

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

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

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION.

Madrid y Provincias.	
Por un año	100 rs
Por seis meses	50
Por tres id.	25
Ultramar y Extranjero.	
Por un año	150
Por seis meses	75

ANUNCIOS.

Línea 2 rs.
Los anuncios de alguna importancia y los comunicados de interés privado á precios convencionales.

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

RESÚMEN.

El aumento de la Deuda.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Noticias financieras.—Ojeada retrospectiva.—Fusion de las líneas del Norte y de Alar.—Un tren rápido.—Compañía de los ferro-carriles de Sevilla á Huelva y Riotinto.—Precio del descuento.—Fundaciones de puentes en los Estados-Unidos.—Crónica.—Sindicatura de la quiebra de Saria.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

EL AUMENTO DE LA DEUDA. (1)

Como dando por terminada la cuestion con el triunfo de su parte, nuestro muy estimado colega la *Epoca* contesta con cierta parsimonia á nuestro artículo del número anterior en que seguimos rebajando las proporciones supuestas al aumento de la Deuda desde la revolucion de Setiembre. La cuestion, sin embargo, merece la pena de apurarse y su gran importancia nos mueve á insistir en nuestras afirmaciones; sobre todo, cuando, lejos de haber agotado los razonamientos y las pruebas, nuestro arsenal de datos se encuentra todavía casi intacto.

Lo principal, en la respuesta de la *Epoca* á que nos referimos, es que acepta tácitamente, puesto que no la contradice, la considerable omision de expresion material numérica en el presupuesto de gastos de 1867-68, por lo que respecta á los intereses de la Deuda, segun los arts. 5.º del cap. 2.º; único del cap. 15; y el único tambien del cap. 21, los cuales, segun la Memoria explicativa, se refieren á los «Intereses de la Deuda consolidada á favor del clero,» (4.533 millones de capital). «Resultas de ejercicios cerrados de la Deuda consolidada» y «Obligaciones de la Deuda pública autorizada por leyes especiales, etc.» (otros 5.866 millones de

capital, segun fundados cálculos). Tenemos, pues, que, importando los réditos de estas deudas 465 millones, el argumento de nuestro colega fundado en el aumento de intereses ha quedado destruido.

La *Epoca*, pues, busca de nuevo su apoyo en el capital, y al efecto nos dice que la partida de 2.318 millones (una de las que aceptábamos de sus cifras) es en realidad como de 4.636 millones de consolidado, porque la deuda á que se refiere devenga 6 por 100; y á esto, aparte de que el capital nominal no se altera, puede contestarse que en la Deuda anterior á 1868 se comprenden muchísimos títulos con ese mismo 6 por 100 de interés, como las obligaciones para subvencionar ferro-carriles, las acciones de carreteras, etc.; etc.

En cuanto al cambio del consolidado interior, que fijábamos en el tipo de 33 por 100, y que el colega dice que fluctuó entre 28 y 29, sólo tenemos que observar que nos referiamos á fines de Diciembre de 1868, mientras que nuestro ilustrado contrincante se fija en el período de Abril á Diciembre de 1869.

El tercero de los tres puntos más culminantes del artículo á que contestamos es el de la capitalizacion de la diferencia entre la actual Deuda flotante del Tesoro y la que existía en 1868. Esto en primer lugar, ya lo teníamos en cuenta en nuestro primer artículo, al calcular el presente pasivo; pero además conviene añadir que, si diferencia hay, es contra la Deuda flotante de 1868; pues, además de la liquidacion de la Caja de Depósitos y de los billetes del Tesoro, habia muchos millones de deudas apremiantes que pagar.

Prescindiendo ahora de otros puntos, unos dudosos para todos y otros aun muy discutibles, pero de menor cuantía relativamente á la suma objeto de la discusion, nos fijaremos en el objetivo esencial de nuestro colega resumido en estas palabras:

(1) Véanse nuestros dos números anteriores del 18 y 25 de Enero próximo pasado.

«Téngase todo en cuenta, y podrá apreciarse sin gran trabajo lo que ha costado al país la revolución de Setiembre.»

Sin duda que todas las revoluciones cuestan; pero cuando como la de Setiembre son absolutamente inevitables, cuando son un suceso fatal, consecuencia ineludible de un largo período de política personal contraria al movimiento del siglo y de una gestión económica crecientemente desastrosa; cuando esto sucede, el efecto está intimamente unido con la causa, que de los males de la revolución no puede acusarse á los que la hicieron, sino á los que la habían provocado; la misma *Epoca* se manifestó en los primeros días benévola con esa revolución; y en cuanto á la Hacienda, es preciso tomar las cosas de muy atrás para ver claro, y deducir qué herencia dejaron aquellas administraciones á las presentes.

¿Por ventura no había déficits en los presupuestos anteriores? ¿No se contraerón deudas, á pesar de haber gastado sólo el Sr. Salaverría en el largo período de su administración tantos millones de reales de bienes nacionales? Examinemos las respuestas correspondientes á estas preguntas, y verá la *Epoca* á quienes y en qué proporción toca la responsabilidad de la triste situación de nuestra Hacienda.

Empecemos por los déficits constantes y sin interrupción, tomando por punto de partida el año 1850 en que se liquidó la Deuda y veamos los resultados que ofrecen las liquidaciones de los presupuestos, eliminando de los ingresos figurados en cuenta todos los que se realizaron por ventas de bienes nacionales y los que fueron consecuencia de emisiones de Deuda perpétua ó amortizable

Ejercicios.	Déficits.	Ejercicios.	Déficits.
1850	14.597.493'28	1859	221.791.513'10
1851	144.893.745'40	1860	398.844.703'15
1852	56.581.801'95	1861	661.304.734'37
1853	35.513'045'74	1862 63	1.187.324.859'80
1854	60.704.722'97	1863 64	729.069.146'57
1855	219.544.709'88	1864 65	755.457.619'86
1856	337.545.525'16	1865 66	816.396.323'64
1857	304.654.606'18	1866 67	424.120.527'48
1858	254.379.597'64	1867 68	706.895.152'81

Al estampar en el edificante estado anterior hasta los céntimos, no lo hemos hecho por ensañamiento, sino por no apartarnos ni en un ápice de las cifras oficiales; y para no dar lugar á dudas, añadiremos que desde 1854 hasta 1866-67 están comprendidos los déficits del presupuesto ordinario y del extraordinario, división que se usaba durante dicho período.

Después de haber hecho constar los déficits de los 18 ejercicios; en que no hubo remanente ni una sola vez, veamos los valores realizados por venta de bienes nacionales durante el mismo período:

Ejercicios.	Valores.	Ejercicios.	Valores.
1850	4.638.682'28	1859	118.865.531'99
1851	5.151.832'40	1860	172.760.075'57
1852	3.059.833'95	1861	206.164.092'32
1853	209.196'53	1862 63	404.788.473'76
1854	2.215.820'10	1863 64	396.499.281'13
1855	27.288.367'41	1864 65	83.213.662'24
1856	109.538.792'37	1865 66	276.210.992'26
1857	64.018.287'52	1866 67	518.963.725'60
1858	80.513.338'72	1867 68	310.883.274'90

Restitan, pues, 2.584.996.253 reales y 5 céntimos de valores

realizados, y no hablamos por ahora de los billetes hipotecarios garantidos con los pagarés de compradores de bienes nacionales.

Tenemos que añadir el importe efectivo de los recursos extraordinarios realizados por medio de emisiones de renta perpétua ó amortizable, y la clase de estos recursos.

1853.	—	8.527.589	en acciones de carreteras y títulos al 3 por 100.
1854	—	49.516.468	por el anticipo de 19 de Mayo de 1854.
—	—	230.000.000	por la ley de 14 de Julio y acciones de carreteras.
1855.	—	231.339.525	por negociacion de títulos del 3 por 100 y de acciones de obras públicas. Ley de 23 de Febrero.
1856.	—	287.239.898	ley de 14 de Marzo.
1857.	—	240.000.000	negociacion de títulos con Mirés.
1858.	—	58.800.061	negociacion de acciones de Obras públicas.
1859.	—	63.920.111	en billetes del Tesoro.
1860.	—	132.079.888	en billetes del Tesoro.
1861.	—	197.298.168	en billetes del Tesoro.
1864-65.	—	600.000.098	por negociacion de títulos, ley 26 Junio 64.
—	—	847.275.015	en billetes hipotecarios.
1865-66.	—	123.837.133	en billetes hipotecarios.
1867-68.	—	434.299.075	en billetes hipotecarios, segunda série.

Total. 3.504.133.029 Reales vellon efectivos.

Aparecen por consiguiente catorce emisiones hechas en los diez y ocho ejercicios, hasta el de 1867-68, que agrupadas por clases ya expusimos en nuestro primer artículo el 18 de Enero; y además los 1.500 millones del saldo de la Caja de Depósitos, verdadera mina de empréstitos no autorizados por las Cortes; otros 1.295 millones en subvenciones de ferro-carriles, y los 4.130 millones efectivos para abonar el importe de sus bienes á corporaciones civiles y eclesiásticas.

¿Creen nuestros lectores que se ha concluido la cuenta de aquellos 18 años y medio de aparente abundancia, pero en realidad de espantoso desorden administrativo y despilfarro? Pues se equivocan si tal piensan. Aquellas decantadas administraciones legaron á las posteriores á la revolución otras abrumadoras cargas; y para no alargar demasiado este artículo, nos limitaremos á consignar que la conversión de la Deuda diferida, creada en 1851, le ha tocado á la época revolucionaria, y que los gastos de la expedición militar al Pacífico, importantes unos 220 millones, acaban de liquidarse ahora. Tampoco hemos contado otros ingresos extraordinarios como la indemnización de Marruecos, y por cuyo concepto, hasta el año 1868, se habían cobrado 256.719.488 reales y 83 céntimos.

Para concluir rogamos á la *Epoca* nos dispense si amentonamos cifras: cada materia requiere su lenguaje propio; y tratándose de Hacienda los guarismos dicen mucho más que las letras. Es muy cómodo fulminar cargos que el vulgo acoge con avidez, cuando se dirigen contra los gobiernos, y que suele aceptarlos como ciertos, porque es muy di-

ficil que cada individuo en particular tenga tiempo, medios é inteligencia para comprobar su certeza. En la prensa misma, obligada á facilitar el fallo de la opinion pública, son muy pocos los que se consagran á estas cuestiones áridas y penosas, cuyo exámen requiere mucho trabajo y muchos libros; y nuestro colega, que es una de las honrosas excepciones que pueden citarse, que comprende el inmenso interés de estas materias, no sólo presta un servicio á la patria con sus casi siempre excelentes trabajos propios, sino con los que provoca con su controversia, alguna que otra vez inspirada por esa obligacion fundamental que se imponen los órganos políticos de cada partido.

