiva habia informado ya acerca de la pretension de la Compañía, referente á la concesion de terrenos de dominio público, el expediente, en union con el de los compradores, ha vuelto otra vez á informe de aquella corporacion para oír su dictámen respecto á la compatibilidad de ambos proyectos.

Hay un antecedente que por su interés no podemos pasar en silencio. El nuevo trazado de los compradores, se separa por completo del estudiado por el gobierno, y segun nos afirma la parte consultante, toca en unos puntos, y en otros está superpuesto al de la Compañía, que, como ya hemos dicho, fué presentado mucho antes de haberse vendido las minas.

Contra estos actos ha protestado la Sociedad Sevillana, y aun cuando en varias instancias alega que no se puede confundir el expediente de los compradores, que empieza ahora, con el suyo há tiempo terminado, es lo cierto, que la administracion ha prescindido de toda clase de consideraciones, y que no se ha dictado aun la anhelada resolucion.

En realidad, se nota en la administracion cierta tirantez en sus relaciones con la Compañía; porque no se explica bien, cómo estando legalmente terminado el expediente desde el momento mismo en que esta aceptó las condiciones impuestas por el ministerio de Fomento, no se ha dictado la orden concediendo los terrenos de dominio público que pedia. Aquella aceptacion dejaba perfecto el contrato administrativo, por virtud del cual, el gobierno tenia el derecho de hacer cumplir á la empresa obligada lo solemnemente convenido, bajo pena de caducidad, caso contrario. Existia el convenio mútuo; faltaba sólo la orden que venia á ser la consumacion del acto, despues del cual, sólo quedaba á la Compañía el ineludible deber de concluir su linea en el tiempo y con las condiciones estipuladas.

Y si la administracion tiene siempre el deber de no dilatar la resolucion de los asuntos, despues de la ley de 20 de Agosto, no hay razon alguna que justifique la demora. «Tampoco podrá nunca (dice el art. 4.º) suspenderse ni siquiera interrumpirse el curso de las solicitudes de concesion de Obras públicas, ni ménos aplazarse las resoluciones á que da derecho la ultimacion legal de sus diferentes tramitaciones.» Luego el ministerio de Fomento ha infringido esta disposicion en el mero hecho de no haber resuelto, hasta la fecha, un expediente terminado hace cinco meses.

Y no se diga que este asunto marchaba paralelamente con el de los compradores de las minas de Riotinto; porque, aparte de otras razones que aduciremos en su lugar oportuno, existe una tanto más incontestable, cuanto que está reducida á una cuestion de fechas. El expediente de la Compañía Sevillana, despues de los informes periciales, quedó terminado en 13 de Junio, en que aquella aceptó, las condiciones impuestas por el ministerio de Fomento, mientras que la solicitud de los compradores acompañando los

planos de su trazado, no se presentó hasta el 3 del siguiente Julio según los informes recogidos; ó lo que es lo mismo, veinte días después. Por consiguiente, no hay nada que pueda justificar la demora en que ha incurrido la administración con un propósito que no es fácil poder averiguar.

Con buenas razones podría sostenerse que la declaración de utilidad general, implícitamente lleva envuelta la concesión de terrenos de dominio público; porque, si por virtud de ella es lícito expropiar á los particulares, no se comprende cómo ese derecho no alcanza al Estado cuando la obra proyectada necesita atravesar aquellos terrenos; y como la línea de Niebla á Riotinto está declarada de utilidad pública desde Agosto de 1871, ratificada por el gobierno en 25 de Noviembre del mismo año, creemos procedente la concesión de terrenos que solicita la Compañía Sevillana así como también opinamos que no se ha cumplido con lo terminantemente establecido en el art. 4.º de ley de 20 Agosto.

Empero veamos la cuestión bajo otro punto de vista. La ley de 17 de Febrero de este año autorizó al gobierno para que concediera un ferro-carril desde las minas al puerto de Huelva, á la Compañía compradora con sujeción á la ley y reglamentos de ferro-carriles. No determinó cuál había de ser ese camino, ni qué trayecto había de recorrer. Se limitó pura y simplemente á dar aquella facultad, al Poder Ejecutivo, para que hiciera el uso que estimara conveniente.

Apoyándose en aquella disposición, el representante de la Compañía compradora acudió, no al ministerio de Fomento, sino al de Hacienda, en solicitud de que se reclamasen de aquel centro los estudios y proyectos que el gobierno había hecho de un ferro carril desde las minas al puerto de Huelva, y que se le considerase subrogado en todos los derechos y acciones del Estado, en lo referente al susodicho proyecto. La cuestión se llevó al Consejo de ministros, y se dictó en su consecuencia la orden de 25 de Junio, que ya conocemos, accediendo en redondo á cuanto se pedía.

Más ¿qué proyecto era ese? El que años antes habían estudiado los ingenieros del gobierno entre los puntos indicados: el mismo que figuró en la Memoria y en la condición 11 para la venta de las minas; y el que remitió la Dirección de Obras públicas al ministerio de Hacienda en 15 de Julio de este año. No podía ser otro.

