

# GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

**CORRESPONSALES.**

**Provincias.**

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

**CADIZ:** D. José 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 Administracion, en las librerías, de Bailli-Bailliere, de Cuesta y de la *Illustracion*, Arrenal 16. Los números sueltos, el mapa y los anuncios en la Administracion.

**PRECIOS DE LA SUSCRICION.**

**Madrid y Provincias.**

Por un año. . . . . 100 rs  
 Por seis meses. . . . . 50  
 Por tres id. . . . . 25

**Ultramar y Extranjero.**

Por un año. . . . . 150  
 Por seis meses. . . . . 75

**ANUNCIOS.**

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

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

**RESÚMEN.**

El tabaco de Filipinas.—Salirse por la tanjente.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Conferencia monetaria.—Filipinas: Minas de oro y hierro.—Compañía de los ferro carriles de Sevilla á Huelva y Riotinto.—Notas sobre la locomotora para carreteras.—Comercio exterior de España.—Correos del Pacifico.—Crónicas.—Banco de Castilla.—Valores franceses.—Valores españoles.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

**EL TABACO DE FILIPINAS.**

Entre los proyectos de recursos que, para arbitrar fondos, se atribuyen estos días al señor ministro de Hacienda, figura el de un contrato de arriendo del monopolio del tabaco de las Islas Filipinas.

No desconocemos que las circunstancias del Erario son en extremo aflictivas; pero es necesario tener en cuenta que, no por satisfacer necesidades del momento, es lícito cegar una fecunda fuente de riqueza, y anular, ó cuando ménos aplazar por mucho tiempo, el poderoso resorte para convertir las Islas Filipinas un gran emporio de riqueza para el país mismo y para la metrópoli. Este poderoso resorte es el desestanco del tabaco en aquel vastísimo archipiélago, medida que, es preciso no olvidarlo, fué el origen de la gran prosperidad á que llegó la isla de Cuba, pues antes de dictarse tan provechosa medida, la reina de las Antillas, lejos de producir sobrantes, como desde entonces los produjo, imponía grandes sacrificios anuales de dinero al Tesoro de la Península.

Ya el Sr. Figuerola, ocupando el departamento de Hacienda, tuvo en 1870 el propósito de realizar un empréstito sobre la garantía de los tabacos filipinos; pero aquel ministro tan mal apreciado, y cuyos incuestionables servicios

al país consistieron, más que en lo que hizo, en lo que dejó de hacer, salvando á España de graves conflictos porque han pasado otras naciones no tan apuradas como la nuestra; el Sr. Figuerola, repetimos, tuvo el patriotismo de renunciar á un recurso que hubiera privado á las islas de la posibilidad de alcanzar, por medio del desestanco del tabaco, un porvenir lisonjero de prosperidad y de riqueza.

Á fin de ilustrar la cuestion en cuanto de nuestros modestos medios depende; para evitar la realizacion del propósito que se atribuye al Sr. Echegaray; ó cuando ménos, por si al cabo lo realiza, que lo haga con las mejores ventajas posibles, vamos á exponer algunos hechos y datos pertinentes al asunto.

El desestanco del tabaco es cuestion de vida ó muerte para la agricultura filipina, para la reduccion á pueblos de las tribus de indios todavia errantes y selvajes, y para el desarrollo de un gran comercio interior y exterior en el archipiélago. Para demostrar la influencia que puede tener el tabaco para tan importantes fines, basta considerar que toda la América produce próximamente 2.500.000 quintales de tan preciada hoja; el Asia cerca de 4.000.000; Europa, cerca de 3.000.000; y solo las Filipinas pueden producir dentro de muy pocos años 2.000.000 de quintales; es decir, más que la quinta parte del resto del mundo, y de las mejores y más apreciadas clases que se conocen.

En Australia, como en California, las arenas auríferas han sido un poderoso atractivo para llevar la inmigracion europea é improvisar verdaderas naciones civilizadas en muy pocos años; la ganadería en Australia ha llegado sin embargo á ser una mina más fecunda aun que los *placeros* del oro para promover idénticos progresos; en Filipinas el tabaco debe ser lo que el oro y las lanas en la Australia.

El tabaco filipino se considera por muchos inteligentes, no sólo tan bueno como el de la isla de Cuba, sino mejor en ciertas clases; porque en Cuba es preciso curarlo, y

en Filipinas basta con la simple desecacion de la hoja. Hoy la produccion está limitada á las provincias de Cagayan, Isabela, Nueva-Ecija, Union, Abra, Lepanto, Ilocos del Norte y del Sur, Masbate y Ticao, en la isla de Luzon, (1) Cebú, en las Visayas, y Mindanao; y esta limitacion, tratándose de una region toda ella susceptible de producirlo, permite inferir que el desestanco, extendiendo el cultivo á todo el archipiélago, daría allí el mismo prodigioso desarrollo al aumento de produccion y de riqueza que produjo en la isla de Cuba, segun acabamos de decir.

Y para que se vea qué efectos produciría el desestanco, y como su consecuencia la libertad del cultivo, habremos de dar alguna idea de cómo allí se explota por el Estado el monopolio del tabaco.

Llámanse allí *colecciones* las provincias donde el gobierno ordena ó estimula la siembra del tabaco, y despues lo adquiere exclusivamente, á ciertos precios, aceptando sólo la parte que le acomoda (á juicio de los empleados del ramo) y quemando el resto, sin indemnizar al productor.

En algunas provincias, como en la de la Isabela, donde en tiempo de colecciones se castigaba con azotes á los indios que no sembraban tabaco, la recoleccion era de la mitad á tres cuartas partes menor en muchas ocasiones de lo que posteriormente, despues de suprimido en 1849 y 50 tan bárbaro procedimiento, se cosechó bajo el sistema de cultivo libre.

En el pueblo de Argoco, provincia de Cebú, en 1863, bajo el régimen de colecciones, que allí se conservaba aún en dicho año, la cosecha rindió 1476 quintales; y en el mismo pueblo, en 1867, habiéndose declarado la libertad de cultivo, se produjeron 5.322 quintales.

Y, para demostrar el horror de los indios á las vejaciones del estanco, baste decir que, en la provincia de Iloilo, en tiempo de colecciones, se impuso la mencionada pena de azotes á los que no sembraran tabaco, y los indios cocian la semilla que venia de la Habana, y así esterilizaban la sembraban.

Hay muchas tribus de indígenas que no pueden considerarse enteramente salvajes, puesto que cultivan el tabaco y que bajan de sus montañas á los pueblos para vendersele á los agentes del gobierno, y estos últimos han cometido con frecuencia tales engaños y violencias con los pobres indios, que los han escarmentado haciendo muy difícil su reduccion á pueblos. Cuando por casualidad ha ido á comprarles el tabaco algun empleado de sentimientos humanitario ha bastado tratarlos bien, darles alguna cantidad de arroz y no engañarles en la adquisicion de su cosecha, para que tribus enteras se hayan reducido voluntariamente á las condiciones de pueblos subordinados al gobierno de España.

El coronel C. vocal que fué de la Junta creada en 1870 para informar sobre las reformas necesarias en Filipinas, ha conseguido realizar por sí mismo muchas de estas reducciones, y él podría dar al gobierno extensísimos informes que ilustrarian tan importante cuestion.

Mientras se conserve el estanco, se continuará considerando preciso reglamentar el cultivo del tabaco, poner tasa al precio de venta, irritar y vejar á los infelices indios

(1) Véase el presupuesto.

semi-salvajes para destruir sus plantíos en ciertas localidades, á cuyo efecto hay que costear expediciones militares, cuyo único resultado es llevar la desolacion, la muerte y la más horrible de las miserias á aquellas tribus, acostumbrándolas á mirar con espanto y terror á todo cuanto se relaciona con el gobierno español.

Segun el presupuesto de las Islas Filipinas de 1868-69, (que es el que puede decirse viene rigiendo, por no haberse aprobado aun, que sepamos, ninguno de los posteriores) la produccion del tabaco, que el gobierno compra, viene á ser de unos 800.000 quintales castellanos, y el cálculo está hecho del modo siguiente: Se calculan 1.026.641 fardos, los cuales, regulados al peso de 33 1/2 kilogramos (1) hacen 35.419.114, que, partidos por 46 kilogramos que tiene el quintal, dan 770.000 y pico. Agregando los 29.385 quintales de Visayas y Mindanao, cuya produccion se encuentra en el presupuesto expresada en quintales, se llega á los 800.000 quintales, de los que sólo se exportan 61.000 por la industria privada y 135.000 por el gobierno, viniendo á salirle al Estado, en los puertos, al precio de 40 reales el quintal; precio ínfimo que resulta sumando todas las cantidades presupuestas para la compra y dividiendo el total por los 770.000 quintales adquiridos.

Al gobierno no le conviene sin duda traer hoy tabacos de Filipinas, puesto que segun el presupuesto de la Península correspondiente al mismo ejercicio que el citado del archipiélago, mientras el contratista de tabacos surtia los de Kentucky y Virginia de los Estados Unidos á 175 reales, el coste y fletes de Filipinas se elevaba á 250 y una fraccion. Pero dada la gran baratura del tabaco de las islas, es seguro que el interés privado lo traeria á menor precio que el de la República norte-americana.

Fácil nos seria añadir muchos más datos; pero los expuestos bastan para dar una idea general de la importancia actual y de la mayor que pueda adquirir por el desestanco el tabaco de Filipinas; de cuya idea general se desprende lo costoso para los intereses españoles en Filipinas de toda operacion fundada en el arriendo del monopolio de tan preciado artículo; y en todo caso, dado que hubiera de recurrirse á tal extremo, que se sacara todo el partido de que es susceptible el negocio.

A este propósito recordamos que, al verificarse la inauguracion del canal de Suez, el director de la gran Compañía holandesa de comercio y navegacion, hablando con un distinguido español invitado por el kedive, con el Sr. don J. J., que á su regreso publicó una Memoria dirigida al ministerio de Fomento, le dijo que por el arriendo de los tabacos de Filipinas podia darse al gobierno el cuádruple de lo que este se proponia sacar, es decir, 400 millones de francos, en vez de 400 millones de reales. Este dato merece atencion de parte del Sr. Echegaray.