FRANCISCO JAVIER DE BONA

PRENSA EXTRANJERA.

Moniteur des intérêts matériels.—Refiriéndose á la Bolsa de Bruselas, dice:

«Las obligaciones de Zaragoza á Barcelona están en alza de 10 frs., á 275. La semana pasada hemos publicado un resumen de la Memoria, mucho más favorable de lo que se podía esperar en vista del estado de perturbacion en que España se encuentra.»

«Las acciones de Badajoz se encuentran solicitadas á 180 y ofrecidas á 190.»

Journal des actionnaires.—Dice que reaparecen en la Bolsa de París las demandas para la exterior española.

Moniteur de la Banque.—Dice también que los fondos españoles están en alza sensible. «La rendicion de Cartagena ha puesto fin á la insurreccion cantonal, y ya no queda más que la guerra contra los carlistas que inquiete á los especuladores.»

Dice que el precio de las acciones de Madrid á Zaragoza y Alicante es de unos 60 frs. superior al de las obligaciones.

L'Industrie.—Dando cuenta de la rendicion de Cartagena, añade:

«Desgraciadamente los jefes han escogido la Argelia como tierra de refugio. Hé aquí un castigo para nosotros, que estábamos lejos de cooperar.»

Después, dice que los fondos españoles presentan una firmeza á que hace mucho tiempo no estaba acostumbrada la Bolsa de París. En el número siguiente, de los dos que hemos recibido juntos, dice que los mismos fondos estaban menos firmes.

La Semaine financière.—«El triunfo del nuevo gobierno ha traído numerosos compradores á los fondos españoles. Si ese triunfo del gobierno de Serrano decide, como lo creen los compradores, su próximo reconocimiento por las potencias, y, lo que sería mejor aun, el concurso de algunos banqueros de Londres y París, los especuladores tendrán razon; pero, á pesar de tan buenas esperanzas, es de temer, hasta nueva orden, que fabriquen castillos en el aire. (*Chateaux en Espagne*).»

Publica un extracto de la Memoria leida en la última Junta de la Compañía de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.

«La opinion de la Bolsa de París, ha vuelto á ser favorable á los fondos españoles.»

Dedica un artículo de fondo á los ferro carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, de los que dice que «una especulacion notablemente activa se operá desde hace algunos meses sobre las acciones de esta Compañía.»

Da cuenta del arreglo hecho en Madrid entre el Sr. Elboguen y el ministro de Hacienda; hace el elogio de las medidas del señor Echegaray, sobre todo, la supresion del derecho de carga y policia naval; pero no se muestra tan favorable al restablecimiento de la Caja de Depósitos, resolucion que dice ser «de un mérito muy discutible.»

La France financière.—Habla de ofertas hechas al Sr. Echegaray, entre ellas una de 200 millones por una casa inglesa y otra de 60 por un banquero español.

He aquí un párrafo de nuestro colega que merece transcribirse íntegro.

«Va á levantarse esa hermana de Francia, como la llamó Casimir Delavigne en su prólogo de la *Hija del Cid*. Va á levantarse y brillar muy pronto entre las naciones latinas con un nuevo esplendor. Se habla de una reorganizacion de la Hacienda, de un empréstito fuerte y sólidamente garantido. España reconstituida seria una nueva fuerza para Francia; la solidaridad que existe entre ambas naciones no puede negarse. Los siglos han probado los lazos que nos unen.»

Journal des chemins de fer.—«La renta exterior española avanza á favor de ciertas noticias financieras, que no tienen, sin embargo, más que un mediano alcance.»

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente promovido por D. Juan Bailey Davies en solicitud de autorizacion para construir un puerto para embarque de minerales en la ensenada de Dicido, provincia de Santander, con sujecion al proyecto que acompaña; de cuyo expediente resulta que no se ha presentado oposicion alguna al citado proyecto, y que son favorables todos los informes de las corporaciones y autoridades, así como el dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos; el gobierno de la República, de conformidad con lo propuesto por esa Dirección general de Obras públicas, ha tenido á bien conceder á D. Juan Bailey Davies la autorizacion que solicita para construir por su cuenta, sin subvencion alguna del Estado, en la ensenada de Dicido, provincia de Santander, un puerto para embarque de minerales con arreglo al proyecto presentado, y con sujecion á las condiciones siguientes:

1.^a Antes de empezar los trabajos deberá presentar al gobierno el proyecto definitivo de los diques, aumentando el espesor y altura del de abrigo, fijando las dimensiones convenientes para los bloques que han de emplearse en su construccion, y justificando la conveniencia de situar la boca ó entrada del puerto en la forma que se ha proyectado.

2.^a Se dará principio á las obras dentro del plazo de un año á contar de la fecha de la concesion; se continuarán sin interrupcion, y se terminarán en seis años.

3.^a El concesionario consignará en el término de un mes en la Caja general de Depósitos, en garantía del cumplimiento de las condiciones de la concesion, la cantidad de 5.000 pesetas, cuyo depósito le será devuelto cuando acredite haber ejecutado obras equivalentes á su importe, quedando estas hipotecadas en sustitucion del depósito.

4.^a Si se faltare á lo establecido en las cláusulas anteriores se declarará la caducidad de la concesion, siendo los efectos de aquella los consignados en todas las concesiones análogas.

5.^a Terminadas las obras quedará el concesionario en completa libertad de establecer para el uso de este puerto las tarifas que crea convenientes.

6.^a No se exigirá impuesto alguno á los buques que arriben forzosamente á este puerto en demanda de refugio, y que no practiquen en él operacion alguna de comercio.

7.^a Esta concesion se entiende hecha sin perjuicio de tercero y dejando á salvo los intereses particulares. Los que se consideren agraviados harán valer sus reclamaciones ante los tribunales ordinarios sin intervencion de los agentes administrativos y sin responsabilidad para el Estado.

8.^a Las obras se ejecutarán bajo la vigilancia del ingeniero jefe de la provincia de Santander, el cual, ó el subalterno que delegue, hará el replanteo de las mismas antes de dar principio á su ejecución, siendo de cuenta del concesionario los gastos que origine esta operación, así como las de vigilancia.

9.^a Terminadas las obras, se procederá por el citado ingeniero jefe á su inspección facultativa para declarar si se han ejecutado con arreglo á las condiciones del proyecto que ha servido de base á la concesión.

10. Durante la ejecución de las obras no podrá ser trasferida esta concesión sin conocimiento del gobierno.

11. El concesionario designará un representante para recibir las comunicaciones del gobierno, el cual residirá en Santander ó en la propia localidad del Dicho.

Lo comunico á V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid 17 de Enero de 1874.—Mosquera.—Señor Director general de Obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio

Ilmo. Sr.: Algunos mineros han acudido á este ministerio exponiendo las graves dificultades que en la provincia de Burgos ofrece el cumplimiento de las obligaciones que la ley y reglamento imponen para la tramitación de los expedientes de registro, y suplican se haga extensiva á aquella provincia la orden de 29 de Noviembre de 1873, declarando en suspenso todos los plazos en las provincias de Murcia, Alava, Vizcaya; Guipúzcoa y Navarra. Aunque sólo existan algunas partidas sueltas en la provincia de Burgos, como esta linda con las Vascongadas, y en la zona limítrofe han de ser muy difíciles y aun imposibles en algunos casos las operaciones mineras; el gobierno de la República ha tenido á bien disponer que desde esta fecha sea aplicable á la provincia de Burgos la orden que declara en suspenso todos los plazos considerados como fatales é improrogables en la tramitación de expedientes de minas, publicada en la *Gaceta* de 24 de Diciembre último.

De orden del expresado gobierno lo digo V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 24 de Enero de 1874.—Mosquera.—Ilmo. Señor Director general de Obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS

República del Ecuador. En el camino de Imbabura á Esmeraldas se han construido 171 kilómetros 65 metros. Esta obra se comenzó en Noviembre de 1870 y estará concluida en el presente año. Se trabaja también en otras obras importantes de la misma provincia, y en el último bienio se han invertido en ellas grandes sumas. En el camino de Quito á la bahía de Caraquez se han concluido 51 kilómetros, 3 hectómetros, con más 25 kilómetros de carretera; se ha vencido la parte más trabajosa y se cree que en este año llegará al pueblo de Santo Domingo. En Quito se han construido y se están construyendo otras obras costosas, como la penitenciaria, por cuya cuenta se ha entregado al arquitecto empresario, la suma de 105.117 pesos 62.

Bélgica. Dice así la *Gaceta internacional* de Bruselas:

«Con respecto á caminos de hierro, proporcionalmente, Bélgica es el país más favorecido; marcha á la cabeza en cuanto á sistemas de locomoción. Para mil kilómetros cuadrados de tierra, tenemos en Bélgica 107 de ferro-carril. Probemos la superioridad: para dichos mil kilómetros tiene Inglaterra 79, los Países-Bajos 44, Alemania y Francia 35. Tenía Europa en Diciembre de 1872, 119.472 kilómetros de caminos de hierro; Asia, 9.476; Africa, 1.082; ambas Américas, Norte y Sud, 118.000; es decir, casi lo mismo que Europa; Australia, 2.036. La red de ferro-carriles, general del mundo, era en 1832, de 332 kilómetros; en Diciem-

bre de 1872, en 40 años de trabajos, esa red era de 252.000 kilómetros.»

Inglaterra. En la semana terminada el 4 de Enero último, se han explotado 14.406 millas de ferro-carriles, contra 14.273 en la correspondiente del año pasado; se han recaudado 956.253 libras, contra 878.050; y el producto medio por día y kilómetro ha resultado de 148 pesetas, contra 137.

En la semana terminada el 11 del mismo mes de Enero último, se han recaudado 928.620 libras, contra 878.768 en la correspondiente de 1873; y el producto por día y kilómetro, ha resultado de 143 pesetas, contra 137.