Pues ahora bien: todos los derechos que sobre este particular puede ostentar la Compañía compradora, arrancan de la ley de Febrero, y en ella nada se dijo de ese proyecto que há tiempo tenía estudiado el gobierno. Como se trata de una ley especial, si hubiera sido su pensamiento otorgar un privilegio á los compradores, con exclusión de cualquier otro, y aun darle prioridad, lo habría expresado clara y concretamente, porque los derechos no se presumen, se otorgan. La prueba inconcusa de que no es ese su espíritu, está en que en ella se preceptúa, que al conceder el gobierno el ferro-carril y declararle de utilidad pública, sea con *sujeción á la ley y reglamentos de ferro carriles*. Pues la orden de 25 de Junio, al conceder el proyecto del gobierno á los compradores, y al declarar que estos tienen todos los derechos que el Estado se reservó, ha infringido la ley de Febrero, toda vez que en ella nada se ha dicho acerca de este punto, ni para tanto quiso facultar al gobierno.

Ni es cierto que el Estado se haya reservado ese privilegio; porque de ser así, no habría ratificado la declaración de utilidad pública otorgada á la Compañía de Sevilla, ni permitido á esta que empleara sus capitales con su autorización y compromiso para luego despojarla de su derecho. El privilegio, pues, no existía, y no existiendo, no han podido transmitirse esas prerrogativas imaginarias.

Esa misma orden de 25 de Junio declara que la legislación aplicable á este caso es el decreto-ley de 14 de Noviembre, y no la ley de 3 de Junio de 1855 y sus reglamentos, como acorde con la de 17 de Febrero, dijo el ministro de Fomento en su orden de 13

de Mayo. Armonías administrativas, que dan por resultado esa confusión que reina en este asunto, y que ponen en el caso á la Compañía Sevillana de no saber á qué legislación atenerse, vista la diversidad de criterios que se aplican.

Ni es posible tampoco admitir la interpretación que se quiere dar al art. 5.º del decreto-ley. Verdad es que, según él, tiene el gobierno facultad para declarar la prioridad en favor de la obra que considere más útil; pero «en igualdad de circunstancias,» dice, y esa igualdad no existe en este expediente. El artículo habla del caso en que dos ó más particulares solicitudes den lugar á un mismo expediente, en el cual sean oídas las personas y corporaciones competentes; pero no se refiere al punto que discutimos; porque ni se trata de solicitudes presentadas por diferentes peticionarios, ni tampoco se trata de un solo y exclusivo negocio. El expediente de la Compañía Sevillana, terminó antes de empezar se el de la compradora de las minas, el primero trata de los terrenos públicos comprendidos entre el pueblo de Niebla y Riotinto el segundo se refiere á los que existen entre estas minas y el Puerto de Huelva. Luego son asuntos que no guardan analogía entre sí, y no puede aplicarse el artículo que analizamos.

(Se continuará.)

TÚNEL DE SAN GOTARDO.

Ya digimos hace algunas semanas que, según la Memoria mensual del Consejo federal suizo, la galería de dirección del túnel tenía, á fin de Octubre último, 921 metros. Vamos á dar algunos detalles sobre tan importante obra.

Durante el mencionado mes se ocuparon 1.217 operarios.

En el tajo de Goeschenen, la galería de avance ha atravesado gneis granítico, gneis glandular y gneis micasquístico, semejantes á las rocas precedentemente encontradas.

La temperatura del aire, á 444 metros de profundidad, ha sido por término medio de 15º, mientras que la observada en la embocadura del túnel era de 7º, también por término medio.

Se ha proseguido el montaje de las turbinas segunda y tercera con los compresores correspondientes; la construcción de cuatro grandes depósitos de aire; la colocación del segundo gran conducto de agua para las mencionadas segunda y tercera turbina, ejecutándose la unión del primer grupo de tres compresores con los depósitos y el tubo de conducción de aire al túnel. A partir del 8 de Octubre, se empezó á producir aire comprimido por medio del primer grupo de nuevos compresores, sistema Collojon, que, después de varias interrupciones procedentes de desarreglos en algunas partes de las máquinas, han emprendido una marcha regular y satisfactoria.

El trabajo de perforación se ha hecho con las máquinas Dubois y Francois, con las cuales se ha obtenido un avance medio de metros 2'258 diarios.

Del examen de las obras hechas el 17 de Noviembre por la comisión internacional, ha resultado una longitud en la galería de avance de 490 metros por el lado de Goeschenen.

Por el de Airolo, la perforación se ha verificado en 26 metros atravesando micasquistos calcáreos; en unos 11 metros por micasquistos cuarzosos, y en 21 metros por micasquisto granítico.

La roca está grieteada en dos direcciones principales; la primera, de Norte á Sur, y la segunda del Oeste al Este. Las grietas de esta última dirección dividen la roca en bancos de 30 á 60 centímetros de espesor, y dan paso al agua que todavía el mes pasado penetraban abundantemente en el subterráneo. El agua brotaba en mayor cantidad en el fondo de la galería, mientras que disminuía sucesivamente en las partes abiertas anteriormente, lo que explica el hecho de que la cantidad de agua, medida en el momento en que la galería llegaba á 470 metros de profundidad, no es ya más que de 182'5 litros por segundo.