FRANCISCO JAVIER DE BONA.

#### SALIRSE POR LA TANGENTE.

Al cabo de quince dias, y cuando han aparecido tres artículos nuestros sobre el aumento de la Deuda, el *Diario*

(1) Este dato del peso está tomado del Diccionario del P. Buceña, en la parte del discurso preliminar que trata de los tabacos.

de Barcelona, que dió origen á que tratáramos del asunto, contesta al primero de dichos tres artículos publicado el 18 de Enero próximo pasado.

Sólo la mucha consideracion que nos merece el decano de la prensa española nos hace consagrarle las presentes líneas, puesto que deja intactos nuestros argumentos y nuestros datos.

Dice, *sin demostrarlo*, que hemos duplicado una partida importante; y como no lo prueba, ni puede probarlo, ni rebatir nuestros datos, todos oficiales, estamos en el caso de devolverle íntegro lo de la *prestidigitacion*, la *fantasmagoría* y otras imputaciones semejantes, impropias de una discusion seria y de un periódico de los ilustrados antecedentes del *Diario de Barcelona*.

Omite además (y esto no es muy leal que digamos) el consignar que nosotros hemos estimado el aumento de la Deuda desde 1868 en 8.500 millones; y no sólo lo omite, sino que añade que, según nuestros datos, «la Deuda pública en 1868 sería poco más ó ménos igual á la que existe en 1874,» tratando de completar el efecto de este *ingeniosísimo* argumento con esta exclamacion: «¡Cuánto agradecería la nacion que el Sr. Bona obrara este milagro!»

Pero la modesta personalidad cuyo nombre tanto manosea el colega (como si no hubiera algo más serio que traer y llevar nombres propios en discusiones de esta índole), si no es capaz de hacer ese ni otro milagro alguno, puede poner las cosas en lo justo; puede salir al paso de exageraciones inspiradas sólo por el ciego espíritu de pasion política, y que tanto daño hacen á nuestro ya por desgracia demasiado abatido crédito. Vea sino el *Diario* nuestros artículos del 25 de Enero y 1.º del actual, y en este último hallará cifras todas exactísimas é irrefutables, en las que se prueba cómo andaba la Hacienda de España en la época que tanto preconiza, en los diez y nueve años anteriores á la revolucion; en ellos verá que en los 18 ejercicios comprendidos en esos diez y nueve años hubo un déficit en todos los presupuestos tanto ordinarios como extraordinarios; déficits que acumulados, si fuéramos aficionados á cifras de efectos, darían la enorme suma de *siete mil trescientos ochenta y un millones, seiscientos cuarenta y nueve mil ochocientos veintinueve rs.* (7.381.649.828'96). Verá también nuestro colega 2.584.996.253 rs. efectivos realizados por venta de bienes nacionales; verá catorce emisiones de deuda por un total también efectivo, de 3.504.133.029 reales, sin contar con los 4.130 millones asimismo efectivos para abonar el importe de sus bienes á corporaciones civiles y eclesiásticas; verá 256.719.488'83 rs. cobrados hasta 1868 por la indemnizacion de la guerra de Marruecos. Y si quiere seguir viendo, verá los 1.500 millones de la Caja de Depósitos consumidos sin autorizacion de las Cortes; verá que despues de 1868 se ha consolidado la Deuda diferida; verá que en el período de diez y nueve años de tan enormes despilfarros hubo que hacer una operacion de crédito, de las entonces de nueva invencion llamadas *con saldo*, para subsanar el vergonzoso error cometido en 1851 que produjo la existencia de los famosos certificados de cupones ingleses; y verá tantas cosas que no creemos le quede valor para negar que la revolucion de 1868 fué un acontecimiento inevitable producido, además de motivos

políticos, por la gestion económica que las apuntadas cifras revelan; gestion que tiene contra sí la circunstancia agravante de haberse realizado durante una larguísima paz interior.

Pero es muy cómodo, hablando á un público que en su inmensa mayoría no descende á examinar las cuestiones complexas de la política y de la administracion, salirse por la tangente y echar la culpa de todo á la revolucion, como si no fueran los verdaderos y únicos responsables de las revoluciones aquellos que las provocan. Unos cuantos conspiradores pueden promover un motin; pero una revolucion formal y de trascendencia es siempre la obra de un pueblo.

Y al salirse por la tangente el *Diario de Barcelona* lo hace en estos términos:

«Por lo demás en cambio de tantas ruinas, los bienes que la revolucion nos ha traído en otras esferas y que tanto preconiza el Sr. Bona, están representados por las catástrofes de Alcoy, de Valencia, de Sevilla, y sobre todo por el monton de ruinas de la que fué Cartagena; ruinas que son el gran monumento que recordará á las edades futuras las glorias y las grandezas de la revolucion de Setiembre.»

A esto sólo debemos decir que el imputar tales crímenes á la revolucion de Setiembre podrá halagar el oído de los amigos políticos del *Diario de Barcelona*, que fueron precisamente los únicos vencidos en aquella época; pero la inmensa mayoría del país sabe á qué atenerse sobre el particular; como lo sabe el mundo entero que ha juzgado aquel acontecimiento, y como lo sabe sin duda el mismo que ha escrito el terrorífico párrafo de acusacion que hemos reproducido.

Esperamos, pues, no evasivas, sino discusion seria; pruebas contra las que nosotros presentamos: en una palabra, discusion seria, digna del colega y digna de nosotros.

## PRENSA EXTRANJERA.

*Moniteur des intérêts matériels.*—«La *Semaine financière*, dice, evalúa en 35 millones de francos los ingresos de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante durante el año 1873, y los gastos de explotacion en 11 200.000 francos. De este modo el producto neto resultaría de 23 800 000, y deduciendo como cargas 16.400 000 frs. deberán quedar disponibles 7.400.000. Los beneficios reservados desde 1856 alcanzarían á un total de 20.082.000 frs.; pero hay que añadir que la mayor parte de los beneficios anteriores á 1873 han tenido que ser inmovilizados, por lo cual sólo por el ejercicio de 1873 se puede pensar en un dividendo á las acciones. Este dividendo según la *Semaine financière*, podría ámpliamente ser de 25 á 26 francos por accion; pero verosimilmente sólo se distribuirán 15 francos, lo que absorbería 3.600.000.»

El mismo periódico extracta la Memoria de la Compañía de Zaragoza y Pamplona en los siguientes términos:

«Resulta de la Memoria presentada en 15 de Noviembre que los ingresos de la explotacion han dado 11.009.595 francos, y que los gastos se han elevado á 5 344.733. El excedente de 5.664.862 francos han sido absorbidos por los gastos de obras, pago de la deuda flotante, intereses, corretajes, cambios, amortizacion de obligaciones, pago de 2/3 de dos cupones de obligaciones, por lo entregado á buena cuenta de ocho máquinas, derechos de aduana y reparacion de daños, hasta la suma, entre todos estos conceptos, de 5.655 537 francos, de suerte que sólo queda un excedente de 9 325 francos que llevar á la nueva cuenta.»

*L'Industrie.*—Da cuenta de la anunciada subasta para el anticipo con garantía de la renta del timbre; y en cuanto á los fondos españoles, dice que continúan en el mismo estado que la semana anterior. Las obligaciones de prioridad del Norte de España están en París á 176'25. Extracta la Memoria de la Compañía de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.

*Journal des actionnaires.*—«Los tenedores de obligaciones de la Sociedad de terrenos y salinas de la provincia de Málaga tienen que cambiar sus títulos por los de la nueva Compañía trasformada para lo cual han de dirigirse á Mr. Vincent, liquidador de la antigua, 16, rue Auber.

Añadiremos, por nuestra parte que no se trata de acudir al crédito, pues todos los títulos creados por la nueva sociedad han sido suscritos por un grupo de capitalistas.

«La exterior de España, dice en otro lugar, está á 19. Sin embargo no se anuncia que el gobierno haya conseguido todavía la realización del empréstito que negociaba.»

*La France financière.*—Da cuenta de la renovación del contrato de 400 millones con el Banco de París, cuyas condiciones explican el corresponsal en Madrid de nuestro colega.

El colega se muestra muy favorable al gobierno actual de España diciendo que «cuando teníamos en el departamento de Hacienda al Sr. Pedregal, sólo tenía tristes noticias políticas y financieras que referir.»

La redacción, por su parte, después de llamar la atención de sus lectores sobre las correspondencias que publica de Madrid, añade: «España, que había llegado al punto culminante del desorden, vé por fin lucir para ella la aurora de mejores días. Nuestra convicción es que ahora no tardará mucho tiempo en recobrar la calma. Entonces podrá la Península reconstruir su Hacienda y dar á la Europa el espectáculo de lo que pueden hacer por los destinos de un país perturbado, el patriotismo unido á la honradez.»

*La Semaine financière.*—Dedica un artículo á examinar la situación de la Compañía del Norte de España, estimando en 5.700.000 francos la disminución de ingresos que en 1873 le ha causado la guerra; si bien hay que deducir el 40 por 100 de los gastos de explotación que corresponderían á dicha suma, y que reducen la disminución efectiva á 3.400.000 francos.

También da cuenta de la renovación del contrato entre nuestro gobierno y el Banco de París y de los Países-Bajos.

*Moniteur de la Banque.*—De los fondos españoles, dice: «Los cambios no han hecho progresos; no se harán nuevas compras antes de ver alguna victoria decisiva del ejército del gobierno sobre los carlistas; y sobre todo antes de conocer por qué me lo se propone el nuevo ministro de Hacienda cerrar las llagas del Tesoro español. Hasta aquí ha vivido de expedientes, como sus predecesores.»

*Journal des chemins de fer.*—Este colega es el único de los periódicos financieros de París que se muestra fatalista con la nueva situación de España; si bien, según siempre hemos observado, es siempre el peor informado acerca de lo que aquí pasa. Es acaso en esto la única publicación industrial francesa, que, como la mayor parte de los diarios políticos del mismo país, habla sin saber lo que se dice y como pudiera hablar de lo que pasa en la luna.