Francia. Un decreto del 13 de Enero declara de utilidad pública las siguientes líneas, todas en el Norte:

1.^o De Hazebrouck á un punto intermedio, que se determinará entre Templeuve y Orchies, por Don Annœulin, Gondcourt y Seclin.

2.^o De Don al límite de Pas de-Calais, hacia Hénin-Liétard;

3.^o De Artres á Denain;

4.^o De Denain á Saint Amand;

5.^o De Lourches á la línea d'Artres en Denain.

Un segundo decreto declaró de utilidad pública la prolongación de esas mismas líneas de Pas de-Calais:

1.^o De Hénin Liétard hacia Don;

2.^o De la parte de la línea de Hazebrouck á Templeuve, situada entre Aubers y Lavantie

Los departamentos han concedido otras muchas líneas.

Italia. El ministro de Obras públicas acaba de aprobar el proyecto del ingeniero Danese para la construcción de un ferro-carril, partiendo de Nápoles, por Aversa, Mondragone, Sessa, Terracina y Velletri, á Roma. Por esta línea, la distancia que separa todavía de á Nápoles Roma se abreviará tres horas; sin contar las ventajas que promete producir para las comarcas que atraviesa.

Suiza. Durante el mes de Noviembre, el gigantesco túnel de San Gotardo ha avanzado: por el lado del Norte, desde 446 metros á 527; y por el del Sur, de 475 á 527. En junto, á fin de mes, tenía la galería 1.048 metros. En el lado del Norte, la situación geológica no se ha modificado; pero en el del Sur ha habido que luchar con capas bastante duras y contra filtraciones de agua; pero, como lo demuestra lo adelantado en la galería, estos obstáculos apenas han tenido importancia, sobre todo, por efecto de los poderosos aparatos de que disponen los constructores.

Hungría. Se ha prorogado el plazo, hasta 31 de Enero de 1875, para terminar el ferro-carril del Este.

Prusia. Al reanudar sus tareas la segunda Cámara prusiana, ha recibido del gobierno un proyecto de ley para contratar un empréstito de 50 millones de thalers (unos 700 millones de reales) para la construcción de seis pequeñas líneas de caminos de hierro.

Portugal. Los ingresos de los Ferro-carriles Portugueses en 1873 se han elevado, en números redondos, á 36 millones de reales, y los gastos á 15 millones ó sea al 42 por 100 de los ingresos. Pero los intereses y amortización han de absorber 17 millones, y la Compañía tiene que satisfacer enormes atrasos por este mismo concepto. Con el de 1.^o de Enero de 1874 debe ocho semestres, lo que representa 240 reales por obligación ó sean unos 68 millones.

Se trata de un arreglo consistente en ofrecer á los obligacionistas el pago de los atrasos en acciones, cuya creación se propondrá en la próxima Junta general. El tráfico basta ya para cubrir los gastos é intereses corrientes, y sobran aun cuatro millones para pagar los intereses de las acciones que se trata de crear.

Rusia. El emperador ha aprobado los estatutos y el trazado de tres nuevas líneas que son: 1.^a El ferro carril de Orenbourg, partiendo de la orilla derecha del Volga, cerca de la estación de Batrake, pasando por Ssamara, con un desarrollo de 598 verstas

(635 kilómetros); 2.^a La vía férrea minera del Ouoral, desde la ciudad de Perm á Yekaterimbourg, de 480 verstas, con ramales á las hulleras de Lungew (117 verstas) y á las fábricas de Bilimbajew (20 verstas); y 3.^a La línea de Fastow, partiendo de la estación de este nombre en el ferro-carril de Kiow Brest, por Ssmeloge á Snamenka, estación del ferro-carril de Charkow á Niocolajew, de 290 1/2 verstas de longitud. En total una extensión de 1.505 1/2 verstas, ó sean 1.599 kilómetros y un cuarto.

NOTICIAS FINANCIERAS.

Parece que, en virtud del convenio entre el Tesoro y el Banco de París, han sido satisfechos ya á este 80 millones, recogiendo el primero las delegaciones á cargo del Banco de España y las letras del Tesoro por aquella cantidad. Durante el plazo convenido con el Banco de París, que es de muy corta duración, el ministro de Hacienda se propone reembolsar á ese establecimiento de crédito todo el anticipo de 400 millones, reducido ya á 320, en varias partidas, recogiendo en cada entrega las letras del tesoro y garantías que proporcionalmente correspondan.

Parece también que no pudiendo anularse el contrato hecho sobre la base de la renta del papel sellado y timbre que fué acordado en Consejo de ministros como autorizado por la ley de 12 de Setiembre, aunque en nuestro juicio esa ley no autorizaba en modo alguno aquella operación, como ya otras veces hemos dicho, el ministro de Hacienda ha conseguido introducir varias modificaciones importantes, sacando además á subasta la operación.

Un colega cree que el Sr. Echegaray habría preferido sacar á subasta el arriendo puro y simple de esa renta, pero que se ha visto ligado por el contrato existente, habiendo, sin embargo, conseguido introducir en él las modificaciones que hemos indicado, muy beneficiosas para el Tesoro.

El lunes conferenció el ministro de Hacienda con el gobernador del Banco de España acerca de la creación del Banco nacional.

Las noticias de la Habana no son favorables respecto de la crisis económica. La Junta que tiene á su cargo el examen de la Deuda, continúa discutiendo varios proyectos; pero no hace nada para vencer la crisis financiera. La desconfianza aumenta en los círculos comerciales. El precio del pan, de la carne y de otros artículos de primera necesidad han subido considerablemente desde ayer. La *Aurora*, periódico de Matanzas, ha cesado su publicación por serle imposible á los propietarios satisfacer la exigencia de los empleados, de que se les pagara en oro.

Los cargadores y miembros de las asociaciones mercantiles piden también que se les pague en oro ó su equivalente, y se proponen declararse en huelga, si no se accede á sus exigencias. Los carretoneros y cocheros se adherirán á la huelga. La condición financiera es más tirante. La Junta de la Deuda se ha vuelto á reunir el día 3 para discutir los medios de alejar la crisis comercial, pero no ha dado resultado. Los dueños de periódicos se reunieron para considerar la cuestión de subir los precios de suscripción.

En Setiembre último, según la *Gaceta* del lunes, recaudaron quince aduanas de la isla de Cuba 5.007.403 pesetas 86 céntimos por importación y 2.933.970 pesetas 14 céntimos por exportación, total 7.941.373 con 99; esto es, 895.573 con 45 y 1.399.499 más respectivamente que en Setiembre de 1872.

El cambio sigue encajado. Sobre los Estados Unidos á 60 días, papel, de 80 á 81 premio y sobre Londres de 122 á 124.

OJEADA RETROSPECTIVA.

Con este título, nuestro amigo el ilustre economista M. G. de Molinari, acaba de publicar en el *Journal des Eco-*

nomistes un artículo que, si bien se refiere especialmente á Francia, contiene observaciones de interés bastante general. Esto nos ha movido á traducirlo y dice así:

«En el año que acaba de terminar, se ha realizado la liberación del territorio; sin que esto quiera decir, desgraciadamente, que se hayan borrado los últimos rastros de la guerra de 1870. Esta guerra, emprendida con tan cruel indiscreción, ha reavivado para largo tiempo los odios nacionales que parecían amortiguados, si no extinguidos, y la situación que ha creado á los vencedores no es quizás más envidiable que la que pesa sobre los vencidos. Sin duda, la Alemania se ha extendido por una anexión de territorio, ha adquirido posiciones militares formidables y ha recogido una indemnización de 5.000 millones de francos; mientras Francia, con la población y el territorio disminuidos, ha tenido que aumentar cerca de 700 millones al peso de los impuestos, para liquidar el pasivo de esa guerra infausta. Pero mientras que, por ejemplo en 1815, Europa entera podía desarmarse, mecidiéndose en la esperanza de una larga paz, hoy día todos los Estados, y Alemania la primera, se creen obligados á aumentar sus armamentos, como si estuviera próxima una nueva guerra. La seguridad general, que los acontecimientos de 1870-71 habían perturbado tan profundamente, no se ha restablecido con la paz de Versalles; los peligros de la guerra parecen, por el contrario, haberse acrecentado; y, como siempre sucede, los armamentos se han desarrollado en proporción, gravando los presupuestos de guerra de Alemania, así como los de Francia; y es permitido dudar que la precaria anexión de la Alsacia y la Lorena, realizada á pesar de la formal voluntad de sus habitantes, y aun los 5.000 millones de la indemnización de guerra, sean una compensación suficiente. ¡Tan cierto es que la guerra ha cesado de ser una industria provechosa, ni aun para los que se esfuerzan en hacer producir dividendos á la victoria!

Bajo el punto de vista puramente económico, no puede decirse que esa guerra ha sido favorable á los intereses de la nación victoriosa. Apenas estipulada la paz, Alemania, desvanecida con el triunfo, se ha lanzado con un verdadero frenesí en las vías azarosas de la especulación: se han constituido empresas de todas clases, como si los 5.000 millones arrancados á Francia se hubieran destinado á comanditarlas. Los 5.000 millones se han sumido parte en el tesoro de Berlín; parte en las dotaciones militares, en la renovación del material de guerra, en construir y agrandar fortalezas; y la industria, que había contado demasiado con este maná, ha tenido que detener bruscamente su impulso, no sin sufrir una crisis de la que todavía no se ha levantado. En Francia, por el contrario, la necesidad de reparar los desastres causados por la guerra y la insurrección, y de ganar el terreno perdido en los mercados de competencia, ha provocado enérgicos esfuerzos que el éxito parece haber coronado.

Así es como el comercio exterior, que no había pasado de 4.508 millones de francos en los nueve primeros meses de 1869, uno de los años más florecientes del imperio, ha llegado á 5.528 millones en el período correspondiente de 1873, á pesar de la inestabilidad política de Francia; así es también como el rendimiento de los impuestos ha crecido en una proporción notable, y como el precio de la deuda ha subido cerca de 10 por 100, mientras que la circulación de los billetes de curso forzoso se mantiene, con poca diferencia, á la par con el numerario, habiendo bajado la prima sobre el oro hasta 1 franco 50 céntimos por 1.000; y la prima sobre la plata ha concluido por desaparecer; fenómeno que no se había presentado todavía en la historia del papel-moneda. Estos resultados atestiguan seguramente la poderosa vitalidad de la Francia, y hacer el elogio del hombre de Estado, prudente y hábil, que tomó en sus manos la dirección de los negocios públicos en el momento en que la insurrección completaba la obra desastrosa de la guerra; y hubieran sido más completos y más brillantes, si preocupaciones económicas no hubieran oscurecido

esa lúcida inteligencia que ayudaba á la Francia á levantarse de sus ruinas, provocado una tentativa, que afortunadamente resultó vana, en favor del restablecimiento del régimen protector.