En este mismo costado de Airolo, se ha terminado el montaje de las turbinas y de los compresores correspondientes; la colocación del gran conducto de agua del *Tremola* á las turbinas se ha concluido también, y han empezado las ensayos con el primer grupo de compresores.

Con seis perforadoras de Dubois y Francois se ha conseguido un avance medio diario de 1 metro 935 milímetros.

El 19 de Noviembre, día de la medición de las obras por la comisión internacional, la galería de avance tenía una longitud de 495 metros. El mismo día faltaba por consiguiente 10 metros para un kilómetro de túnel entre ambos lados.

En la sección de Lugano-Chiaso, el mal tiempo continuaba, no permitiendo trabajar más que quince días durante el mes de Octubre; además, la altura de las aguas impidió continuar las numerosas obras hidráulicas empezadas cerca del lago de Lugano; sin embargo, á pesar de estas circunstancias desfavorables, los resultados obtenidos en el movimiento de tierras no fueron inferiores á los del mes anterior.

TÚNEL DE LA MANCHA.

El ingeniero Thomé de Gamond, cuyo proyecto de túnel á través del canal, tanto se agita en estos momentos, acompaña dicho proyecto de algunos detalles sobre los estudios que ha hecho por sí mismo para explorar el suelo submarino, y que no queremos dejar de publicar, no obstante que no nos parecen tan concluyentes y de tanto interés como á otros periódicos de los que como el nuestro se ocupan con especialidad de estas materias.

Mr. de Gamond hacia sus operaciones en ayunas; después de haber tenido cuidado de llenarse las orejas de hilas mezcladas con manteca y de cubrir la parte exterior de los órganos auditivos con una ancha compresa igualmente impregnada de manteca, se introducía en las narices unas mechas de algodón engrasadas, fáciles de retirar, para preservar las fosas nasales de la presión directa del agua; después, se llenaba la boca, en el instante mismo de la inmersión, con aceite de olivas.

Se ataba á los pies dos saquitos de chinarrros, de 20 kilogramos cada uno, y otros dos del mismo peso en las manos. Para facilitar la subida, se ceñía á la cintura una correa con 10 vejigas de puerco. Un cuchillo de precaución pendiente de la muñeca derecha y una bolsita delante del abdomen, para meter las muestras que arrancaba del fondo, completaban los preparativos de inmersión.

«Con este raro atavío, dice, me lancé al abismo, en parajes cuya profundidad sondada variaba entre 30 y 33 metros.

»El piloto Termisien, de Boulogne, estaba sobre la cubierta del barco dirigiendo el lanzamiento rápido de dos betas (1) que conservaba en sus manos, como dos cordones simpáticos que debían prevenirle cuando quiera subir el buzo á la superficie.

»Apenas había tocado el fondo, sobre el cual mis sacos de guijarrillos caían con cierto choque, al cual estaba preparado, hincar mi espátula en la arcilla, coger la muestra, meterla en la bolsita, cortar los cordones del lastre suspendido de mis piernas y abandonar el de las manos, todo era obra de un tiempo tan corto, que me guardé bien de prolongar ni una pulsación desde la inmersión primera.»

El intrépido ingeniero bajó tres veces de este modo al fondo del canal de la Mancha en un mismo día.

«Al subir de mi tercera y última visita, añade Mr. de Gamond, fui atacado por peces carnívoros que me mordieron los brazos y las piernas: uno de ellos me mordió en el labio y me hubiera herido del mismo golpe en la garganta si esta no hubiese

(1) Nombre que se da en la marina á un cabo delgado compuesto de tres cordones.

(N. del traductor.)

estado preservada por una gruesa bufanda. Me desembaracé rápidamente de este último, que me causó un vivísimo dolor, pero que me soltó en cuanto le toqué con la mano.

»Ya fuese un movimiento inverso real ó simple efecto de una ansiedad bien justificada, me pareció durante un momento, muy corto es verdad, que descendía y que aquellos animales me precipitaban hácia el fondo. El hecho es que mis gentes tuvieron que tirar un poco y que sintieron cierta resistencia en la cuerda de seguridad; mientras que en las anteriores experiencias la ascension natural por las vejigas había siempre prevenido y precedido la acción del cordel.

»Me consideré perdido. Sin embargo, preservado más bien por una instintiva energía que por un acto de voluntad, fui bastante dichoso para no abrir la boca, y reaparecer después de 52 segundos de inmersión. Mis marineros vieron uno de aquellos monstruos que me habían asaltado y que me siguió hasta llegar á flor de agua. Eran congrios.

»Por mi parte, no los ví: tan turbada estaba mi vista. Me limité á formar la cruz de San Andrés extendiendo mis miembros en el agua, con la cara hácia el cielo, para aliviar los pulmones y restablecer sus funciones, interrumpidas durante cerca de un minuto. El piloto Termisien me había cogido prontamente por los hombros atrayéndome á la barca donde fui recogido por una veintena de brazos. Yo tenía cinco heridas distintas producidas por los agudos dientes de aquellos horribles escamosos, de lo cual deduje que mis adversarios me habían atacado cinco á la vez. Las heridas parecían hechas con tenedores clavados en la carne y se empezaron á cerrar en la noche del día siguiente.