## DOCUMENTOS OFICIALES.

### MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: Algunos mineros han acudido á este ministerio pidiendo con insistencia que se declare nula y de ningún valor ni efecto la décimasexta disposición general del reglamento de minas por ser contraria á la ley, y porque como disposición reglamentaria no puede modificar lo esencial de los preceptos de aque-

lla; y que si esa declaración no se creyese procedente, se haga al ménos la de que la gracia otorgada por el gobierno, usando de la facultad que le concede el último párrafo de la décimasexta disposición general citada, se entienda que producirá todos sus efectos desde el momento en que el interesado presente la solicitud escrita pidiendo esa gracia, y que las solicitudes puedan presentarse ó en los respectivos gobiernos civiles ó directamente en el ministerio de Fomento.

La ley de minas, reformada en 24 de Junio de 1868, prescribe plazos para los principales trámites de los expedientes, y la quinta disposición general de la misma ley determina el día en que aquellos deben principiar á contarse, concluyendo con la expresión de «según se especificará en el reglamento.» Este, en la segunda disposición general, declara improrogables y fatales todos los plazos, detallando el modo de computarlos; y en la décimasexta dice «que no se adquieren derechos si se prescinde de la estricta observancia y puntual cumplimiento de la ley y reglamento, insistiendo en que los plazos son improrogables y fatales; que si dentro de ellos la administración no cumple lo que á ella incumbe, y antes de los 60 días siguientes al vencimiento del plazo el interesado no reclama contra esa morosidad, se entenderá que desiste de sus pretensiones y que abandona la prosecución del expediente.» Como se ve, hay conformidad en el espíritu y texto de esas disposiciones de la ley y del reglamento, tendiendo todas á activar las instrucciones de los expedientes de minas y evitar las funestas consecuencias que la experiencia ha demostrado produce la lentitud en la tramitación, muchas veces hábilmente entorpecida por algunos mineros para conseguir sus fines particulares.

El remedio más eficaz para combatir los abusos é iniquidades que tanto se lamentan y censuran en los negocios de minas es el de los plazos improrogables y fatales que implican, ó el progreso ó el fenecimiento del expediente. Así, y sólo así, se podrá acabar con esa viciosa y funesta práctica de consentir en las oficinas y en los archivos expedientes de minas sin ultimar permaneciendo allí un año tras otro esperando que la parte interesada promueva su continuación.

Esos expedientes eran en su mayor parte asechanzas para arrebatar el fruto de la laboriosidad ó de la fortuna, y sólo cuando se presentaba la ocasión se reclamaban y promovían, invocando su antigüedad y preferente derecho, desvirtuando la ley y haciendo servir á la misma administración de instrumento auxiliar para cometer un despojo, ó por lo ménos para poner en grave conflicto legal el derecho del afortunado minero de buena fé.

De aquí esas iniquidades notables en la historia de la industria minera, y esos pleitos complicados é interminables con todas sus lamentables consecuencias. Tan grave mal exigió los plazos; y una vez establecido por la ley tan sábio y oportuno precepto, la consecuencia necesaria é irrecusable, aunque nada dijese el reglamento, era el considerar aquellos como improrogables y fatales, y como irremisible el fenecimiento del expediente que hubiera llegado al término legal sin ultimarse.

Hay, pues, conformidad y armonía entre la décimasexta disposición general reglamentaria y la ley reformada, y esa armonía y conformidad es todavía más perfecta si cabe entre aquella disposición y las bases generales; porque estas, reconociendo en su preámbulo las fatales consecuencias de la *tramitación larga*, y encontrando demasiado dilatorias los plazos fijados por la ley anterior, los acortan; y en el art. 15, hablando de la instrucción de los expedientes, dicen: «El gobernador deberá precisamente en todos los casos otorgar la concesión en un plazo que no exceda de cuatro meses, á contar de la fecha de presentación del registro;» y teniendo presente que las faltas de la administración no deben perjudicar á los interesados, concede 60 días para que el expediente fenecido se pueda rehabilitar, evitando á los registradores las molestias, gastos y dilaciones consiguientes á la instrucción

de otro nuevo, y bastando para ello un simple escrito dirigido al gobernador de la provincia, reclamando contra la morosidad ó negligencia de la administracion.

Además de ese plazo de 60 dias para la rehabilitacion del expediente, la misma disposicion general 16, previniendo el que por inadvertencia ó por otras causas pueda consumirse aquel tiempo sin que el registrador acuda manifestando su insistencia en obtener la concesion solicitada, da al gobierno la facultad de dispensar los defectos que produzcan la cancelacion de los expedientes de minas cuando no se cause perjuicio á tercero.

Pero ha surgido la duda sobre si esa dispensa produce su efecto desde el momento en que el gobierno la concede, ó desde el instante en que se presentó la solicitud pidiendo la gracia.

El derecho, en materia de minas, se funda principalmente en la prioridad: la peticion de esa dispensa equivale á un nuevo registro sobre el mismo terreno y en idénticas circunstancias que el fenecido ó cancelado; y no habiendo nacido sobre aquel terreno ningun otro derecho minero desde el momento en que el expediente, cuya rehabilitacion se pretende, feneció ó se declaró cancelado, no hay perjuicio alguno de tercero, y la gracia concedida por el gobierno produce todos sus efectos desde el instante mismo en que el interesado presentó la solicitud pidiéndola.

Así se ha entendido siempre desde que rige esa disposicion general 16 del reglamento; y si de otro modo se entendiese, se obtendria un objeto enteramente contrario á su texto y espíritu, y se destruiria la base principal del derecho minero, que es la prioridad en igualdad de circunstancias.

Puesto que esa dispensa de los defectos concedida por el gobierno en virtud del último párrafo de la décimasexta disposicion general, rehabilita el expediente desde el momento en que se pidió la gracia, las solicitudes hechas al efecto deben presentarse en el gobierno civil donde obran los expedientes respectivos, anotándose en ellas el dia y hora de su presentacion, y dando á los interesados el conveniente resguardo con la expresion necesaria para que puedan acreditar el haber pedido la gracia y la época en que lo hicieron.

Por lo mismo esas solicitudes no deben presentarse directamente en el ministerio de Fomento, como no sea en los casos en que hubiesen sido rechazados por los gobernadores de las provincias.

En virtud de las consideraciones precedentes, el gobierno de la República, para la mejor inteligencia y aplicacion de la décimasexta disposicion general del reglamento, manda que se observen las reglas siguientes:

1.<sup>a</sup> Las solicitudes que se dirijan al gobierno pidiendo la dispensa de los defectos á que se refiere el último párrafo de la décimasexta disposicion general del reglamento de minas de 24 de Junio de 1868 se presentarán en los respectivos gobiernos civiles; y el gobernador mandará que acto continuo se anote en ellas el dia y hora de su presentacion, y que se dé al interesado un resguardo con la expresion suficiente para acreditar que presentó la solicitud, el objeto de ella y el dia y hora en que lo hizo.

2.<sup>a</sup> Se hará una solicitud para cada uno de los expedientes que se pretenda rehabilitar.

3.<sup>a</sup> El gobernador mandará que esas solicitudes se unan á sus respectivos expedientes, y dentro de los 30 dias siguientes al de la presentacion de aquellas los remitirá al ministerio de Fomento con informe sobre si procede la concesion de la gracia solicitada. En ese informe se hará constar siempre si desde el trascurso de los 60 dias á que se refiere esa disposicion general 16 hasta el instante en que se presentó la solicitud pidiendo dispensa se ha hecho sobre el mismo terreno algun otro registro.

4.<sup>a</sup> Las solicitudes pidiendo la dispensa á que se refiere el último párrafo de la décimasexta disposicion general del reglamento sólo podrán presentarse directamente en el ministerio de

Fomento cuando hubiesen sido rechazadas por los gobernadores civiles.

5.<sup>a</sup> La dispensa otorgada por el gobierno usando de la facultad que le concede el último párrafo de la citada disposicion general 16 se entenderá que produce todos sus efectos desde el momento de la presentacion de la solicitud pidiendo aquella dispensa.

Lo que de orden del expresado gobierno comunico á V. I. para los efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 23 de Diciembre de 1873.—Gil Berges.—Sr. Director general de Obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio.

Por decreto del ministerio de Fomento, que el dia 27 ha publicado la *Gaceta*, se dispone:

Artículo 1.<sup>o</sup> Con el objeto de que no sufran interrupcion los importantes estudios de la comision creada en 3 de Abril de 1873, para redactar un reglamento de la ley de aguas, se nombrará un vocal presidente en reemplazo del actual hoy ministro de Fomento.

Art. 2.<sup>o</sup> Se amplía el encargo de dicha comision á formular proyecto de ley de aguas, revisando y unificando la parte vigente de la actual, en armonia con las demás disposiciones legales que con ella se relacionan.

Ha sido nombrado vocal presidente de la comision encargada de formular un proyecto de ley de aguas y el reglamento para su ejecucion D. Santiago Diego Madrazo, profesor de la universidad central y ministro que ha sido de Fomento, en reemplazo del vocal-presidente de la misma D. Tomás María Mosquera.

#### MINISTERIO DE HACIENDA.

Precedido de un razonado preámbulo, la *Gaceta* del miércoles publica el decreto suprimiendo el impuesto sobre puertas y ventanas, en cuyo preámbulo descuellan las razones que en contra de tan vejatoria gabela publico la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO. Hé aquí el texto de las razones á que nos referimos.

«Pero aun así el impuesto tiene que resultar y resulta desigual. No es posible que la division sea tan grande que dentro de una misma zona los alquileres dejen de ser sumamente distintos y representar una riqueza diferente. Para unos la casa representa las comodidades, el bienestar, el lujo, si se quiere, para otros la necesidad de vivir en un sitio y ocupar una casa que le facilite los medios de utilizar su industria, que en último resultado puede proporcionar beneficios de escasa importancia, y sin embargo está gravada por la contribucion de subsidio.

«A esta injusticia en la base del impuesto hay que agregar lo difícil de la recaudacion por la Hacienda pública; recaudacion que habia de ser escasa, y sólo podria obtenerse con graves molestias y no pocos vejámenes para el contribuyente.»