Pero esta comparacion de consecuencias económicas de la guerra entre los vencidos y los vencedores, ¿no es propia aun para suministrar motivos de reflexion á los que atribuyen á una guerra afortunada no sabemos qué virtud mágica para desarrollar la prosperidad de tu pueblo? La guerra de 1870 ha enriquecido el Tesoro de Berlín, pero no podrá decirse que ha contribuido á enriquecer á los alemanes: ha empobrecido la Hacienda pública de Francia, y en cambio, ha estimulado la actividad productiva de los franceses y les ha procurado los medios de reparar sus desastres, restableciendo así en favor de los vencidos una especie de compensacion. Ciertamente que esta compensacion es insuficiente; pero es consolador el pensar que, si la victoria puede alimentar el Tesoro de un gobierno como las explotaciones de Al-Baba y de su banda aumentando el de la famosa caverna de las *Mil y una noches*, al menos no es capaz de procurar á una nacion el acrecentamiento de bienestar, que es el fruto natural de una honrada industria.

¿Bastará este ejemplo para desviar á las naciones civilizadas de esa bárbara afecion á dirimir sus querellas ó de satisfacer su ambicion malsana de los que las gobiernan? ¿Se decidirán al cabo á recurrir á la via pacífica y económica del arbitraje, cada vez que un conflicto político se produzca entre ellas? Desgraciadamente hay que dudarlo.

Sin embargo, la causa del arbitraje ha dado durante el año 1873 un paso decisivo: el 8 de Julio último, M. Henri Richard, el émulo y sucesor de Ricardo Cobden, conseguia que se aprobara por el Parlamento británico una proposicion acordando que, cuando en lo sucesivo surja un conflicto entre Inglaterra y otra nacion, el gobierno estará obligado á recurrir primero al arbitraje para resolverlo. Una proposicion analoga ha sido en seguida votada por el Parlamento italiano, y se asegura que el Congreso americano está dispuesto á seguir estos buenos ejemplos. Sin exajerar el alcance de estos compromisos, es lícito considerarlos de buen augurio para un porvenir más ó ménos próximo.

Así, pues, los armamentos, cada vez más costosos, á los cuales todas las naciones de Europa se ven obligadas á recurrir para garantizar una seguridad que se hace cada día más precaria, ¿no acabaran por aplastar su Hacienda, no dejándoles otro recurso que el de una vergonzosa bancarota? ¿No es indispensable que acudan á cualquier otro medio ménos oneroso de garantizar entre ellas una paz que es para los pueblos, sino para los gobiernos, el primero de los bienes?

Hasta que este progreso se realice, la mayor parte de los otros, preciso es decirlo, estan aplazados ó relegados. ¿Cómo, en efecto, disminuir las cargas de los contribuyentes, cuando los gastos públicos crecen cada día? ¿Cómo pensar, por ejemplo, en suprimir las aduanas de país á país, como se han suprimido entre provincia y provincia, aunque las unas no se justifiquen más que las otras, ni tanto como las otras, y no sean un daño menor que la guerra, si las consecuencias ó los temores de la guerra ponen incessantemente en déficit los presupuestos? ¿Cómo ni aun pensar en procurar y en generalizar á Europa las beneficiosas reformas de las que los Huskisson, los Cobden y los Robert Peel han dotado á Inglaterra, y que han sido en este país los más eficaces preservativos contra la demagogia y el socialismo.

La economía política, es preciso hacerle esa justicia, jamás ha cesado un sólo día de ser la ciencia de la paz, como lo es de la libertad. ¿No enseña que todos los intereses son solidarios, y que los pueblos, unidos cada día más por el lazo de los cambios, prosperan los unos por los otros? Sabemos muy bien que sus lecciones no están siempre en favor y que la economía política esta todavía reducida á solicitar un puesto modesto en la enseñanza pública; pero, á despecho de la malquerencia que encuentra frecuentemen-

te en las regiones oficiales; á despecho de las acusaciones que dirigen contra ella, desde lo alto de la tribuna parlamentaria, gentes que por otra parte se precian de ignorarla, esa ciencia se propaga y hace prosélitos. ¿No ha conseguido, por ejemplo, convertir á la causa de la reforma comercial, á los industriales proteccionistas que antes reclamaban á grandes gritos contra los tratados de comercio? ¿No es, gracias á la posicion de estos proteccionistas convertidos, por lo que el gobierno francés se ha visto obligado, en el año que acaba de terminar, á renunciar al impuesto sobre las primeras materias y á derogar la ley restableciendo el régimen pretendido protector de la marina mercante? Estos triunfos estimulan y nos prometen otros. La economía política ha venido á dar fin del proteccionismo, de ese socialismo de las clases medias. ¿No podrá, á medida que su enseñanza descienda á capas más profundas, dar cuenta también del socialismo de las clases obreras?

G. DE MOLINARI.

FUSION DE LAS LINEAS DEL NORTE Y DE ALAR.

La resolucion definitiva de la trasferencia del camino de hierro de Alar á Santander á la Compañía del Norte ha tenido que aplazarse. Un periódico, que se nos ha anticipado, explica lo ocurrido en estos términos:

«En la última Junta de accionistas del ferro-carril de Alar á Santander, y a causa de irregularidades en la convocatoria no se llegó á tomar ningun acuerdo sobre la grave cuestion que en primer término debia someterse á su deliberacion.

Suponemos desde luego que las mencionadas irregularidades serian lo suficientemente poderosas para diferir hasta el próximo Febrero la celebracion de nueva Junta extraordinaria, dejando sin resolver la cuestion de la trasferencia, cuya solucion, en un sentido ó en otro, urgen en extremo, pues no queremos hacernos eco de versiones que no creemos exactas, y á virtud de las cuales los partidarios de la no cesion tendrian no pequeña parte en esta próroga.

Pero como quiera que los intereses que en este asunto juegan son dignos de ser tratados con la calma y la prudencia que su importancia exige, no nos duele este nuevo plazo, á pesar de la urgencia que hemos manifestado, pues durante él ocasion tendran los señores accionistas de convencerse de las ventajas que la cesion ofrece, cesando esas vacilaciones, hijas de una timidez incomprendible, y que también saben explotar los que no vacilan en anteponer sus intereses á los intereses de la mayoría, atrayendo la ruina sobre el comercio de Santander y la agricultura castellana.»

Después se extiende el colega en extensas y razonadas consideraciones, que no reproducimos por ser analogas á lo que ya dignos hace algunas semanas sobre tan importante asunto, sobre el cual esta formada la opinion favorable á la trasferencia.

UN TREN RÁPIDO.

La última mala inglesa llegada de Marsella á Paris, ha recorrido el trayecto en diez horas. Es el viaje más veloz hecho hasta el día: más de veinte leguas francesas por hora.

Un sólo carruaje de correos de la administracion francesa acompaña á la mala británica, y los jefes de las estaciones principales de la linea de Lyon se reemplazan sucesivamente para acompañar á este rápido convoy vigilando

la vía. Se colocan sobre la máquina al lado del maquinista, que tiene bastante que hacer con cuidar de ella.

La administración inglesa de correos paga por este transporte 3 frs. por kilómetro, ó sean 3.200 frs. por el viaje de Marsella á París. El tren especial hace 86 kilómetros por hora.

El *Siecle* dice: «Es la mayor velocidad recorrida sobre los caminos de la red francesa.»

COMPañÍA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

SEVILLA Á HUELVA Y MINAS DE RIOTINTO.

(Continuación).

La administración nos proporciona la prueba evidente de cuanto decimos, en su orden de 21 de Setiembre de este año inserta en la *Gaceta* de 2 de Octubre siguiente. D. Carlos Hodgson, ciudadano inglés, y D. Ramon Perez de Molino, solicitaron las obras relativas al ensanche y mejora del puerto de Castro-Urdiales. Estas instancias motivaron un expediente, en el cual informaron las personas y corporaciones facultativas; y el ministerio de Fomento hizo la concesion en favor del segundo, fundándose en que el primer proyecto de Hodgson no podia aceptarse, y en que, si bien presentó otro, lo hizo dos meses despues de concluida la tramitacion del expediente.»

Seria absurdo sostener lo contrario. Instancias que tienen un mismo fin, se sustancian y deciden á la vez. Peticiones que varían en su objeto, se resuelven separadamente; expedientes legalmente terminados no pueden acumularse con otros que empiezan, y que, además de empezar, se proponen, como en este caso sucede, causar daño, conculcar derechos ó infringir leyes. Resultado; la órden de 25 de Junio, sobre resolver en contra de la ley de Febrero, sobre otorgar á los compradores de las minas un privilegio imprecendente, aplica mal, en nuestro juicio, el decreto ley de 14 de Noviembre que es la misma invocada.

Dentro del art. 5.º del decreto de Noviembre no cabe la compatibilidad de líneas en una misma zona como quiere la administración, porque á más de ser aplicable en este lugar cuanto hemos dicho, en otro dictámen, de la real órden de 30 de Julio de 1872, que explicó y aplicó aquella disposicion, y segun la cual en una misma zona no pueden concederse dos líneas férreas, tenemos que el artículo citado prohíbe esa acumulacion de obras. Segun él, tiene el gobierno el derecho de escoger entre dos ó más proyectos el que considere más útil; y, siendo esto así, es claro que no permite líneas paralelas en comarcas pequeñas y en donde no es posible sostener una provechosa competencia.

Pero en este caso hay una razon especial que hace variar en su esencia la cuestion. La ley de Febrero ha facultado al gobierno para conceder un ferro-carril á los compradores de las minas con la declaracion de utilidad pública; más este privilegio es sin menoscabar los derechos adquiridos, porque eso quiere decir la frase «con arreglo á la ley y reglamentos,» y porque no se puede arruinar á la Compañía Sevillana que adquirió los suyos al amparo de la ley y con la expresa autorizacion del gobierno.