»Bien pronto me inlemnicé de esta malaventura, cuando me fué posible comprobar que las muestras del suelo, cogidas en el fondo del mar, eran arcilla wealdiana, idéntica á la que yo había reconocido en Inglaterra en las llanuras bajas cercanas al estrecho. La laguna que existía en mi diafragma geológico se encontraba ya rellena.»

NOTICIAS DEL EXTREMO ORIENTE.

CHINA.

La gran Compañía telegráfica del Norte ha restablecido la comunicación submarina con Shanghai, Japon y Europa.

El gobierno de Hong-Kong ofrece una recompensa al que descubra á los que han cortado el cable submarino de China; y de las investigaciones hechas hasta la presente, el delito, más bien que obra de los chinos, parece ser de algun buque, cuyas anclas han podido enredarse en el cable y precisar luego la cortadura de este para ser zafadas.

Aunque no de nuestra especialidad reproducimos, por lo curiosa, la siguiente:

El cuerpo de policía de Hong-Kong saca á subasta el servicio fotográfico de las cárceles, el cual tiene por objeto retratar á los presos para que la semejanza de estos quede en los archivos de la dependencia, y puedan ser hallados fácilmente en caso de fuga.

JAPON.

Va á introducirse una reforma en el sistema de pesas y medidas asimilando aquel al inglés. Es una lástima, pues sería infinitamente preferible el sistema métrico decimal.

Se dice que la Compañía telegráfica de Londres va á poner un servicio para el Japon y China, en competencia con la agencia Reuter, y de la lucha que ha de surgir entre estas dos empresas resultará una baja de precio en las suscripciones de telégramas.

FILIPINAS.

Participa el señor alcalde mayor de camarines del Sur con fecha 12 de Noviembre que D. Mariano de Garchitorea, español fi-

lipino, del comercio, y vecino de Lagonoy, ha presentado una solicitud de registro de cuatro pertenencias de una mina de carbon mineral en el sitio de Anapol, jurisdiccion del pueblo de Caramoan de dicha provincia, en terrenos francos ó valdíos cubiertos de vejetacion.

El Comercio de Manila da los siguientes detalles sobre las grandes catástrofes marítimas que se lamentan en aquel apartado archipiélago:

Recordando los siniestros ocasionados por los vaguios de la segunda quincena de Octubre, hemos hecho el siguiente resúmen que no pretendemos sea completamente exacto, porque aun no se tienen noticias ciertas de la suerte de algunos otros buques.

PERDIDOS.	CON AVERÍAS.
Mindoro.	Cervantes.
Bella María.	India.
San Juan.	Nuevo Lepanto.
Villa de Cée.	Imán.
Esmeralda.	Fidelidad.
Águila de Oro.	Magdalena.
Violin.	Emuy.
Matilde Encarnacion.	Carigarano.
Vencedora.	Comercio.
Caridad.	Montañés.
Librada.	Marina.
Efe Eme.	Progreso.
Romualda.	Ester.
Paz.	Salvador.
Villagarcía.	Santa María.
	Vida.

La precedente triste relacion da verdadero interés á la noticia que sigue tomada del mismo periódico:

«Ha llegado á nuestra noticia que la construccion del bote salva-vidas costeado por la Sociedad de Regatas, va muy adelantada y que no tardaremos en verlo en las aguas del Pasig.

El último balance de la Sociedad arroja una existencia en Caja de 8.508'73 cantidad que nos parece suficiente para el objeto, dado el desprendimiento de los constructores que se ofrecieron á cargar solamente los gastos indispensables.

Opinamos porque este bote sea entregado á la capitania del puerto, que cuenta con elementos para su conservacion y custodia, así como con personal inteligente y dispuesto en casos dados.

La Sociedad de Regatas tendrá siempre la vanagloria de haber contribuido á dotar al puerto de una embarcacion indispensable para el salvamento de naufragos, y cada uno de los que hemos ayudado al logro de tan humanitario objeto, nos envaneceremos de ver traducido en hechos lo que desde hace mucho tiempo venia siendo proyecto sin inmediata realizacion.

La Casa de Moneda de Manila, desde el mes de Mayo de 1861, en que dió principio á la fabricacion, hasta fin de Diciembre de 1872, ha dado los productos siguientes:

	Monedas de oro.	Monedas de plata.
De 20 pesetas..	3.333.540	»
De 10 pesetas..	1.231.794	»
De 5 pesetas..	1.501.950	»
De 2'50 pesetas..	»	681.961
De 1 pesetas..	»	1.255.299
De 0'50 pesetas..	»	467.151
Total monedas.	6.067.284	2.404.461
Valor en pesetas.	86.498.490	3.193.777
	89.692.267	

Esto, en once años; pues desde el 1.º de Enero al 30 de Junio de 1871 estuvieron paralizadas las labores, á causa de las obras de reparacion que hubo necesidad de hacer por consecuencia del terremoto.

Corresponde, pues, una produccion anual de 8.172.027 pesetas, que seguramente es excesiva para la poblacion del archipiélago; pero esto se explica por el afán de atesorar de los chinos y de una parte semisalvaje de los indigenas.