La parte dispositiva del decreto dice así:

Artículo único. Queda suprimido el impuesto transitorio creado por el art. 15 del decreto de 2 de Octubre de 1873 sobre puertas, ventanas y balcones a la via pública de los edificios destinados á habitaciones, industria ó comercio.

Madrid treinta y uno de Enero de mil ochocientos setenta y cuatro.—El presidente del Poder ejecutivo de la República, Francisco Serrano.—El ministro de Hacienda, José Echegaray.

Ilmo. Sr.: Anunciada oficialmente para el dia 27 de Febrero próximo la subasta del anticipo de 20 millones de pesetas con la garantia de la renta del sello del Estado, cuyos productos se destinarán á los gastos de la guerra; y deseando el gobierno de la República que se conceda á los licitadores todos los medios de accion necesarios para que puedan tomar parte en aquel contrato sin detrimento de los intereses públicos, ha resuelto en Consejo

de ministros que sean admisibles en pago del mencionado anticipo de 25 millones de pesetas las letras del Tesoro á cargo de las comisarías de Hacienda de España en París y Londres, vencidas y no satisfechas hasta el mismo día de la subasta, siempre que estén garantidas con títulos de la Deuda pública.

Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 31 de Enero de 1874.  
—Echegaray.—Señor secretario general de este ministerio.

### FERRO-CARRILES EXTRANJEROS

*Inglaterra.* En la semana terminada el 18 de Enero próximo pasado, los ferro-carriles ingleses han recaudado 956.488 libras, contra 912.576 en la correspondiente de 1873; y el ingreso medio por día y kilómetro ha resultado de 148 pesetas, contra 143.

*Bélgica.* En el curso del presente mes de Febrero debe inaugurarse la explotación del ferro-carril de Hasselt á Maeseych. Las locomotoras y los carruajes se encuentran dispuestas en las estaciones y está nombrado el personal destinado al servicio.

*Suecia.* El total de las líneas explotadas en este momento es de 2.570 kilómetros, de los cuales 533 se han abierto en 1873. Las obras empezadas y que terminarán en gran parte en este año y en el que viene, quedando todas concluidas antes de 1876, dotarán al país de una red de 5.565 kilómetros, de los que 5/12 próximamente pertenecerán al Estado y el resto á empresas particulares. La explotación da ya buen resultado, y en general, al ménos en las líneas del gobierno paga el interés y la amortización de los empréstitos hechos para construir los caminos. La deuda de Suecia casi en su totalidad, que importaba un poco más de 630 millones de reales á fin de 1872, se han contraído para este fin reproductivo; y como el importe primitivo de esta deuda era de 960 millones, se ve que se han devuelto ya 280 millones. Los diversos empréstitos (que se han hecho por sumas y condiciones muy diversas siendo el más importante de 224 millones) se reembolsarán por anualidades de las cuales las últimas vencerán en 1931. El interés varía entre 3 1/2 y 5 por 100; y es fácil prever los grandes beneficios que producirán los ferro carriles suecos una vez pagadas estas anualidades.

*Francia.* El 1.º de Abril próximo, la Compañía de la Vendée pondrá en explotación la línea de Poitiers á Sammur de 100 kilómetros próximamente de longitud. La vía está casi completamente sentada y sólo faltan pequeños trabajos de arreglo y remates de obra.

Se están haciendo informaciones para extender y mejorar las redes de las grandes Compañías.

Las diversas líneas en construcción de la Compañía del Nordeste avanzan rápidamente: la de Boulogne á Lille está terminada en una extensión de 45 kilómetros.

El ramal á la estación del Norte, cerca de Saint-Omer, de 8 kilómetros, está casi concluido. La Compañía espera abrir la línea entera en el próximo mes de Marzo. Hay 34 kilómetros en construcción de Berguette á Armentiere, y 29 de Saint Omer á Berguette, y la Compañía espera poder acabar los 35 primeros en todo el mes de Marzo; y de los otros 20 se espera de un momento á otro la aprobación de las obras.

### CONFERENCIA MONETARIA.

La Conferencia Monetaria internacional ha empezado sus trabajos; y como saben nuestros lectores, esta reunión de todos los firmantes de la Unión monetaria, que data de 1865, tiene por objeto decidir si las cosas han de permanecer en su estado actual, ó si debe establecerse sobre otras bases el talon monetario que está en uso, tanto en Francia, como en Italia, en Suiza y Bélgica, que son las cuatro naciones ya unidas en este sentido.

España, aunque no está adherida, es una de las naciones me-

yor preparadas para entrar en la liga, y para ello ha dado grandes y difíciles pasos prácticos, principalmente los que se deben al ministro Sr. Figuerola. Por esto interesa saber lo que ocurre y lo que se resuelve en la Conferencia internacional.

Los delegados actuales son:

Por Francia: M. de Farieu, ex-presidente del Consejo de Estado; M. de Subeyran, diputado; y M. Dutilleul, director del movimiento de fondos del ministerio de Hacienda.

Por Italia: M. Agustini, senador y el primer secretario de la legación italiana en París.

Por Suiza: Sres. Herzog, vicepresidente del Consejo federal, y Lardy, agregado á la legación helvética en París.

Por Bélgica: M. Jacobs y el secretario de la legación belga.

M. Dumas, ex-presidente de la comisión de monedas, preside la Conferencia, completando el número de diez representantes.

Hé aquí las cuestiones formuladas por la comisión y que se trata de estudiar para resolverlas.

1.<sup>a</sup> —¿Cuáles son las causas de la depreciación actual de la plata y cuál su duración probable?

2.<sup>a</sup> —¿Cuáles son los inconvenientes de esta situación, relativamente á la circulación y á la acuñación en los países unidos por el convenio de 1865?

3.<sup>a</sup> —¿Es posible hallar remedio á estos inconvenientes por los medios que siguen?

I. Por la limitación de la fabricación de las piezas de 5 francos de plata, ó por su suspensión por un tiempo determinado;

II. Por la limitación de la suma en plata que pudiera imponerse en los pagos;

III. Por la limitación del curso de las monedas de plata de 5 francos en el interior de cada Estado;

IV. Por otra cualquiera medida que se busque.

4.<sup>a</sup> —¿Há lugar á sustituir el curso legal recíproco de las monedas corrientes de los cuatro Estados á su curso en las cajas públicas?

5.<sup>a</sup> —¿Debe modificarse la cláusula del convenio de 1865 relativa al derecho de acesión?

6.<sup>a</sup> —¿Conviene examinar en una conferencia monetaria anual de los Estados contratantes, cuáles son los resultados obtenidos y qué medidas conviene adoptar?

7.<sup>a</sup> —¿Deben conservarse ó deben ser modificadas las disposiciones del convenio, relativas á las tolerancias de la fabricación y á las condiciones de exclusión de las piezas desgastadas por el uso?

Estas cuestiones no tendrán quizás resolución inmediata, pero puede asegurarse desde luego, por el giro que lleva la discusión, que la mayoría de los miembros de la conferencia, no cree que es urgente romper la unión, y que debe prescindirse del talon monetario adoptado en otros países hasta una más amplia experiencia. Toda resolución ulterior dependerá de los acontecimientos.

La Conferencia ha suspendido sus sesiones, que reanudará á principios del mes próximo; suspensión motivada por la necesidad que tienen los delegados de pedir instrucciones más completas á sus respectivos gobiernos.

### FILIPINAS.

EPISODIO EN 1754.

### MINAS DE ORO Y HIERRO.

Para ninguna persona algo concedora del archipiélago Filipino es una novedad el oír decir que aquellas vastas provincias españolas son susceptibles de producir una riqueza infinitamente superior á la de las Antillas; y conocidas son las causas que se oponen á la benéfica transformación que es necesario realizar, si se han de obtener resultados

tan importantes para el país mismo como para España; hoy sobre todo que la isla de Cuba se ve asolada por una guerra que ha de dejar profundas y desastrosas huellas. Por esto nos parece de interés reproducir un trabajo que, con el mismo epígrafe que encabeza estas líneas, publica nuestro ilustrado colega *El Comercio*, de Manila, y que dice así:

I.

Gobernaba las islas D. Pedro Arandia, natural de Ceuta, pero descendiente de Vizcaya.

Era el Sr. Arandia persona ilustrada, infatigable en el trabajo, y entusiasta del fomento de Filipinas en todos los ramos.

Dotado Arandia de tan excelentes cualidades para gobernar, no podía ocultarsele la inmensa importancia que Filipinas podría adquirir si se ponian sus ricas minas en formal beneficio. Sosteniase en esta idea, cariñosamente la alimentaba, y la acrecentaba lleno de fé el siguiente *admirable resumen* hecho público aquel año de los caudales venidos, *en seis años solamente*, de las Américas á España, resultado de las *minas* y consecuencia de ellas.

RESÚMEN.

Años.	Pesos fuertes.
1748. . . . .	2.716.732
1749. . . . .	30.230.485
1750. . . . .	29.942.069
1751. . . . .	10.960.069
1752. . . . .	20.140.746
1753. . . . .	21.426.101

Total. . . . . 115.416.163

Este notable dato y las noticias que Arandia recogió, entre otros de los frailes, de que en todas las provincias del Archipiélago Filipino habia excelentes minas de oro y plata, hierro, cobre, azogue, etc., etc., y de que su *calidad y cantidad*, segun la opinion científica de personas muy instruidas y estudiosas, era que las minas de Filipinas no tenian por qué envidiar ni en calidad ni en cantidad á las de las Américas, fué naturalmente lo suficiente para que se pensase en serio sobre el asunto minero.

Con elevado juicio comprendió Arandia, teniendo el resumen arriba hecho en la mano, que despues del gran acontecimiento de la dominacion española en Filipinas y la rápida enseñanza de nuestra Sacrosanta Religion Católica á sus miserables y salvajes habitantes, nada podia contribuir más al pronto fomento y bienestar de las islas y portentoso acrecentamiento de las reales rentas, como el beneficio de minas.

La historia universal y la particular de España así lo dicen, con sus relatos lo prueban, y por ello y las cortas dimensiones del periódico *El Comercio*, sólo recordaremos á los que lo duden lo que California era hace una docena de años con lo que Filipinas es hoy.....