Construyan en buen hora los compradores su líneas: déles el gobierno su proyecto si tal es el propósito; marchen paralelamente las dos vías, si es verdad que son compatibles; pero no debe desaparecer la más antigua, la que hace años tiene la concesion y la declaracion de utilidad, porque así lo desee la moderna Compañía. Si esto se pide, si en realidad se intenta, cosa que no nos consta afirmamos sin vacilar que la administración no puede acceder; porque la ley lo prohíbe, y porque admitiendo esa doctrina no habria derecho seguro ni propiedad estable, aun aquella que el gobierno mismo otorgó.

Nos dice la Compañía consultante, que el proyecto que presentaron los compradores de las minas en 3 de Julio en el ministerio de Fomento, sobre ser distinto del estudiado por los ingenieros del gobierno, invade su trazado, y en muchos kilómetros usurpa su proyecto. Sobre este punto no tenemos más antecedentes que los informes de la Sociedad Sevillana, y vamos á contestar con arreglo á ellos á las preguntas que se nos hacen.

Hemos dicho ya, hablando del proyecto estudiado por el gobierno, que en nuestro juicio, con la ley de Febrero no podian los compradores de las minas ostentar un derecho anterior y preferente; pero aun cuando se admita que el privilegio existia y que el Estado pudo transmitirlo á la Compañía compradora, siempre que esta se haya separado de él, es decir, siendo cierto que el trazado que presenta es distinto de aquel, evidente es que el privilegio concluyó en el mero hecho de rechazarse el proyecto que lo originara.

Si, pues, hay compatibilidad entre ambos trazados, la solucion nos parece tan legal como sencilla; otorgar á ambas empresas los terrenos de dominio público que solicitan, supuesto que ambas tienen la concesion y la declaracion de utilidad general.

Empero si hay incompatibilidad; si como nos dice la Compañía consultante, el proyecto de los compradores invade sus pertenencias; (porque, dada la constitucion del terreno, hay puntos en que es materialmente imposible la separacion,) entonces, por más que reconozcamos el conflicto, no podemos menos de confesar, que en nuestro juicio es preferente el derecho de la Compañía Sevillana; ó lo que es igual, que tiene en este caso prioridad, prioridad que resulta, ya se atiende al tiempo, ya á la importancia misma de los proyectos.

La Compañía de Sevilla obtuvo la concesion de su ramal en Junio de 1871, y la declaracion de utilidad pública en Agosto de aquel año, ratificada en Noviembre por el ministerio de Fomento. La Compañía compradora adquirió sus derechos á consecuencia de la ley de Febrero de 1873, cuando ya aquella tenia terminado su expediente para la concesion de terrenos de dominio público. De forma, que esta prioridad de cerca de dos años, establece, en nuestra opinion, un derecho preferente en favor de la Sociedad consultante. Derecho tanto más firme, cuanto que en todo ese tiempo ha podido expropiar y adquirir terrenos de dominio particular, y aun hacer obras de consideracion. ¿Con qué título se pretenderia hoy despojarla?

El proyecto de la Compañía compradora está reducido á construir un ferro-carril desde las minas de Riotinto al Puerto de Huelva: es decir, que se trata de una vía destinada al servicio particular de la empresa. Por el contrario; el proyecto de la Sociedad Sevillana, se dirige desde las minas á empalmar por un lado en Niebla con el de Sevilla á Huelva, siguiendo el valle del Riotinto, y por el otro, en su día, segun dice, con la línea Bético-Extremeña en Zafra, construyendo una tercera seccion, que tiene ya estudiada desde Riotinto al último punto indicado. Pues si el uno es de servicio particular, y el otro tiene un fin marcadamente público, evidente es su mayor importancia y por tanto su prioridad nacida de la índole misma del asunto.

Competente es la administración para resolver entre varios proyectos cuál es el más importante; pero, además de estar limitada esa facultad por las reglas mismas que las leyes y reglamentos han establecido, existe el límite de justicia universal; de no poder la administración conculcar derechos legitimamente adquiridos, ni dar efecto retroactivo á disposiciones que nunca lo tuvieron; ni acumular un expediente terminado con otro cuya tramitacion empieza.

(Se continuará.)

PRECIOS DEL DESCUENTO.

Hé aquí el tipo medio á que ha resultado el precio del des-

cuento en los principales mercados del capital, en los últimos tres años:

	1871.	1872.	1873.
Amsterdam. . .	3 1/4	3 5/16	5
Berlin.	4 1/4	4 5/16	4 7/8
Bruselas. . . .	4	4 5/16	5
Francfort. . . .	3 5/8	4 1/4	4 11/16
Londres.	3	4 1/16	5 1/16
París.	5 3/4	5 3/16	5

Como se vé, estas cifras son muy desfavorables al año 1873, en el cual el descuento ha estado generalmente más caro. Sólo en el mercado de París resulta un promedio inferior al de los dos años precedentes; pero hay que tener en cuenta que en aquella plaza el curso forzoso de los billetes de Banco explica esta excepción.

FUNDICIONES DE LOS PUENTES DEL ESTE

Y DE SAN LUIS EN LOS ESTADOS-UNIDOS.

La experiencia que se adquirió en la fundación de la pila de Brooklyn hizo adoptar para la de Nueva-York algunas mejoras en los detalles del cajón, aunque de poca importancia. Se le revistió interiormente de una plancha de hierro de 5 milímetros de espesor y se le protegió interiormente por medio de maderos de abeto de 0m,10 de espesor.

Se adoptó para los pozos de extracción de los desmontes la forma circular, siendo el diámetro de 2m,35; se aumentó un poco el espesor de las planchas de palastro de que se hallan formados.

Las esclusas de aire no se hallan esta vez colocadas encima de la plataforma, sino parte en esta última y parte en la misma cámara de trabajo. El pozo que atraviesa la plataforma ha sido también modificado: es un cilindro de 2m,60 de diámetro revestido de madera en su parte superior y de hierro en su parte inferior, sobre una altura de 1m,80. El fondo de esta especie de tambor, del cual parte una primera escalera, presenta un vacío rectangular de 0m,91 de anchura, 2m,15 de longitud y 1m,25 de profundidad; sirve de comunicación con las dos esclusas de aire. El cilindro de estas esclusas, cuya altura total es de 2m,45, tiene, como ya lo hemos dicho, la mitad próximamente de su altura comprendida en la plataforma de madera que forma el techo de la cámara de trabajo. En su parte inferior tienen una abertura que desemboca en dicha cámara de trabajo.

El número de los pozos para el abastecimiento de los materiales que era en la pila Brooklyn de dos, es ahora de nueve, su diámetro ha sido aumentado hasta 0m,58.

Hay 56 tubos para las aguas y los gases. Tienen 0m,09 de diámetro y deben poder resistir á una presión de 14 atmósferas.

El aire comprimido llega por cuatro conductos de hierro fundido de 0m,15 de diámetro que bajan por los pozos de entrada de los operarios y atraviesan el fondo del pasillo metálico establecido entre las dos esclusas; sus extremidades encurvadas se hallan provistas de una cerradura automática de hierro fundido.

El cajón se halla provisto de otra plataforma inferior que facilitó su inmersión y su transporte y formó además un asiento mejor en el momento que reposó sobre el fondo de limo y arenas que constituye el subsuelo del río.

Puente de San Luis.

La pila del Este debía ser fundada sobre un cajón hundido por medio del aire comprimido hasta 31 metros de profundidad bajo el nivel de las aguas ordinarias. Era una profundidad sin ejemplo en las aplicaciones hechas anteriormente de este método y que aun debía aumentar con las crecidas del río.

El cajón era de forma exagonal; media 25 metros de lon-

gitud desde la punta de amont hasta la de aval, 16 metros según los dos lados más largos, 18m,50 de ancho entre estos dos lados, y 10m,30 entre las cuatro faces oblicuas. El techo se hallaba formado por 15 vigas de palastro de doble T de 1m,52 de altura, colocadas perpendicularmente al eje del río, que soportaban en su parte inferior una lámina de palastro. Este techo se hallaba perfectamente consolidado sobre los lados por medio de piezas verticales de palastro fijadas sobre todo el perímetro del herágon. Existían además dos paredes longitudinales de madera que dividían la cámara de trabajo en tres divisiones de seis metros de ancho, próximamente. Estas paredes se hallaban formadas de vigas de 0m,30 de escuadria superpuestas sobre toda la altura de la cámara de trabajo que era de 2m,75; se había dispuesto una puerta en cada una de ellas para que los operarios pudiesen pasar de unos departamentos á otros. Esta disposición reducía á una tercera parte el alcance de las vigas del techo y aliviaba la parte exterior, además que permitía botar con más facilidad el cajón y regularizar su bajada.

Los pozos que habían sido dispuestos á través de este techo se prolongaban á través del macizo que se edificaba á medida que bajaba el cajón. El pozo que estaba situado en el centro de pila media 3m,05 de diámetro, y estaba provisto de una escalera de caracol; los otros seis pozos, colocados sobre dos filas, á seis metros de distancia, no tenían más que una escala sencilla de hierro.

Estos 7 pozos se hallaban provistos cada uno de una esclusa de aire colocada en su parte inferior, que comprendía todo el espesor del techo, sobresalía un poco arriba de este, y por abajo también penetraba en la cámara de trabajo. Así no había necesidad de desmontarla y subirla para cada 4 ó 5 metros que bajaba el cajón, como tiene que hacerse cuando la esclusa se halla movilizada.

El pozo central servía sólo para la circulación de los operarios; los otros se destinaban principalmente á la extracción de los desmontes. En cada uno de los últimos bajaba el tubo de una *bomba de arena*, ingenioso aparato inventado por el Sr. Eads, cuya disposición general es la siguiente. El agua de un depósito superior, conducida por un tubo de ocho centímetros de diámetro, baja á unos 30 ó 40 centímetros por debajo del borde superior del cajón y desemboca una estrecha abertura anular en un segundo conducto vertical por el cual ella sube. Debajo y en la prolongación de este segundo tubo, hay un tercero que penetra por su extremidad superior en el embocadero ensanchado del segundo y se hunde por su parte inferior en la arena fina y móvil que los operarios amontonan allí. Por un efecto análogo el del inyector de M. Giffand, la corriente ascensional de agua aspira la arena y la arrastra hasta la salida de la bomba.