CRÓNICA.

Clearing-house francés. El total de las cantidades comparadas en el centro de compensaciones de Paris, durante el mes de Noviembre último, ascendió á 21.558 306'71 frs. Esta suma, si bien es muy inferior á las que presenta la antigua institucion de este género en Lóndres, demuestra sin embargo un progreso, y que va echando raíces en la capital de Francia.

Movimiento de navegacion. Durante los once primeros meses de 1873, el movimiento de navegacion en Francia ha consistido en 29.179 buques entrados con carga, cuyo porte total llegó á 6.693.077 toneladas, y una salida de 20.602 barcos con 4.076.689 toneladas. El movimiento correspondiente al mismo período de 1872 fué de 28.764 buques entrados, con 6.712.162 toneladas y 22.872 salidos con 4.568.916.

Derechos de aduanas. No obstante la disminucion en las toneladas de importacion, en el mismo periodo, han recaudado las aduanas francesas 272 millones de frs. por derechos de entrada, contra 161.700.000 frs. en el mismo espacio de tiempo del año 1872.

Nuevo asalto de tren. El sábado 17 por la noche, la partida Guzman, que recorre algunos pueblos de la provincia de Ciudad-Real, hizo que descarrilara el tren-correo en las inmediaciones de Santa Cruz, kilómetro 247, sin que afortunadamente hubiese que lamentar desgracia alguna personal.

Las fuerzas que iban custodiando al tren se lanzó sobre los bandidos, sosteniendo un nutrido fuego, con feliz éxito, pues la faccion se retiró.

Sin duda equivocando las consecuencias del suceso, la *Correspondencia* del domingo pasado decia:

Anoche fué robado el tren de Andalucía en Almuradiel.»

Auxilios de salvamento. Segun la reseña estadística que acaba de publicarse, los botes salva-vidas de Inglaterra han salvado en el año 1873 469 personas y 21 buques.

Carbon aleman. La produccion del carbon de piedra en Alemania aumenta considerablemente. El que se estrajo de Saarbruck en el mes de Octubre último consistió en 404.604 toneladas: así que empieza á exportarse para Francia, Bélgica y Holanda.

Un martes verdaderamente aciago. Hé aquí las hazañas cometidas el último martes por las facciones carlistas, que tomamos de varios periódicos:

—Los carlistas destruyeron el martes el puente de Caldas.

—En Fraguas destruyeron el martes los carlistas la via férrea de Santander.

—El martes quemaron los carlistas el puente de Renedo.

—Tambien destruyeron el martes los carlistas el puente de Corrales (Santander).

—En Renedo cortó el martes la faccion Mendiry los hilos telegráficos.

Rehabilitacion del servicio. Ya circulan sin dificultad alguna los trenes por la línea de Andalucía.

Triste detalle. Por noticias que recibimos de Mogente relativas á la catástrofe del puente Boquilla, resulta que en el momento de la caída de los 24 trabajadores murieron 18 á los pocos momentos cuatro y los dos restantes se encuadran muy mal.

Renovacion. En la conferencia celebrada el lunes á última hora entre los señores ministro de Hacienda y Elbogen, quedó acordado que el Tesoro recoja del Banco de Paris los 300 millones en títulos que obran en poder del mismo, como garantía de la operacion de crédito realizada en tiempo del mismo como garantía de la operacion de crédito realizada en tiempo del Sr. Pedregal.

La operacion para renovar el crédito que contra el Tesoro tiene el Banco de Paris, está ya terminada con beneficios para el Estado.

Desgracia. La máquina-piloto del tren mixto descendente de la línea del Mediterráneo, atropelló el domingo último á un maquinista en la estacion de Alcázar de San Juan, dejándole muerto en el acto.

Otra desgracia. Entre el 4.º y 5.º kilómetros de la línea férrea del Norte, ha sido hallado el domingo último el cadáver de un hombre, muerto á consecuencia de haberse caído del tren, según parece.

Comunicaciones. Según los últimos telegramas de Santander, las vías férreas y telegráficas quedarán en breve restablecidas, empezando la circulación de los trenes.

Puertas y ventanas. «Tenemos motivos, dice un colega, para creer, que el impuesto sobre puertas y ventanas se cobrará, pero planteándolo de modo distinto de como pretendía el Sr. Pedregal y con ventaja para los contribuyentes.»

No comprendemos la *ventaja*, pues ya dijimos que el tal impuesto tiene, entre otros, el inconveniente de una desigualdad enorme. El propietario de nuestro modesto periódico habra de pagar *sesenta y cuatro veces* más que un vecino suyo muy alto dignatario y propietario acandalado. ¿Es esta la *ventaja* á que se refiere la *Correspondencia*?

Retribucion de confidencias. Acaban de distribuirse las cantidades ofrecidas á los que descubriesen los falsificadores de letras de cambio con que robaron al Banco de Inglaterra, habiendo recibido una criada de un hotel 25.000 rs. por una delacion y otros 25.000 por otra; un librero de Edimburgo 15.000; un dependiente de una tienda de útiles de escritorio 10.000; otra persona 15.000. y el resto de la cantidad ofrecida á los delatores se ha repartido en sumas de á 5.000.