Hablaba, pues, de minas con frecuencia Arandia, y su voz tuvo el eco que siempre tiene cuando la Superioridad es buena, decorosa, entendida, modesta, expansiva y firme á la vez que afable.

ORO.

II.

Rompe, pues, la marcha de beneficiador de minas D. Francisco Estorgo, manifestando al señor gobernador Arandia deseos de beneficiar en regular escala las minas conocidas desde la dominacion en la provincia de Camarines Norte, extremo Sur de Luzon, á 46 leguas de Manila, y llamadas de Paracali y Mambulao.

Al decretar Arandia la concesion á Estorgo de las minas dichas, previno á los alcaldes diesen á Estorgo los convoyes, víveres y demás que necesitase.

En Paracali ya D. Francisco Estorgo denunció cinco minas, poniéndolas los nombres de

*Nuestra Señora de la Soledad, San Antonio, San Francisco, Nuestra señora de los Dolores, y las Animas.*

El filon de la mina última llamada de las *Animas*, segun aun aseguraban años atrás personas que nos decian haberlo visto, era como un *FRONTAL* de un grande altar de catedral.

A ese grado llegaba la fama de esa famosa mina de las *Ani-mas*, fama no perdida ni aun hoy (1873), así como tampoco la creencia de la existencia del *filon-frontal*.

A poco tiempo de estar Estorgo lleno de fé en los trabajos de tan famosas minas la *poca firmeza* de los jornaleros al trabajo, veneno que en Filipinas con frecuencia infecciona, y por completo trastorna la atmósfera en que pretenden desarrollarse empresas de fomento, principió á manifestarse en sérias proporciones, faltando gente á Estorgo para los trabajos. Buscó Estorgo la causa, y en vez de ella acogió un engaño, diciéndole que la causa de la falta de gente á los trabajos de las minas era, el temor á los moros de que estaban amenazados aquellos sitios.

Creyendo Estorgo entonces á piés juntillos, como hoy nosotros simplemente creemos muchas paparruchas, que el miedo de aquellas gentes á los moros era verdad, y la causa del retraimiento á los trabajos; con el fin de que desapareciese, solicitó del gobierno hacer dos fuertes, uno en Paracali, y el otro en Mambulao.

Concedióse en el acto la formacion de los dos fuertes, hicieronse, y bautizóseles con los nombres de San Fernando el uno, y San Carlos el otro.

Otra vez se renovó en el noble corazon de Estorgo la esperanza de llevar á aquel departamento el fomento, y con él el bienestar y riqueza, y su imaginacion le hacia ver en marcha á las minas cuadrillas de trabajadores contentos de dejar el techo para librar de su lóbrega prision al siempre querido y bien recibido oro; no durmiendo tampoco en su imaginacion la idea de que en aquellos árboles, en las piedras y en el corazon de todos, quedaría eternamente grabado el nombre y apellido del bienhechor don Francisco Estorgo.

Mas, pronto se desengañó de su craso error, pues cada dia que pasaba se disminuía la gente y los recursos, y se aumentaban los disgustos y plaitos promovidos por esa *plaga infernal*, que tanto abunda en Filipinas, y que tan horriblos daños causa, y conocida es por la plaga de los *pica pleitos*.

Como los españoles somos generalmente generosos y compasivos, y propensos á hacer bien, cuando nos encontramos en el triste estado en que se le puso á Estorgo, rechazando á ciencia cierta el bien que aquella comarca llevaba, lo cual es frecuente en Filipinas, se apodera de nuestro corazon una pena, un abatimiento, un dolor parecido al que sufrirá una buena madre cuando pierde á un amado hijo, siendo el único remedio para mitigarla, los consuelos prodigiosos de nuestra santa religion católica, y dirigir la vista al corregidor.

Estorgo, aunque tarde como otros muchos antes que él y despues, dejó todo, abandonó todo, se volvió muy minorado su capital á Manila, á ser la risa de los malos y la compasion de los buenos, dejando á los de Paracali y Mambulao condenados por propia sentencia á cerner un dia y otro, un mes y otro mes, un año y otro año y siempre, muchas arrobas de tierra para lograr una partícula de oro.

(Se concluirá)

COMPañIA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

SEVILLA Á HUELVA Y MINAS DE RIOTINTO.

(Conclusion).

Discurriendo siempre dentro del supuesto afirmado por la Compañía de Sevilla, de haber incompatibilidad entre ambas líneas, decimos que no es lícito otorgar los terrenos de dominio pú-

blico á los compradores de las minas, negándoseles á ella; ni justo aprobar un proyecto que invade su trazado; porque ese acto administrativo equivaldría á anular una concesion hecha dos años otorgada, y á dejar sin efecto la declaracion de utilidad pública que tiene la Compañía desde aquel tiempo. A tanto no alcanza el poder de la administracion; porque como dice el art. 7.º del decreto-ley de Noviembre, tiene en sus decisiones que respetar los derechos adquiridos, y á cuya sombra se han invertido tiempo y capital.

Segun nos dice tambien la Compañía consultante tiene expropiados ya la mayor parte de los terrenos que há menester para construir su ramal, y, si hoy se declarase la propiedad en favor de la otra línea y se negasen á esta los terrenos de dominio público que demanda, vendria á experimentar un gran perjuicio y á ser responsable de faltas que no cometió.

Empero la compañía de Sevilla asegura que el proyecto presentado por los compradores, no sólo es distinto del estudiado por el gobierno, sino que va superpuesto al suyo en una extension de treinta y ocho kilómetros, próximamente la mitad de la vía; y siendo esto así, conviene sentar ciertos antecedentes para que quede bien demostrado el juicio que luego emitiremos.

Por la vía diplomática preguntó una casa extranjera al gobierno español en 14 de Setiembre de 1872, si á los compradores de las minas se otorgaría la concesion y declaracion de utilidad pública de un ferro-carril desde ellas al Puerto de Huelva; y en 30 del mismo mes se le contestó en la misma forma, por el ministro de Hacienda, señor Ruiz Gomez, diciendo, que el gobierno otorgaría ambas cosas con arreglo á la legislación vigente de ferro carriles «independientemente, dice esta orden, de la concesion hecha de la línea de Sevilla á Huelva, única que existe, debiendo advertir además que los pormenores de que se hace mérito en la Memoria publicada sobre valoracion de las minas de Riotinto, referentes á los estudios hechos para el ferro-carril mencionado, no envuelve idea de concesion hecha á empresa alguna, sino que existen los estudios hechos por cuenta del Estado que podrá usar ó no el comprador, segun le convenga....»

Y con efecto; hemos visto, tanto en la Memoria para la venta de las minas, como en la condicion II de las económicas, que se habla de ese proyecto estudiado por el gobierno desde las minas á Huelva, por la divisoria del Rio Odiel, y hasta se calculó su coste.

En consonancia con aquella orden y con estos antecedentes se dictó la ley de 17 de Febrero por la cual, como sabemos, se faculta al Poder Ejecutivo para que hiciera la concesion y declaracion de utilidad pública de la indicada vía férrea, con arreglo á la ley y reglamentos de ferro carriles: resultando, que mucho antes de venderse las minas el gobierno conocia la existencia legal de la Compañía Sevillana, y tenia conocimiento pleno de la concesion y de la declaracion de utilidad general hecha en su favor en lo referente al Ramal de Niebla á Riotinto. Y no sólo lo sabia el gobierno, sino que sobre estas bases se calculó la ley de Febrero llevada á las Cortes por el gobierno mismo, y se partía como dato seguro é incontestable, al establecer las nuevas relaciones que iban á crearse entre la administracion y la Compañía compradora, del perfecto derecho que tiene la Sociedad consultante, anterior y distinto al que por aquella ley se creó: derecho tanto más innegable cuanto que esa misma ley lo vino á sancionar y confirmar.

Mientras el gobierno, pues, se limita á otorgar á los compradores de las minas, bien el proyecto que estudiaron sus ingenieros, bien otro cualquiera, pero que sea distinto del de la Compañía de Sevilla, obrará dentro de la ley de Febrero. Mas desde el momento en que apruebe el presentado por aquellos superpuesto en una gran estension al de esta, se coloca fuera de la ley y ataca el derecho que ella respetó. No es que se trate de decidir acerca de la compatibilidad de los proyectos; es que se comete un despojo y

se infrinje el único precepto que se ha dictado en favor de la Compañía compradora.

Es más. Por el hecho sólo de presentar los compradores un trazado distinto del que les fué otorgado por la orden de 25 de Junio, se apartan voluntariamente de la ley de Febrero y caen bajo las prescripciones del derecho comun, ó como ellos quieren, del decreto de 14 de Noviembre de 1868, en cuyo caso se encuentran enfrente del art. 5.º, que no autoriza la usurpacion que se intenta. Cabe decidir acerca de la mayor importancia entre proyectos distintos: más no tratándose de dos, uno de los cuales va superpuesto al otro.

De forma, que la incompatibilidad, si la hubiere, es provocada y sostenida por la Compañía compradora; de ningun modo por la de Sevilla, que, amparada por la ley de Febrero, no se opone á que la primera construya su ferro-carril: se opone á que se invada su propiedad y á que se apoderen de su trazado.

Por consiguiente, no se trata de prioridad de derechos, ni de incompatibilidad de líneas: se trata pura y simplemente de saber si puede ser despojada la Compañía de Sevilla, porque los compradores deseen para si el todo ó parte de su proyecto, y esto es imposible otorgarlo, so pena de infringir, no sólo las leyes todas que regulan la materia de ferro-carriles, sino la especial de 17 de Febrero, de la cual arrancan los derechos de la Compañía compradora, que ha reconocido y, por decirlo así sellado, el que siempre tuvo la Sociedad consultante.

Resumiendo, pues, diremos:

Primero: Que el expediente sobre concesion de terrenos de dominio público de la Compañía de Sevilla quedó terminado en 13 de Junio, en que aceptó las condiciones impuestas por el gobierno, y ha debido ser resuelto con arreglo al artículo 4.º de la ley de 20 de Agosto; no debiendo acumularse con el de la Compañía compradora, por ser este de fecha posterior y tratarse de proyectos distintos.