En el puente de Kehl se habían ya extraído los desmontes sin hacerlos pasar por la esclusa de aire: se hacía uso de una cadena de canchales que funcionaba en un pozo á cerradura hidráulica. Pero el aparato de San Luis es de una sencillez muy superior. Se ha reconocido que una bomba de 81 milímetros de diámetro podía elevar por hora 15 metros cúbicos de arena; la presión de agua necesaria para producir el chorro era de 10 atmósferas próximamente.

Con el fin de aumentar la rigidez del cajón y para impedir la introducción del agua en los pozos, se ha establecido alrededor y á cierta distancia del macizo una camisa perfectamente impermeable de palastro de 19 milímetros de espesor, que se construía á medida que bajaba el cajón. Toda la parte de la obra hundida en el terreno es de mampostería calcarea y la parte de encima tiene sus paramentos de granito.

El cajón fué botado el 18 de Setiembre de 1869 y remolcado hasta el sitio que debía ocupar la pila. Cuatro estacas de un metro de diámetro, formadas cada una de 8 piezas con un hueco en el centro que permitía hacer funcionar la bomba de arena para

determinar su hundimiento, fueron establecidas de manera que guiaban el cajón en su movimiento de descenso. Estas estacas soportaban las roscas á las cuales quedó colgado el cajón hasta que hubo llegado al fondo del río. El 25 de Setiembre se colocó la primera piedra y el 28 de Febrero de 1870 se alcanzó la roca.

En las bajas aguas medias el espesor ordinario de la arena que recubre la roca en el lugar que ocupa la pila es próximamente de 80 pies (24m,40). Cuando el cajón hubo penetrado en el suelo se formó un depósito hácia el amont y el aval, causado por las crecidas del río, que duró 30 días y llegó á sobrepasar el nivel de las aguas. Para proteger la camisa de palastro contra la presión de esta arena, se la apuntalaba al interior contra la obra del macizo y se llenaba el vacío con la arena que extraían las bombas, de manera que el nivel de arena de los dos lados de la camisa fuera igual. Por causa de la escasez del granito, no pudo sostenerse la altura de la obra hasta el nivel de las aguas, y sin embargo no se suspendieron los trabajos, porque se confiaba en la impermeabilidad y solidez de la camisa de palastro: los pozos únicamente sabían siempre un poco más arriba del nivel de las aguas, con el fin de evitar todo accidente en caso de que llegara á romperse la camisa.

Esta precaución no fué inútil, pues durante el mes de Abril, estando las aguas á 33m,70 de altura sobre la roca, y 6 metros más alta que la obra, la camisa reventó y las infiltraciones en los pozos fueron tales que tuvieron que suspenderse los trabajos. Después se averiguó que la ruptura no fué debida á la presión exterior de las aguas, son causada por la presión de la arena interior: el terreno había sido socavado por las aguas hácia el lado Este de la pila, sobre 16m,75 de profundidad; el espesor de la arena había sido reducido á 10m,67, y el sentido de la presión había sido invertido. Entonces se tomó la determinación de quitar la parte superior de la camisa de palastro y de remplazarla por una pesquera exagonal.

Un aparato eléctrico advertía al ingeniero en jefe y al ingeniero ordinario de todos los incidentes notables que ocurrían en los trabajos.

El hormigón fué fabricado en la cámara de trabajo, á una profundidad que varió de 31m,40 á 33m,70. La superficie era de 283 metros cuadrados, el volumen fué de unos mil metros cúbicos. El relleno se operó en 53 días, del 2 de Marzo al 27 de Mayo de 1870.

Quando hubo llegado el cajón á la roca, se rellenó el fondo al rededor de la camisa y debajo de las dos paredes interiores. Después se limpió la superficie de la roca y se depositó el hormigón por capas sucesivas de 20 á 25 centímetros de espesor. Las últimas capas bajo el techo fueron fuertemente pisadas. Se rellenaron de la misma manera las esclusas de aire, y en fin los pozos.

La presión del aire comprimido fué de $3\frac{1}{4}$ á $3\frac{1}{2}$ atmósferas; pero nunca pasó de la última cifra.

Todos los ingenieros saben que el primer efecto que se siente cuando se penetra en una esclusa donde se halla el aire á una presión superior á la atmosférica, es una sensación desagradable en el oído, que se prolonga hasta que el aire se haya puesto á la misma presión en las trompas de Eustaquio que se extiende desde la cámara posterior de la boca hasta las cavidades huecas sobre las cuales se halla tendido el tímpano. Un medio muy eficaz y sencillo para facilitar el paso del aire á través de las trompas consiste en taparse las narices con el pulgar y el índice, cerrando al mismo tiempo herméticamente los labios é hinchando las mejillas. Este procedimiento debe repetirse muchas veces, sobre todo, si la introducción en el aire comprimido se opera bruscamente.

Quando se llegó á la profundidad de 18 metros algunos operarios fueron afectados de una parálisis muscular de los miembros inferiores; rara vez era acompañada de dolor y desapareció en el día ó á los dos días, á medida que aumentó la profundidad,

la parálisis fué más difícil de curar, en algunos casos atacó los brazos y hasta los intestinos y las articulaciones, siendo á veces muy graves. Nueve de diez entre los que se sintieron indispuestos no tuvieron dolor real, se restablecieron pronto y volvieron generalmente á sus trabajos.

La duración de los relevos fué generalmente reducida de 4 horas á 3, después á 2 y finalmente á una.

Los operarios se habían provisto de unas especies de brazales galvánicos, compuestos de piezas alternativas de zinc y de plata, que ponían á los brazos, puños, piernas y en todo el cuerpo, á los cuales atribuían una gran eficacia como medio preventivo contra los ataques de parálisis. El mismo Sr. Eads, en vista de la gran fé que todos sus empleados tenían en esos aparatos cree que deben tener algún valor real.

El número total de hombres ocupados en la cámara de trabajo ha sido de 352. Treinta fueron seriamente atacados, doce sucumbieron: casi todos estos eran hombres no acostumbrados al trabajo y muchos de ellos no trabajaron más que una hora ó dos. Por el contrario, la mitad quizás de los operarios que estaban al principio de las obras quedaron hasta la conclusión.

J. VERDU.

CRÓNICA.

Tramvías de Madrid. Dice la *Correspondencia*:

«Segun hemos oído á varias personas, parece que se trata de anular el acuerdo del anterior ayuntamiento referente al establecimiento de dos tramvías, uno que una las dos estaciones con los mercados y otro que vaya desde el barrio del Pacífico á Chamberí.

»Se añade que también se proyecta hacer desaparecer el actual tramvía.

»Nos resistimos á dar crédito á las anteriores noticias, que creemos sean hijas únicamente de los refractarios á toda idea de progreso, y á todo lo que sea beneficioso para el público.

»Creemos que el señor marqués de Sardoal, así como todos los dignísimos individuos que forman el actual ayuntamiento, no darán gusto á los que propalan tales noticias, conociendo las inmensas ventajas que el actual tramvía, como todos los que se establezcan, reportarán al vecindario de Madrid.»

Alar á Santander. Segun las noticias del gobierno, esta línea habrá quedado completamente expedita el viernes por la mañana.

Puerto de Valencia. El lunes quedó terminada en Valencia la recepción de las obras del puerto de Grao, firmándose la correspondiente acta por los comisionados de la Diputación provincial, de la Junta consultiva de dichas obras y de la empresa constructora.

Via libre. El jefe del movimiento del ferrocarril de Lérida participa á las autoridades militares de la provincia que funcionan ya los trenes entre Barcelona y aquella capital.

Descuento. Han reducido el descuento. El Banco de Inglaterra, al $3\frac{1}{2}$; el de Bélgica, á 5; el de Amsterdam, á $5\frac{1}{2}$; el de Prusia, á 4, y á 5 el interés de los préstamos.

Servicio de correos. El director general del ramo ha acordado introducir en Madrid una mejora para el servicio público que es digna de elogio: la de establecer cuatro sucursales donde po-

drán certificarse las cartas y pliegos, sin tener que acudir el público á la administración central, evitándose la pérdida de tiempo consiguiente.

Unificación de Bancos. Dice un periódico

«Los trabajos para la refundición de los Bancos están muy adelantados. Créese que en la reunión que esta tarde (el miércoles) han tenido en el despacho del ministro de Hacienda el consejo del Banco de España y los representantes de otros, quedaría arreglado el asunto.»

Desconocemos las bases de este proyecto; pero desde luego somos contrarios al principio, como partidarios de la pluralidad de bancos.

Descarrilamiento. El lunes por la noche descarriló cerca de Almagro un tren de mercancías, sin que ocurrieran desgracias personales.

Nuevo cable. El día 26 salió de Lisboa el vapor encargado de colocar entre Pará y San Thomas el cable telegráfico destinado á poner la América del Sur en comunicación inmediata con Europa por la vía de los Estados- Unidos.

El inventor de los cables. Ciro Field, el inventor del telégrafo submarino, reside en Londres; todos los días al sentarse á comer, envía un telegrama á su mujer, que está en Nueva-York, y recibe siempre la respuesta antes de levantarse de la mesa. El mensaje por supuesto no le cuesta nada.

Gran fuga de agua. El canal del mediodía de Francia se ha que lado en seco. En los alrededores de Angen, en frente de Seuveterre, se ha declarado una fuga, dice el *Reveil* de Loire-et-Garonne, los ribazos están descubiertos y en el fondo apenas tiene un pie de agua. Un barco cargado de vino fué sorprendido en Raillierie por la retirada de las aguas tan repentina como extraordinaria.

Hazañas de los carlistas. El lunes llegaron á Madrid con cuatro horas de retraso los correos de Portugal, Extremadura y Andalucía, á consecuencia los dos primeros del desperfecto causado por los carlistas en un puente cerca de la Caracollera.

—El día 25 no llegó el tren de Barcelona, en razón de hallarse interceptada la vía. Una partida apostada cerca de Geliza hizo una descarga contra la máquina de un tren de mercancías, hiriendo al maquinista. Este y el fogonero se echaron fuera de la locomotora, la cual corrió durante algunos instantes sin que nadie la dirigiera, chocando luego contra una pared y cayendo fuera de la vía. El hecho ocurrió algunas horas antes de la anunciada para la salida del tren de viajeros de Barcelona; por lo que este no emprendió el viaje. Nos dicen que la indicada partida levantó también un rail de la vía.