Papel de hierro. La industria adelanta cada día de un modo notable. Se habia hablado de papel de muchas clases y fabricado con muchas materias; pero que el hierro sirviera para escribir, nadie podia figurárselo. Sin embargo, un diario de Londres ha recibido una carta que es una muestra de esta invencion. Es una hoja que no tiene más espesor que una milésima de pulgada; seguramente la más delgada que se ha visto en el mundo.

FERRO-CARRILES

DE TARRAGONA Á MARTORELL Y BARCELONA.

KILÓMETROS EN EXPLOTACION: 102.

Productos del mes de Diciembre de 1873.

Reales vellon.

73.672 pasajeros.	516.463'59
Mercancías, equipajes, etc.	532.578'82
Total.	1.049.042'41
Productos en igual mes de 1872	944.497'59

Aumento. 104.544'82

Product. desde el 1.º de Enero al 31 de Diciembre de 1873.	10.862.552'65
Idem en igual período de 1872	11.633.183'82

Disminucion. 770.631'17

Producto por kilómetro en el año de 1873.	106.495'61
id. id. id. de 1872	114.050'82

Disminucion. 7.555'21

Barcelona 15 de Enero de 1874.—P. A. del secretario, Victor Gebhardt.

VALORES ESPAÑÓLES

NEGOCIADOS EN PARÍS FUERA DE BOLSA

Acciones.	Sevilla á Jerez y Cádiz	16 50
—	Canalización del Ebro.	40 —
—	Minas de Huelva.	170 —
—	I. em idem.	200 —
—	Banco territorial de España.	358 75
Obligs.	Noroeste	47 50
—	Sevilla á Jerez (antiguas)	48 50
—	Idem nuevas.	47 —
—	Del ayuntamiento de Madrid.	— —

GUIA DE LOS ACCIONISTAS

JUNTAS GENERALES.

Nueva Compañía del ferro-carril de Alar á Santander.— No habiendo podido deliberar la Junta reunida el día 5 del corriente sobre el asunto especial de su convocatoria, el Consejo de administración ha acordado convocar otra nueva extraordinaria, que tendrá lugar el día 10 del inmediato mes de Febrero, á la una de la tarde en el domicilio social, Puerta del Sol, núm. 14, cuarto tercero, en la cual se resolverá:

- 1.º Sobre la enajenacion de la concesion de este ferro-carril y los acuerdos que sean su natural consecuencia;
- 2.º Sobre la reforma del art. 47 de los estatutos.
- Y 3.º Sobre la autorizacion al Consejo para contratar en su caso un empréstito por medio de la emision de obligaciones, ó en otra forma que se estime conveniente.

Serán validos para esta Junta los depósitos de acciones ya verificados, y se podrán constituir nuevos depósitos hasta 10 dias antes del señalado para la Junta.

Para poder asistir á ella se requiere ser poseedor de 50 acciones por lo ménos, y depositar los títulos representativos de las mismas en las cajas de la Compañía, cuyos depósitos podrán hacerse indistintamente en Santander ó Madrid, y de ellos se dará un resguardo nominativo, que servirá al accionista de papeleta de entrada para la Junta.

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

En el caso de no reunirse el número suficiente de accionistas la celebración de la Junta tendrá lugar el día 20 del mismo Febrero, y los acuerdos que en ella se tomen serán válidos y obligatorios á todos los accionistas.

Se ruega á los que hayan de ejercer representacion de otro ú otros accionistas, se presenten en las oficinas del Consejo, desde las diez hasta las doce de la mañana, el día de la celebración de la Junta á fin de suscribir la lista general y poder tomar nota con el orden debido de las autorizaciones que se hayan dado á su favor.

Madrid 8 de Enero de 1874.—El vocal secretario, G. Cortés.

TITULOS Y DIVIDENDOS.

Compañía de los caminos de hierro de Barcelona á Francia por Figueras.—Desde el 19 de actual, de las diez de la mañana á la una de la tarde de todos los días laborables, á escepcion de los miércoles y jueves destinados aquellos al pago de cupones atrasados de obligaciones y éstos al del cupon 7 de las acciones, se satisfarán las facturas de los cupones de obligaciones del segundo semestre de 1873, registradas con los números de 1 á 50.

Barcelona 18 de Enero de 1874.—P. A. de la J. D., Miguel Victoriano Amer, secretario.

Sociedad Española de Crédito Comercial.—El Consejo de administración de esta Sociedad ha acordado que desde el día 10 del actual se pague el cupon de las obligaciones de la misma que venció el 31 de Diciembre.

Lo que por acuerdo de dicho Consejo se anuncia para gobierno de los señores obligacionistas.

Madrid 9 de Enero de 1874.—El vocal, Juan Francisco Díaz.

Compañía de los ferro carriles de Sevilla á Jerez y Cádiz.—Los tenedores de obligaciones nuevas de esta Compañía pueden presentar los cupones números 4, 5 y 6 en la Caja de la misma, desde el 12 del corriente, de una á cuatro de la tarde para su pago, en la forma siguiente: La factura del cupon núm. 4, se satisfará á los 15 días de su presentacion. La factura del cupon número 5, á los 45 días. Y la factura del cupon núm. 6, á los 90.