Segundo: aun suponiendo que al conceder el Estado á la Compañía compradora los estudios que tenia hechos para un ferro-carril desde las minas á Huelva le hiciera cesion de todos sus derechos de preferencia, estos se extinguieron desde el momento en que el proyecto presentado por aquella es distinto.

Tercero: que tanto el gobierno como la ley de 17 de Febrero han reconocido la existencia legal de la Compañía como anterior á la venta de las minas; y por consiguiente, lejos de perjudicarla con la concesion del ferro-carril á los compradores, se afirma por el contrario su derecho anterior y por lo mismo preferente.

Cuarto: que si el proyecto presentado por los compradores va superpuesto en treinta y ocho kilómetros al de la Compañía, entonces no se trata ya de saber si hay ó nó compatibilidad entre ellos, puesto que se trata de un despojo que ninguna ley autoriza.

Y quinto: que los compradores, en el mero hecho de presentar un trazado distinto del que les concedió el gobierno, se han puesto voluntariamente fuera de la ley de Febrero, colocándose bajo la accion del derecho comun, y del decreto-ley de 14 de Noviembre, que no amparan sus deseos.

Madrid 24 de Noviembre de 1873.—L. Nicolás María Rivero.—L. Manuel Alonso Martinez.—L. Antonio Cánovas del Castillo.—Dr. Francisco de Paula Canalejas.—Dr. Manuel Danvila.—L. Diego Suarez.—L. Agustin Puebla.

#### NOTAS SOBRE LA LOCOMOTORA PARA CARRETERAS CON FAJAS DE GOMA ELÁSTICA.

Inventada por M. R. W. Thomson, de Edimburgo.

Hace tiempo que es objeto de gran discusion en el mundo industrial la resolucion del problema de hacer los trasportes por

las carreteras ordinarias con el auxilio de máquinas de vapor. Creemos prestar un servicio exponiendo aquí el informe y juicio de Mr. G. Horeau, sobre la máquina á que se refiere este escrito:

«Esta máquina, dice Mr. Horeau, ha sido inventada y construida por M. Thomson, ingeniero de Edimburgo. M. Henry Chapmann, representante en París de M. Thomson, me ha facilitado un diseño de ella, con ayuda del cual y de las indicaciones siguientes me permitirá explicar las particularidades de este sistema.

»La máquina está sostenida por tres ruedas de disposición particular, que describiré separadamente, y que constituyen la novedad de la invencion: se compone de una caldera vertical tubular, asegurada á un eje fijo que se ciñe á ella para pasar al rededor del hogar, y cuyos pezones atraviesan las ruedas motrices. Tienen estas 1m,40 de diámetro exterior, y giran libremente sobre el eje. A la caldera está sólidamente unido un bastidor, y á este los cilindros, aparatos de movimiento y de direccion, y las cajas de agua y carbon. La parte delantera del bastidor descansaba sobre la rueda directriz. La máquina tiene dos cilindros de 0m,150 de diámetro; los pistones, cuya carrera es de 0m,255, obran por medio de bielas sobre un árbol acodado, haciendo de 200 á 250 revoluciones por minuto. Este árbol comunica el movimiento á las ruedas motrices con el intermedio de engranajes, simples ó dobles, á voluntad, pudiendo dar una relacion de 1 á 7 ó de 1 á 21, segun el trabajo que haya de hacerse ó rampas que

200  
21  
250  
7  
— = 35,9 vueltas por minuto. Se puede mover separadamente

una rueda sola y dejar la otra libre cuando hay necesidad de girar en una curva de pequeño radio.

»El peso total de la maquina con su agua y carbon es de 6 toneladas, de las cuales 5 cargan sobre las ruedas motrices y una sobre la rueda directriz delantera.

»La composición de las ruedas es el elemento verdaderamente nuevo de esta maquina, y el que constituye su ventaja sobre las demás. Tienen las ruedas una llanta de palastro, perforada con gran número de agujeros de 20 milímetros de diámetro, abocinados por el lado exterior: la llanta tiene tambien dos orejas ó rebordes para resguardar la faja de goma elástica vulcanizada que se coloca sobre ella. Esta cinta de goma tiene 0m,28 de ancho y 0m,12 de grueso; es el sólo resorte ó muelle de suspension de la máquina. Dicha faja está colocada sobre la rueda *casí sin tension*, condicion indispensable para la buena marcha, y que permite a la goma, comprimida y alargada por la parte posterior de la rueda, tomar su lugar en la parte anterior. Si este movimiento de resbalamiento no fuera posible por causa de la tension de la faja sobre la llanta, la goma formaria bolsa detras de la rueda y tenderia á romperse por la parte delantera. Se verifica así un desplazamiento constante de la faja elástica con relacion á la llanta, desplazamiento que resulta de la compresion bajo la rueda y del resbalamiento de atras adelant: en la parte superior no comprimida. Esta faja hace en cierto modo el oficio de un rail de goma que se tendiese sobre el camino delante de la rueda herrada para ahorrar el desgaste de la via y aumentar tambien la adherencia de la máquina con el camino.

»A fin de proteger las fajas de goma contra los cuerpos cortantes y mojados, condiciones ambas cuya reunion es indispensable para descantillar la goma; y á fin de permitir la adherencia en el caso particular de un suelo de arcilla plástica húmedo, se halla rodeada cada faja con una cadena sin fin, formada de barras de acero planas y bordes redondeados, las cuales tienen 0m,090 de ancho, 0m,010 de grueso y 0m,330 de longitud en el sentido del espesor de la rueda. Estas placas están separadas una de otra por un espacio de 0m,020; se recubren en sus dos extremidades para

unirlas por estos extremos con anillos dobles formando una especie de cadena de Galle. Esta cadena así formada se halla colocada sin tension sobre la faja de goma, y puede, en la marcha de la máquina, desplazarse sobre la faja como esta se desliza sobre la llanta.

»Cuando la máquina se halla colocada sobre sus ruedas, las fajas de goma se hallan comprimidas por la parte inferior, y penetran en parte en los agujeros de las llantas, evitando de este modo que las ruedas puedan patinar en las fajas. De la compresion de estas resulta tambien que en cada rueda motriz hay tres barras de la cadena en contacto con el suelo, y presentan por este circunstancia una superficie de contacto de  $3 \times 0,38 \times 0,09 = 1,026$  centímetros cuadrados, ó sean 2,052 en las dos ruedas motrices. queda dicho que sobre estas ruedas carga un peso de 5.000 kilogramos, de donde resulta que la presion sobre el suelo del camino sera de  $2^k,45$  por centimetro cuadrado.»

A la descripcion que hace Mr. Horeau de la máquina, sigue la cita de varias experiencias hechas con ella como motor, tanto para los trabajos agricolas como para los trasportes. Prescindiendo de estas relaciones, que son todas muy favorables para la adopcion de esta máquina en los usos á que pueda tener aplicacion, refiere dicho Horeau las experiencias de que fué testigo en París en Noviembre de 1869.

«La máquina, dice, enganchada á uno de los grandes ómnibus del camino americano de Versailles, evolucionaba primero en un terraplen en la avenida de Suffren. Las ruedas de la máquina no dejaban en este suelo blando más que señales compuestas de estrias salientes de 6 á 8 milímetros, correspondiendo á los intervalos de las planchas de la cadena, y he podido notar que estas estrias estaban impregnadas de agua, exprimida del terreno por la presion de las planchas. Las ruedas del ómnibus sin carga, sosteniendo cada una un peso de 800 kilogramos solamente, penetraban en el suelo haciendo surcos de 3 á 4 centímetros de profundidad, que se llenaban de agua y que la máquina deshacia al retroceder por los mismos puntos. Esta es una de las ventajas que resultan del empleo del nuevo sistema de ruedas, porque en vez de que las máquinas carreteras empleadas hasta el presente y la mayor parte de las carretas tienden á deteriorar los caminos, haciendo en ellos carriladas donde se acumulan las aguas de lluvia y la humedad, la máquina Thomson hace salir esta humedad y la expone á la accion del aire y del sol que la evaporan.»

(Boletín de la Sociedad de antiguos discípulos de la Escuela de Artes y Oficios.)

#### COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA.

La Direccion general de Aduanas ha publicado la Estadística general de comercio de España con sus provincias de Ultramar y potencias extranjeras en el año de 1870. Nosotros no la hemos recibido todavia; pero podemos adelantar algunos datos tomándolos de la reseña que hace uno de nuestros colegas, que servirá para apreciar el movimiento comercial de nuestro país con las demás naciones.

Desde luego se ve en el estado de importacion general que contiene dicha obra, que los artículos que mayor alteracion han tenido en los derechos devengados entre el año 1870 y 1869, han sido el aguardiente, algodón, azúcar, bacalao, cacao, café en grano, canela, carbon mineral, cueros y pieles, hierros y las herramientas, hilazas, maderas, máquinas, muebles, tejidos de algodón, cáñamo, lana y seda.

Compréndese que haya habido alteracion en los valores y en los derechos de estos importantes artículos de consumo, si se tiene en cuenta que siendo ellos de los mas indispensables, y estando en un marasmo desconsolador nuestro comercio, por el estado de agitacion del país, ellos vienen á poner de manifiesto que, cuando un pueblo sufre las consecuencias de las alteraciones

políticas, al retraerse el capital, se paraliza en parte la explotación comercial y disminuye el consumo.

En el estado de la exportación, vemos que los artículos que han tenido mayor alteración entre 1870 y 1869, son el aceite de olivo, el aguardiente, el calzado, el corcho en tapones, la carne de cerdo, vaca y embutidos; las conservas alimenticias, el corcho en planchas y tablas, las frutas secas y verdes, los ganados, granos, legumbres, harina de trigo, jabón, lana, metales, minerales, papel, pastas para sopas, pieles, curtidos, regaliz en extracto y pasta, idem en rama, sal común y vinos.

El estado que contiene el valor total de la importación general en 1870 arroja la cantidad de 394.724.160 pesetas, satisfaciendo dichas mercancías derechos por valor de 35.104.929 pesetas.

La importación de efectos de obras públicas, cuyos derechos de arancel fueron recaudados en metálico, asciende á la cantidad de 750.215 pesetas, representando el valor de estos objetos la cantidad de 6.182.729 pesetas.