—Leemos en los periódicos de Santander que las averías causadas por los carlistas en la línea férrea entre Las Caldas y Somahoz son bastante considerables, no en las obras de fábrica, pero sí en el material fijo. Para interceptar el paso de los puentes colocó la facción, según se dice, un vagón de petróleo sobre cada uno de ellos, pero es de presumir que los aparatos de hierro hayan sido descompuestos por otros medios.

Puerto de Audresselles. El importantísimo proyecto que el gobierno francés va á presentar á la Asamblea sobre creación de un puerto en Audresselles encuentra una vivísima resistencia en Calais y en Boulogne sur Mer. La prensa local está furiosa, y funciona en contra una asociación titulada *Comité de defensa de los puertos de la Mancha*.

Como en otros muchos casos, frecuentes sobre todo en España, el patriotismo sirve de capa á intereses privados: dicen que la ejecución del proyectado puerto favorecería á los ingleses. Si la oposición local triunfa, Francia seguirá privada de tener un buen puerto en aquel litoral y todo el que tenga necesidad de atravesar el estrecho por aquella parte, seguirá teniendo que arrostrar los peligros y molestias de dos puertos tan desabrigados y detestables como los de Baulogne y Calais.

Servicio entre Barcelona y Zaragoza. Por el anuncio que insertamos en otro lugar de este número, verán nuestros lectores que desde el día 23 se ha restablecido el servicio de trenes en la línea de Zaragoza á Barcelona para el transporte de mercancías y demás efectos de pequeña velocidad.

Empleados de ferro-carriles. El gobernador civil ha mandado á las empresas de ferro-carriles, según dice un periódico, una lista con los nombres y apellidos de los empleados, con objeto de que no se libren de la milicia forzosa los que no lo sean y figuran como tales.

Puerto de Málaga. El *Diario mercantil* de Málaga se dirige al gobierno y á las autoridades, manifestando que hace diez y ocho ó veinte años que de aquel punto se retiraron las dragas que lo limpiaban, dándose lugar á que las arenas lo hayan invadido casi hasta cegararlo.

Seccion de Loja á Riofrio. Aunque se cree que para principios de Febrero quedará abierto al público el trayecto de ferro-carril entre Loja y Riofrio, en la línea de Granada á Málaga, la *Lealtad* de Granada juzga aventurado cuanto se diga sobre el particular.

SINDICATURA DE LA QUIEBRA

DEL FERRO-CARRIL DE BARCELONA Á SARRIÁ.

	ESCUDOS.
Existencia del mes anterior.	8.823'102
Productos desde el 20 de Diciembre al 19 del corriente mes.	7.580'438
Id. de parte del material viejo vendido.	1.687'912
	<hr/>
	18.091'452
Gastos.	
Por personal, material y demás gastos de explotación.	5.170'592
87 cupones núm. 12 satisfechos en este mes á 3 escudos uno	261
A los abogados por 2 cuentas de honorarios del semestre próximo pasado.	560'800
Al procurador sus derechos, los del actuario y papel sellado.	763'100
	<hr/>
	6.755'292
	<hr/>
Existencia en caja.	11.336'160

Barcelona 20 de Enero 1874.—Los síndicos.

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 cor-

riente 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 enajenación de la concesión 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 autorización al Consejo para contratar en su caso un empréstito por medio de la emisión de obligaciones, ó en otra forma que se estime conveniente.

Serán válidos para esta Junta los depósitos de acciones ya verificados, y se podrán constituir nuevos depósitos hasta 10 días 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 representación 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.

Sociedad Catalana general de Crédito.—La Junta de gobierno de esta Sociedad, con arreglo á lo dispuesto en el art. 20 de sus estatutos, ha acordado convocar la general ordinaria de accionistas para el martes 24 de Febrero próximo, á las once de su mañana, en el local de sus dependencias, calle del Dormitorio de San Francisco, núm. 2, piso principal. Los señores accionistas que posean á lo ménos cincuenta acciones, podrán depositarlas en la Caja social, de acuerdo con lo que dispone el art. 23 de dichos estatutos, desde el día 26 al 28 del corriente, ambos inclusive, de diez de la mañana á la una de la tarde, recogiendo al mismo tiempo los correspondientes resguardos y la papeleta de entrada con cuya presentación podrán usar de su derecho en la Junta general.

Barcelona 25 de Enero de 1874.—Por la Sociedad Catalana general de Crédito, su administrador, Luis del Castillo.

TITULOS Y DIVIDENDOS.

Sociedad de los ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona.—Gerencia.—Habiendo recogido esta Sociedad 170 obligaciones pignoras de 500 francos de Almansa á Valencia y Tarragona, y como dichas obligaciones quedan sueltas y deben aplicarse á las atenciones del canje y demás que determina el convenio, se hace saber al público que de las obligaciones pignoras cuya relación insertó esta Gerencia en su anuncio publicado en el *Diario de Barcelona* del día 12 de Noviembre de 1871, quedan libres para entrar en circulación las siguientes: serie G. Núm.—49940 á 49943.—serie D. Núm.—1018 1019—1048 á 1061—1145 á 1164—1261 á 1264—1291 á 1293—1725 á 1748—1857 á 1862—1934 á 1947—2080 á 2085—2143—2144—2161 á 2166—2285 á 2291—2374 á 2390—2612 á 2615—2762 á 2791—3023 á 3028.—Valencia 20 de Enero de 1874.—Por la Sociedad de los ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona.—El Director gerente accidental, Andrés Campo.

Compañía de los caminos de hierro de Barcelona á Francia por Figueras.—Desde el 26 del corriente, de las 10 de la mañana á la una de la tarde de todos los días laborables, exceptuados los miércoles destinados al pago de cupones atrasados de obligaciones, y los jueves en que se satisface el cupon núm. 7 de las acciones, podrán presentarse al cobro los cupones de obligaciones del 2.º semestre de 1873, registrados con facturas de número 1 á 100.

Barcelona 24 de Enero de 1874.—P. A. de la J. D., Miguel Victoriano Amer, secretario.

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 estos 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 Diaz.

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 presentación. 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 Guillou.—Ceferino Avelilla.

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

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

De la emisión de Granollers del año 1859: 2559—2579—2782—2985—4147—4870—5022—5358—6310—6336—6607—6794—7110—7464—7786—7922.

De la emisión de Granollers del año 1860: 9257—9416—9676—10137—11161—11633—11759—11980—12067—12472—12876—12892—13908.

De la emisión de Mataró: 513—841—1059—1440—1917—2333—2439—3026—3484—3567—3960—4141—4644—4690—4904—6284—7711—7925—7968—8363—9032—9315—10271—10545—12394—12537—13355—13362—13383.

De la emisión 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 secretaría, de las diez de la mañana á la una de la tarde de los días laborables, desde el 2 de Enero próximo en adelante.

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

Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla.—El consejo de administración de esta Compañía tiene el honor de 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 razón de Rvn 28'50 (frs. 7'50.)

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

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

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

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

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

1.ª SÉRIE.		2.ª SÉRIE.	
Del 461	á 470	Del 28.451	á 28.460
» 7.661	7.670	» 28.491	28.496
» 9.001	9.009	» 29.034	29.040
» 9.511	9.515	» 29.181	29.190
» 9.517	9.520		
» 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 presentarse 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 administración tiene el honor de poner en conocimiento de los señores portadores de obligaciones de la Compañía que el pago del cupon núm. 32, vencido en 1.º de Enero próximo, se efectuará desde el siguiente día 2, con deducción de rs. vn. 0'95 (francos 0'25), importe de los derechos percibidos por el Tesoro francés:

- En Madrid, en la Caja de la Compañía.
- En París, en casa de los Sres. de Rostchild hermanos, rue Lafitte, 21.
- En Lyon, en casa de los Sres. P. Galline y compañía y en la de los Sres. Viuda de Morin, Pons y Morin.
- En Burdeos, en casa de los Sres. Piganeau é hijos.
- En Londres, en casa de los Sres. N. M. Rostchild é hijos, al cambio del día.
- En Bruselas, en casa del Sr. Lamber, á id. id.
- En Ginebra, en casa de los Sres. P. F. Bonna y compañía, á id. id.

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

Ferrocarriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—El día 26 del actual quedará restablecido el servicio de trenes en toda la línea de Zaragoza á Barcelona para el trasporte de mercancías y demás efectos de pequeña velocidad.—Desde mañana día 25, se admitirán y facturarán cuantas expediciones de esta clase se presente con destino á dicha línea, como también para las de Navarra, Madrid, Norte, Noroeste, Bilbao, Medina del Campo y demás combinadas, siempre que la estación consignataria no sea de las que por efecto de las circunstancias se hallan cerradas al servicio público.

Barcelona 24 de Enero de 1874.—El director general, M. Davila.

Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—La Dirección general de la misma ha resuelto admitir proposiciones para el suministro de la leña necesaria para el encendido de las máquinas en las líneas de Barcelona y Huesca durante lo que resta de año á contar del 1.º de Marzo inmediato, con arreglo al pliego de condiciones que, al efecto, estará de manifiesto en la secretaría, sita en la estación de esta ciudad, los días no feriados desde las diez de la mañana á las cinco de la tarde. Los pliegos cerrados conteniendo las proposiciones se recibirán en la mentada secretaría hasta el día 15 de Febrero próximo.

Barcelona 24 de Enero de 1874.—El Director general, M. Davila.

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WILTEY PARTNERS, LIMITED,

DE LEECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores.

Premiados en las Exposiciones de Nueva-York, Leeds, Sheffield, Londres 1862, París 1867, Havre, Lyon 1872, Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

RICARDO DE BERGUE Y C.ª Ingenieros mecánicos, calle de Milans, núm. 3, BARCELONA.

Reguladores privilegiados de Alley, para máquinas de vapor, más de 4.000 en uso en Europa y América.

Economía y perfecta regularización.

Válvulas de paso, privilegiadas de Peet, de bronce y hierro fundido. Tubos, máquinas..

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

Útiles y herramientas para contratistas, etc. Confección de planos y presupuestos, etc.

Representantes de las mejores fábricas de Inglaterra, Francia, Bélgica y Estados Unidos.

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. Villamarín. |
| 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 conformi-

dad 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 mas, 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 suscripto, así como la subvencion ó auxilio otorgados se computarán con absoluta independencia segun resulten consignados á la seccion de Carril á Redondela ó á la de Santiago á la Tieira.