Madrid 10 de Enero de 1874.—Los administradores delegados.—Luis Guilhou.—Ceferino Avezilla.

Compañía de los caminos de hierro de Barcelona á Francia por Figueras.—Verificado en el día de ayer el octavo sorteo anunciado para la amortizacion 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 emision de Granollers del año 1855: 504—908—1.220—1589—1614.

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

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

De la emision 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 emision al 3 por 100: 1126—2224—2646—3786—8662—10905—17971—18247—19855—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., Migue Victoriano Amer, secretario.

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

1.º Desde el 2 de Enero de 1874 se pagará el cupon núm. 31 de las obligaciones á razon de Rvn 28'50 (frs. 7'50.)

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

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

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

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

El Consejo de administracion 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		
» 17.321	17.330	3.ª SÉRIE.	
» 18.121	18.123	» 39.781	á 39.790
» 18.125	18.130	» 40.601	40.610
» 23.731	23.740	» 40.821	40.822

4.ª SÉRIE.

Del 46.701 á 46.707—46.791 á 46.800.

En su virtud los dueños de estas obligaciones podrán presentarla 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.

Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante.—El Consejo de administracion 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 deducion de rs. vn. 0'95 (francos 0'25), importe de los derechos percibidos por el Tesoro francés:

En Madrid, en la Caja de la Compañía.

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

En Lyon, en casa de los Sres. P. Gallinc 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 Nicolas.

TRATADO PRÁCTICO DE CAMINOS, á 8 reales.
NOMENCLATOR DE FERRO-CARRILES Y CARRETERAS, á 2 reales.

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS A 5 reales.

Estas obras se hallan de venta en las librerías de D. Justo Serano, Pasaje de Matheu; D. Leocadio Lopez, Carmen 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**

Excmo. 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 acciones produce efecto para el debido cumplimiento por parte del suscriptor desde el momento que se haya alcanzado el capital necesario para adquirir la concesion de dichas secciones, ó cualquier

ra 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.

AGENDAS DE BAILLY-BAILLIERE

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

*Agenda de Bufete.**Agenda de bolsillo.**Agenda de la lavandera.**Agendas especiales.*

Tambien han aparecido los 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.

**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.

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.

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.

FALIDAS. De Liverpool todos los miércoles. De Santander. } una vez al mes.
De Burdeos todos los sábados. De Coruña. }
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 (via Lisboa)	2675	2060	1658	3441	2060	1149	6505	4166	2684
Santander, Coruña ó Vigo.	2940	1960	1175	3430	1935	1175	7345	4900	2940
Lisboa.....	2700	1960	1175	3130	1960	1175	6700	4200	2800

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.ª.

EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

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

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

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

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

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

LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

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

CADA AÑO REPARTE

2.000 á 2.500 dibujos de bordados, labores y adornos de cuantas clases inventa el buen gusto.—24 grandes patronés 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.

COMPañÍA 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	10 al 16 Diciemb. .	22.086	.	.	3.214.277	119.559	1.667.486	58.857	1.666.791	.	60.702	.	
Madrid á Cartagena...													
Albacete á Cartag...	1.º al 7 Enero.....	.	.	.	954.131	60.210	1.202.047	86.690	.	247.916	.	26.480	
Alcázar á Ciudad-Real													
Manzanares á Córdoba.	5 al 1.º Noviembr...	1.847	9.610	169.819	189.429	39.668	870.141	77.723	.	180.712	.	88.055	
Norte de España.....													
Tucela á Bilbao.....	17 al 31 Diciemb...	.	.	.	290.603	95.301	276.790	91.019	13.813	.	4.882	.	
Valencia á Alirnsa y Tarragona													
Sevilla á Cádiz.....	24 al 31 Diciemb...	5.506	99.574	322.054	421.888	146.831	328.043	130.579	93.545	.	16.258	.	
Córdoba á Sevilla.....													
Zaragoza á Barcelona.	17 al 23 Diciemb...	9.674	.	.	435.454	36.563	694.941	58.511	.	259.487	.	21.948	
Barcelona á Pamplona.													
— á Francia...	1.º al 31 Dic. (1) ..	102.513	513.625	226.757	710.982	61.825	572.124	93.331	168.258	.	31.506	.	
— á Tarragona.													
— á Sarria'	24 al 30 Noviembr...	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Lérida á Reus y Tarrag.													
Alar á Santander.....	.	5.052	86.676	546.672	633.348	237.537	322.268	120.892	311.080	.	110.695	.	
Langreo á Gijon.....													
Palencia á Leon.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Córdoba Málaga.....													
Medina á Zamora y Vi- go á Orense .....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ciudad-Real á Badajoz.													
Utrera á Moron.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Utrera á Moron.....													

(1) Los kilómetros explotados en este mes han sido 141 y en igual fecha de 1872 fueron 68.