En pagarés renovados 1.010.296 pesetas, representando el valor de estas mercancías 2.622.929 pesetas.

El total general de las mercancías importadas con destino á ferrocarriles y demás obras públicas, importa, pues, ó se halla representado en la cantidad de 8.805.658 pesetas en valor propio, habiendo satisfecho de derechos 1.720.509 pesetas.

Como se ve, las cantidades son bastante reducidas, conteniéndose en estas cifras, como se contienen, todos los productos que da la tierra y reforma la industriosa mano del hombre.

Solo hay que oponer una razón á la decadencia productora de nuestro país, y es la que apuntamos más arriba, esto es, que agitando en luchas políticas, ahogamos toda producción y todo comercio.

En el estado de las mercancías exportadas á puntos extranjeros en dicho año, vemos en resumen las cantidades siguientes:

Valor de los productos, 268.411.627 pesetas, siendo el total de los derechos satisfechos de 412.721 pesetas. Es de notar que la mayor parte de las mercancías se han exportado en buques con bandera extranjera.

Ha llamado la atención á un ilustrado escritor que la exportación de esparto, así en rama como labrado, sea tan insignificante, teniendo como tenemos extensas comarcas, así en Andalucía como en Castilla y Valencia, en las cuales tanto esparto se produce.

Es justa esta extrañeza; pero también nos la debe causar á todos, que los vinos, lanas, salvados, mieles de abejas, minerales y otros productos, como así mismo los ganados de todas clases que son parte importante de nuestra riqueza, no estén en el estado de exportación en muy elevadas cantidades.

Tampoco vemos á nuestra marina mercante en una situación muy halagüeña, á juzgar por lo poco que figura como elemento de transporte en las casillas de los referidos estados.

Hemos encontrado una partida cuya respetable cifra ha fijado nuestra atención, la cual es de tripas ó intestinos de vaca, transportada á Francia é Inglaterra en bandera nacional, siendo la consignada á Francia de 2.384.456 kilogramos, y la de Inglaterra de 2.099.569, cuyas partidas nos han hecho pensar en que se necesitan en dichos países muchos intestinos para la fabricación de embutidos.

#### CORREOS DEL PACÍFICO.

Se acaba de publicar un circular por la compañía de Vapores-carriles del Pacífico en la que se anuncian los nuevos arreglos que se han hecho en obsequio de los pasajeros y embarcadores por la línea centro-americana, brindando mayores facilidades á los unos y á los otros. La circular aparece publicada en el *Star et Herald* de Panamá. Además de los vapores que hoy forman en la línea centro-americana, la Compañía está construyendo dos de hé-

lice adaptados especialmente para aquel tráfico, estando ya casi completo uno de ellos. Este último es de capacidad como de 1.500 toneladas y en su construcción se han seguido modelos trazados tras una larga experiencia en el tráfico, atendido al mismo tiempo á la conveniencia y comodidad de los pasajeros. Mientras tanto, el vapor *Costa-Rica* será puesto nuevamente en la carrera de esta línea á la que pertenecía antes, y en la que volverá á colocarse en la antigua posición que ocupaba. Hé aquí en resumen el nuevo arreglo: Para en adelante queda suspendida la línea á Acapulco é intermedios, y sus vapores no seguirán más allá de Guatemala. Los tres vapores por mes, continuarán sus viajes regulares á todos los puertos hasta Champerico inclusive, y mientras dure la cosecha de café. Además de esta carrera, los vapores-carriles de Panamá á San Francisco, á contar desde principios del año actual, tocarán una vez al mes en los puertos centro americanos; el vapor que zarpa de Panamá poco más ó menos el 1.º de cada mes, tocará en Puntarenas, y el del 15 en Acajulta y San José. También tocará en Champerico y otros puertos siempre que se les presenten alicientes. Por este arreglo queda el servicio centro americano virtualmente aumentado en 5 vapores al mes, desde Panamá, y en 2 hasta San Francisco.

#### CRÓNICA.

**Circular.** El gobernador de Barcelona ha publicado en el *Boletín oficial* de la provincia la siguiente circular:

«Habiendo llegado á mi conocimiento que en varios pueblos inmediatos á los ferrocarriles hay malhechores que se dedican al robo del material y efectos de las vías, para lo cual no vacilan algunas veces en producir súbitos descarrilamientos de los trenes, prevengo á los alcaldes de los pueblos de esta provincias, que bajo su más estrecha responsabilidad ejerzan la más esquisita vigilancia, á fin de impedir tales hechos, prendiendo y remitiendo á mi disposición á autor ó autores de tan punibles atentados, á fin de aplicarles todo el rigor de la ley.

**Obligaciones provinciales de Madrid.** Por disposición del vicepresidente ordenador de pagos de la Diputación provincial, un día de estos se abrirá el pago para satisfacer á los acreedores de la misma.

**Banco nacional.** Hé aquí lo que sobre el proyecto de este Banco, dice el periódico que acabamos de citar.

«Lejos de perder terreno el proyecto de Banco nacional, como asegura la *Epoca*, se hallan muy adelantados los trabajos, según nuestras noticias.

**Fusión del Norte y Alar.** Asegúrase que las dos líneas del Norte y de Alar á Santander se fusionarán por fin, prometiendo á los accionistas la seguridad de reembolsarse en gran parte de los sacrificios que han hecho, así como contribuyendo tal requisito á la regularidad de un servicio que hasta ahora venía resistiéndose con grave daño de los intereses de Castilla en particular, y de España en general, puesto que Santander es el único puerto que consiente la relación directa con los importantes mercados del extranjero.

**Tramvías de Madrid.** El ayuntamiento de acuerdo con lo propuesto por la comisión de obras, ha anulado las concesiones de tramvías concedidas por el ayuntamiento federal.

Este acuerdo es digno de elogio, pues la concesión anulada, además de otros vicios, lastimaba derechos adquiridos de prioridad.

**Loja á Rio-frio.** Un diario granadino deplora que pase el tiempo y nada se diga acerca de la apertura para el servicio público del trozo del ferro-carril comprendido entre Loja y Rio-frio. Circulan, sin embargo, trenes de mercancías por el nuevo trayecto; más no sucede lo mismo con los de viajeros, á pesar de las condiciones de seguridad que ofrecen las obras allí ejecutadas.

**Canal.** El municipio de Silla ha dirigido á la diputacion de Valencia una razonada exposicion solicitando se proceda al estudio de un canal que, empezando en la Albufera y sitio de la fuente de la Torreta, en línea recta al campanario de dicha villa, termine en el punto denominado los Cuatro Caminos.

En su apoyo aduce la gran importancia de aquel beneficioso lago, por el que se trasportan tantos productos, y que por sus numerosas aves acuáticas atrae multitud de aficionados á la caza, que más que por el camino del Saler prefieren dirigirse á él por Silla, teniendo que recorrer, cargados con la escopeta, municiones, víveres, etc., un mal camino de un trayecto de dos horas.

**Comision extranjera.** Varios jurados de la exposicion de Viena, en union del presidente de la comision general española señor marqués del Duero, conferenciaron ayer tarde con el ministro de Fomento Sr. Mosquera, con objeto de poner en su conocimiento que una comision del instituto ecnológico de Viena viene á España para estudiar nuestra fabricacion de caldos y recoger todos los datos estadísticos acerca de la produccion de nuestros vinos; y pedirle que se conceda por los gobernadores civiles y jefes de las secciones de Fomento todo el auxilio necesario á la expresada comision extranjera y personas que la española designe con el indicado fin.

**Situacion económica de la Habana.** La comision de deuda quiere que los gastos de las expediciones de Méjico y Santo Domingo sean deuda nacional, aunque declara que al fin será la tesorería de la isla quien los pagará. La Junta está en favor del pago de los derechos de aduana, mitad en oro y mitad en billetes del Banco español. Se hará un empréstito forzoso de pesos fuertes 30.000.000 en tres plazos, para ser levantado entre un año, y uno adicional de pesos 30.000.000 de plazos de 5.000.000 anuales, á contar desde Enero próximo.

Estos proyectos de la Junta han sido pasados para su aprobacion al capitán general Sr. Jovellar.

Han terminado las huelgas de los marineros y carpinteros de ribera. Los barrenderos de la ciudad y los obreros de la fundicion de Lambdens están en huelga.

**Otro mártir del servicio de ferro-carriles.** Uno de los más antiguos empleados de la línea férrea del litoral de Cataluña, el digno jefe de la estacion de Malgrat, ha sido villanamente asesinado por los carlistas.

**Inamovilidad de los ingenieros.** El señor ministro de Fomento publicará en breve una circular recordando el cumplimiento de los artículos relamentarios que prohíben las traslaciones de los ingenieros de caminos, montes y minas de unas provincias á otras, á no ser por causas justificadas deducidas en la forma que los mismos reglamentos determinan.

**Empedrados.** Acaba de ensayarse en San Francisco de California un nuevo sistema de empedrado para las calles, que consiste en ladrillos hervidos en brea mineral, los cuales toman por este procedimiento la misma dureza que el granito. Las juntas entre los ladrillos las cierran con la misma especie de brea.

## BANCO DE CASTILLA.

Balanza de situacion en 31 de Enero de 1874.