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

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

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

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

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS á 5 reales.

Estas obras se hallan de venta en las librerías de D. Justo Serrano, Pasaje de Mathex; 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; Eseribano, Principe 25, y en la redaccion y administracion de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

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 almanagues, siendo varias las ediciones del llamado americano, que tan buena acogida ha merecido del público.

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

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

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

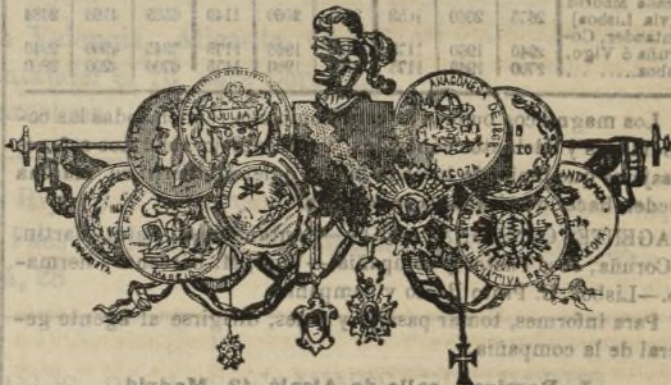
Este cuaderno, que sale á luz el día 1.^o de cada mes, con tiene todos los datos indispensables á los viajeros.

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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

PROYECTO DE FERRO CARRIL.

Se vende, por un precio sumamente arreglado, un proyecto completo para un camino de hierro aere de 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.



GRAN FOTOCRAFIA DE E. JULIA.

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

CASA EN PARIS

50 faubourg Sant-Denis, con fábrica especial de aparatos y útiles para fotógrafos

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

Único en retratos de niños.

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

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

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

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

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

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

THE PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY.

COMPañIA DE NAVEGACION POR VAPOR AL PACÍFICO.



LINEA REGULAR SEMANAL.

VAPORES CORREOS INGLESES

PARA RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO, BUENOS-AIRES, VALPARAISO, ARICA, ISLAY, CALLAO DE LIMA Y TODOS LOS PUERTOS DEL PACÍFICO, tocando cada 15 días en Pernambuco y Bahía.

SALIDAS. De Liverpool todos los miércoles. De Santander. una vez al mes. De Burdeos todos los sábados. De Coruña. dos veces id. De Lisboa todos los martes. De Vigo. 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	1553	3441	2060	1149	6505	4166	2684
Santander, Coruña ó Vigo.	2940	1960	1175	3430	1965	1175	7345	4900	2940
Lisboa.....	2700	1960	1175	3180	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 ÚLTIMAMENTE CON EL PRIMERO DE SU CLASE EN LA EXPOSICION

ARAGONESA.

DIPLOMA DE HONOR, sin entrar en concurso, en la Exposicion

Franco-Española de Bayona en 1864.

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

FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

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

FABRICA DE HIERRO, HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO,

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

Rails para tramvias, terrajlenes y minas, fabricacion de eclises, escarpas, placas de junta, trnillos y redoblones para ferro-carriles.

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

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

LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

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

CADA AÑO REPORTE

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

COMPañIA DE VAPORES-CORREOS

HAMBURGO AMERICANOS.

PARA LA HABANA Y NUEVA-ORLEANS.

Precios de pasaje de Santander á

	Habana. Rvn.	N Orleans. Rvn.
— Primera cámara	3 000	3.200
— Tercera —	800	870

Representantes en España, Echegaray y compañía, Santander

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

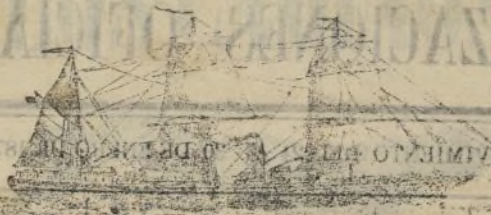
DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA

PRECIO 2 REALES.

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

DE PERIÓDICO, CERVANTES, 16, PRAL.



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. (escaía).

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.^o; BARCELONA, D. Ripol y C.^o; SANTANDER, Perez y García; CORUÑA,
 E. Da Guarda; VALENCIA, Dart y C.^o; ALICANTE, Faes hermanos y C.^o; MADRID, Julian Moreno,
 Alcalá, 28

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotación.	1873.				1872.				Diferencia sobre 1872.		
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo												
Madrid á Cartagena...												
Albacete á Cartag...												
Alcázar á Ciud -Real												
Manzanares á Córdoba.												
Norte de España	10 al 16 Diciemb...	22.086			1.625.277	966.559	1.607.486	58.857	160.791		60.702	
Tudela á Bilbao	15 al 21 Enero.....				1.053.966	76.012	1.098.427	79.218		44.461		3.206
Valencia á Almansa y Tarragona	12 al 18 Noviem...	2.921	27.018	169.499	196.5.7	41.152	330.542	69.218		134.025		28.060
Sevilla á Cádiz	17 al 23 Diciemb...				290.603	95.301	276.789	91.019	13.813		4.382	
Córdoba á Sevilla	1.º al 7 Enero.....	2.865	36.557	61.638	198.215	78.896	174.586	68.674	25.679		10.420	
Zaragoza á Barcelona.												
Barcelona á Pamplona.	1.º al 7 Diciemb...	10.009			273.050	323.802	222.298	16.124	59.842		3.736	
— á Francia.												
— á Tarragona.												
— á Sarria												
Lérida á Reus y Tarrag.												
Alar á Santander	1.º al 7 Diciemb...	3.540	48.845	575.053	623.898	234.042	262.515	98.476	251.383		135.599	
Langreo á Gijon												
Palencia á Leon												
Córdoba Málaga												
Medina á Zamora y Vi-go á Orense												
Ciudad-Real á Badajoz.												
Utrera á Moron												

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 24 AL 30 DE ENERO DE 1874.							CAMBIOS OFICIALES.		
FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	15 20	15 15	15 35	15 30	15 15	15 10	Albacete.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	15 20	15 20	15 40	15 35	15 21	..	Alicante.....	..	3/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	18 25	18 25	18 50	18 25	17 95	18 ..	Almería.....	..	1 8
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..	Ávila.....	..	2 8
Materia del Tesoro no referente con interés.....	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	3 8
Bonos del Tesoro.....	59 15	59 30	59 10	59 ..	52 90	53 ..	Barcelona.....	..	3/8
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda ídem.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	1/2 p.	3/8
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	..	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	..	99 ..	..	99 ..	..	99 ..	Cádiz.....	..	..
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6^o/o anual									
Emision de 1. ^o de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Castellon.....	par	1/8
Idem de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real... ..	1/4 p.	..
Idem de 1. ^o de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	..	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4 ..	3/8
Idem de 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem 1. ^o de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4 ..	..
Obras públicas de 1. ^o de Julio de 1858 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Granada.....	par	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 is..	29 ..	29 ..	29 10	29 ..	28 50	28 35	Guadalajara...	3/4 ..	..
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Huelva.....	..	..
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Huesca.....	..	..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	28 75	..	..	..	..	Jaen.....	..	1/4
Acciones del Banco de España.....	165 ..	164 50	164 50	164 50	164 50	164 50	Leon.....	par	1/4
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Lérida.....	par	1/4
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Logroño.....	..	..
BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 21 AL 27 DE ENERO.									
FONDOS PÚBLICOS.	DIA 21.	DIA 22.	DIA 23.	DIA 24.	DIA 26.	DIA 27.			
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	15 ..	15 ..	14 90	14 80	14 85	14 95	Lugo.....	par p.	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, a plazo.....	..	..	..	..	..	..	Malaga.....	1 ..	..
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	18 40	18 40	18 20	18 10	18 20	18 20	Murcia.....	..	..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Orense.....	3/4 ..	3/8
Sociedad catalana general de crédito.....	60 ..	60 ..	59 50	59 ..	59 ..	59 ..	Oviedo.....	..	..
Banco de Barcelona.....	104 ..	104 ..	104 ..	104 ..	104 50	104 50	Palencia.....	..	1/2
Crédito moviliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..	Pamplona.....	..	3/4
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..	Pontevedra.....	..	..
Sociedad de crédito mercantil.....	22 25	22 25	22 25	22 25	22 55	22 25	Salamanca.....	par	1/2
Camino de Barcelona á Francia.....	37 50	37 ..	37 25	37 25	37 ..	37 ..	San Sebastian..	..	..
de Tarragona á Barcelona.....	69 25	69 75	69 50	69 25	69 50	69 50	Santander.....	par	3/8
de Zaragoza á Barcelona.....	19 75	19 ..	19 ..	19 ..	19 ..	19 ..	Santiago.....	1 ..	..
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..	Segovia.....	1/2 p.	..
Acumbrada por el gas en Barcelona.....	..	119 50	..	..	..	..	Sevilla.....	1/2 p.	1 8
OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑIAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.									
FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS.		
de los	de	reembolsa-		de los	de la	de			
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	VIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.			
1856-58.....	2.392.000	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alie	Paris de 24 Enero.	202	
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	—	Norte.....		189	
1859.....	308.206	1.900	57	desde 1864 99	—	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 23 Enero.	278	
1859.....	44.984	1.900	8 %	Enero.—Julio.	—	Zaragoza á Pamplona...		97	
1858.....	490.000	1.900	57	Enero.—Julio.	—	Córdoba á Malaga.....		52	
..	..	..	..	desde 1861 47	—	Córdoba á Sevilla.....		400	
..	..	..	..	..	—	Sevilla á Jerez.....		49	
..	..	..	..	..	—	Ciudad-Real á Badajoz..		53	
..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Barcelona á Francia.....	Barcelona.....	49	
..	..	..	..	..	—	Targ. á Martorell y Barc ^o		100	
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Noroeste.....	Bruselas 22 Enero.	47	
..	..	..	..	..	—	Lérida á Reus.....	Paris 24 de Enero.	27	
..	..	..	..	..	—	Barcelona á Gerona.....	Barcelona.....	95	
..	..	2.000	3 %	..	..	Almansa á V. y Tarrag.	Bilbao 1. ^a serie	19	
..	..	1.900	3 %	..	..	Tudela á Bilbao.....	Madrid.....	685	
1871-71.....	14.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....		..	
						Gran Central-Peninsular.		..	

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