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 17 AL 23 DE ENERO DE 1874.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIRRCOL.	JUEVES.	VIERNES.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	15 45	15 15	15 10	15 10	15 20	.. ..
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	15 50	15 20	15 20	15 10	15 20	.. ..
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	18 20	18 25	18 25	18 15	18 35	.. ..
Deuda del personal.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Material del Tesoro no preferente con interés.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Bonos del Tesoro.....	53 60	53 50	.. ..	52 80	53 ..	.. ..
Deuda amortizable de primera clase.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Deuda amortizable de segunda idem.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	.. ..	98 75	.. ..	90 ..	98 80	.. ..
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6% anual						
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 is..	29 60	29 40	29 ..	28 65	28 80	.. ..
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem id. id. de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Acciones de Banco de España.....	164 50	164 50	165 ..	164 50	165 ..	.. ..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banco popular español de Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..

CAMBIOS OFICIALES.

	Daño.	Beneficio
Albacete.....	.. ..	1/4
Alicante.....	.. ..	3/4
Almeria.....	.. ..	1/8
Avila.....	.. ..	3/8
Badajoz.....	.. ..	3/8
Barcelona.....	.. ..	3/8
Bilbao.....	.. ..	3/8
Burgos.....	.. ..	1/4
Caceres.....	1/2 p.	3/8
Cádiz.....	.. ..	.. ..
Castellon.....	par	1/8
Ciudad-Real.....	1/4 p.	.. ..
Córdoba.....	.. ..	.. ..
Coruña.....	3/4	3/8
Cuenca.....	.. ..	.. ..
Gerona.....	1/4	.. ..
Granada.....	par	.. ..
Guadalajara.....	3/4	.. ..
Huelva.....	.. ..	.. ..
Huesca.....	.. ..	.. ..
Jaen.....	.. ..	1/4
Leon.....	par	1/4
Lérida.....	par	.. ..
Logroño.....	.. ..	.. ..
Lugo.....	.. ..	.. ..
Málaga.....	par p.	1/4
Murcia.....	1.	.. ..
Orense.....	3/4	3/8
Oviedo.....	.. ..	.. ..
Palencia.....	.. ..	1/2
Pamplona.....	.. ..	3/4
Pontevedra.....	.. ..	1.
Salamanca.....	par	1/2
San Sebastian.....	.. ..	3/8
Santander.....	par	.. ..
Santiago.....	1.	.. ..
Segovia.....	1/2 p.	.. ..
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

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 14 AL 20 DE ENERO.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 14.	DIA 15.	DIA 16.	DIA 17.	DIA 19.	DIA 20.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	16 25	15 60	15 55	15 50	15 25	15 ..
Titulos del 3 por 100 consolidado, a plazo.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	19 20	19 10	18 90	18 80	18 35	19 40
Bonos del Tesoro.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Sociedad catalana general de crédito.....	60 ..	0 ..	60 ..	59 50	59 ..	60 ..
Banco de Barcelona.....	104 ..	104 ..	104 ..	104 ..	104 ..	104 ..
Crédito mobiliario barcelonés.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Caja barcelonesa.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Sociedad de crédito mercantil.....	22 50	22 50	22 50	22 25	22 50	22 25
Camino de Barcelona á Francia.....	37 50	37 50	38 ..	38 ..	37 50	37 50
— de Tarragona á Barcelona.....	69 25	62 25	69 50	69 50	68 75	69 50
— de Zaragoza á Barcelona.....	12 75	13 ..	13 50	13 75	13 50	13 50
Canal de Urgel.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Azumbrado por el gas en Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..

Londres, á 90 d/f.....	50'40	.. ..
Paris, á 8 d/v.....	5'24	.. ..
Hamburgo, á 8 d/v.....	.. ..	.. ..
Génova, á 8 d/v.....	.. ..	.. ..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑIAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA de los EMPÉSTITOS.	NUMERO de OBLIGACIONES.	CAPITAL reembolsable.	INTERES Pijo.	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 17 de Enero. 203 ..
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	.. ..	Zaragoza á Barcelona.....	Bruselas 15 Enero. 278 ..
1859.....	308.206	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99 —	Zaragoza á Pamplona.....	.. .. 97 ..
.. ..	.. ..	1.900	3 0/0	Enero.—Julio.	.. ..	Córdoba á Málaga.....	.. .. 52 50
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99 —	Córdoba á Sevilla.....	.. .. 200 ..
1858.....	290.000	.. ..	57	.. ..	desde 1861 47 —	Sevilla á Jerez.....	.. .. 49 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Ciudad-Real á Badajoz.....	.. .. 33 50
.. ..	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9 —	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 49 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Targ. á Martorell y Baro Noroeste.....	.. .. 100 ..
1852.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Lérida á Reus.....	Bruselas 15 Enero. 47 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Barcelona á Gerona.....	Paris 17 de Enero. 27 ..
.. ..	.. ..	2.000	3 0/0	.. ..	.. ..	Almansa á V. y Tarrag.....	Barcelona..... 95 ..
.. ..	.. ..	1.900	3 0/0	.. ..	.. ..	Tudela á Bilbao.....	.. .. 19 50
1871-72.....	1.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50 —	Villalba á Segovia.....	Bilbao 1.ª série ..
						Gran Central-Peninsular.	Madrid..... 665 ..