	Reales.	Cénts.
<b>ACTIVO.</b>		
Accionistas . . . . .	30.000.000	»
Caja . . . . .	1.608.457'37	
Valores en cartera . . . . .	4.543.480'80	
Cuentas corrientes . . . . .	14.166.231'97	
Valores en depósito . . . . .	10.738.000	»
Bonos del Tesoro en garantía de la emision de billetes hipotecarios . . . . .	229.762.000	»
Pagarés de bienes nacionales para la doble garantía de id. . . . .	381.455.909'28	
Bonos recibidos en pago de pagarés de bienes nacionales . . . . .	1.106.000	»
Intereses abonados á los compradores de id. id. . . . .	24.342'96	
Bonificaciones por anticipo de plazos de id. id. . . . .	244.860'92	
Valores en garantía . . . . .	35.373.689'66	
Cuentas varias . . . . .	80.997'57	
<b>Total . . . . .</b>	<b>709.103.970'53</b>	

<b>PASIVO.</b>		
Capital social . . . . .	40.000.000	»
Cuentas corrientes . . . . .	4.475.013'22	
Obligaciones á pagar . . . . .	102.964'19	
Acreedores por depósitos en papel . . . . .	10.738.000	»
Emision de billetes hipotecarios . . . . .	233.022.000	»
Pagares de compradores de bienes nacionales en garantía . . . . .	381.455.909'28	
Pagarés de bienes nacionales realizados . . . . .	1.881.013'03	
Sobrantes de bonos cedidos al Estado . . . . .	488'60	
Idem de bonos admitidos al 80 por 100 . . . . .	2.400	»
Acreedores por garantías . . . . .	35.373.689'66	
Segunda amortizacion por sorteo de bills. hips. . . . .	78.000	»
Cupon de 1.º de Octubre de 1873 . . . . .	115.140	»
Fondo de reserva . . . . .	676.751'10	
Cuentas varias . . . . .	1.182.601'45	
<b>Total . . . . .</b>	<b>709.103.970'53</b>	

S. E. ú O.—Madrid 31 de Enero de 1874.—El jefe de contabilidad, José Maria Dalmau.—Dos administradores, A. Vinent y Vives.—Jaime Girona.

## VALORES FRANCESES.

	Cotizacion del 24 de Enero.	Idem del 31 de Enero.
3 por 100 . . . . .	58 20	58 05
4 1/2 por 100 . . . . .	83 85	84 25
Banco de Francia . . . . .	4115 —	4100 —
Crédito moviliario . . . . .	307 50	315 —
Orleans . . . . .	847 50	840 —
Norte . . . . .	1016 25	1011 25
Lyon Mediterráneo . . . . .	897 50	890 —
Este . . . . .	497 50	493 75
Mediodia . . . . .	597 50	593 75
Oeste . . . . .	232 50	531 25

## VALORES ESPAÑOLES EN LA BOLSA DE PARIS.

3 por 100 exterior . . . . .	18 3/4	18 3/4
Idem interior . . . . .	— —	16 1/4
Diferido convertido . . . . .	— —	— —

Pagarés. . . . .	440 —	435 —
Crédito moviliario español. . . . .	338 75	335 —
Zaragoza (acciones). . . . .	242 —	240 —
Norte. . . . .	78 —	78 —
Zaragoza á Pamplona. . . . .	60 —	61 25
Idem obligaciones . . . . .	100 —	100 50
Córdoba á Sevilla. . . . .	400 —	400 —
Idem obligaciones . . . . .	201 25	201 25

### VALORES ESPAÑOLES

#### NEGOCIADOS EN PARÍS FUERA DE BOLSA

Acciones. Sevilla á Jerez y Cádiz . . . . .	16 50
— Canalizacion del Ebro. . . . .	41 25
— Minas de Huelva. . . . .	170 —
— Idem idem. . . . .	200 —
— Banco territorial de España. . . . .	361 25
Obligs. Noroeste . . . . .	49 —
— Sevilla á Jerez (antiguas) . . . . .	48 50
— Idem nuevas. . . . .	46 50
— Del ayuntamiento de Madrid. . . . .	—

### GUIA DE LOS ACCIONISTAS

#### JUNTAS GENERALES.

**Ferrocarril compostelano de Santiago á Carril.**—El día 1.º de Marzo próximo, á las diez de la mañana, tendrá lugar en el domicilio de la Compañía, Franco, 50, principal, la Junta general ordinaria de este año para dar cuenta á los señores accionistas de los actos de la administracion en el ejercicio de 1873.

Santiago, 28 de Enero de 1874.—El gerente, Inocencio Vilardebó.

**Sociedad catalana general de crédito.**—No habiéndose depositado suficiente número de acciones para representar la mitad del capital social, se suspende la Junta general anunciada para el día 24 de Febrero próximo hasta el 27 del mismo mes, á las once de su mañana, debiendo tener efecto cualquiera que sea el número de los concurrentes, segun lo dispuesto en los artículos 28 y 29 del reglamento. Los señores accionistas poseedores de cincuenta ó más acciones que deseen concurrir á la expresada Junta, podrán depositarlas en la caja de la Sociedad en los dias 29, 30 y 31 del corriente, desde las diez de la mañana á la una de la tarde.

Barcelona 28 de Enero de 1874.—Luis del Castillo.

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

1.º Sobre la enajenacion de la concesion de este ferrocarril y los acuerdos que sean su natural consecuencia:

2.º Sobre la reforma del art. 47 de los estatutos.

Y 3.º Sobre la autorizacion al Consejo para contratar en su caso un empréstito por medio de la emision de obligaciones, ó en otra forma que se estime conveniente.

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

Para poder asistir á ella se requiere ser poseedor de 50 acciones por lo ménos, y depositar los titulos 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 celebracion de la Junta tendrá lugar el día 20 del mismo Febrero, y los acuerdos que en ella se tomen serán válidos y obligatorios á todos los accionistas.

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

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

#### TITULOS Y DIVIDENDOS.

**Sociedad de los ferrocarriles de Almansa á Valencia y Tarragona.**—Gerencia.—Habiendo recogido esta Sociedad 170 obligaciones pignoradas de á 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 pignoradas cuya relacion insertó esta Gerencia en su anuncio publicado en el *Diario de Barcelona* del día 12 de Noviembre de 1871, quedan libres para entrar en circulacion las siguientes: serie G. Núm.—49940 á 49.943:—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 2086—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 ferrocarriles 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 dias laborables, exceptuados los miércoles destinados al pago de cupones atrasados de obligaciones, y los jueves en que se satisfaca 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 dias 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 administracion 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 ferrocarriles 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 dias de su presentacion. La factura del cupon número 5, á los 45 dias. Y la factura del cupon núm. 6, á los 90.

Madrid 10 de Enero de 1874.—Los administradores delegados.  
—Luis Guiñou.—Ceferino Aveçilla.

**Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.**—La Direccion 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 secretaria, sita en la estacion de esta ciudad, los dias 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 secretaria hasta el dia 15 de Febrero próximo.  
Barcelona 24 de Enero de 1874.—El Director general, M. Davila.

## FERRO-CARRIL COMPOSTELANO DE SANTIAGO A CARRIL.

CONSEJO DE ADMINISTRACION.

PRESIDENTE

Excmo. Sr. D. EUGENIO MONTERO RIOS.

VOCALES

Excmo. Sr. Conde de San Juan.	Sr. D. Nicolás Perez Santa Marina.
Sr. D. Antonio Casares.	Sr. D. José S. Villamarin.
Sr. D. Rafael Antonio Orense.	Sr. D. Juan S. Mould.
Sr. D. Camilo M. Bertorini.	

DIRECTOR GERENTE.

Sr. D. INOCENCIO VILARDEBÓ.

Capital social 25.000.000 de reales.

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

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

1.ª La Compañía del ferro-carril compostelano, en conformidad con lo dispuesto en los estatutos por los que se rige y continuará rigiéndose, y previa la autorizacion competente, ampliará su capital social hasta cien millones de reales, ó sea por setenta y cinco millones 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 suscrito, así como la subvencion ó

auxilio otorgados se computarán con absoluta independencia segun resulten consignados á la seccion de Carril á Redondela ó á la de Santiago á la Tieira.

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

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

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

## PROYECTO DE FERRO CARRIL.

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

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WHILTEY PARTNERS, LIMITED,  
DE LEECHES INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

Premiados en las Exposiciones de Nueva-York, Leeds  
Sheffield, Lóndres 1862, Paris 1867, Havre, Lyon 1872  
Moscov 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

RICARDO DE BERGUE Y C<sup>ª</sup>. 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 regularizacion.

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. Confeccion de planos  
y presupuestos, etc.

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

## AGENDAS DE BAILLY-BAILLIERE

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

Agenda de Bofete.

Agenda de bolsillo.

Agenda de la lavandera.

Agendas especiales.

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

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

**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 dias en Pernambuco y Bahía.

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

PRECIO de los billetes.	A PERNAMBUCO Bahía ó Rio Janeiro.			A MONTEVIDEO y Buenos-Aires			A VALPARAISO, Arica, Islay ó Callao		
	1. <sup>a</sup> Rvn.	2. <sup>a</sup> Rvn.	3. <sup>a</sup> Rvn.	1. <sup>a</sup> Rvn.	2. <sup>a</sup> Rvn.	3. <sup>a</sup> Rvn.	1. <sup>a</sup> Rvn.	2. <sup>a</sup> Rvn.	3. <sup>a</sup> Rvn.
Desde Madrid (via Lisboa)	2675	2060	1453	3441	2060	1149	6505	4163	2684
Santander, Coruña ó Vigo.	2940	1960	1175	3430	1960	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.<sup>a</sup>,

EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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 durante 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, terraplens y minas, fabricacion de eclises, escarpías, placas de junta, tornillos y redoblones para ferro-carriles.

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

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

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

**LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.**

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

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

CADA AÑO REPORTE

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

COMPañIA DE VAPORES-CORREOS

**HAMBURGO AMERICANOS.**

PARA LA HABANA Y NUEVA-ORLEANS.

Precios de pasaje de Santander á

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

Bepresentantes en España, Echegaray y compañía, Santander

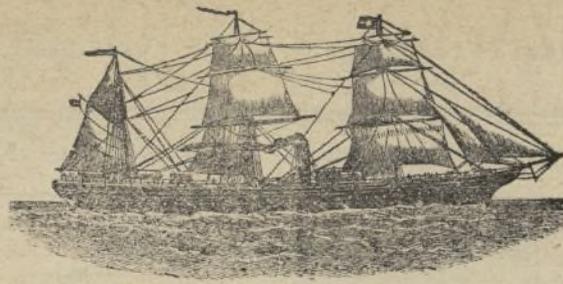
INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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



# VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

## CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1873.				1872.		Diferencia sobre 1872.				
		VIAJEROS.		Mercancías.	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.	8 al 15 Enero.....	20.078			2.312.228	84.430	2.286.894	83.706	25.334		724	
Alcázar á Ciud.-Real												
Manzanares á Córdoba.												
Norte de España	22 al 26 Enero.....				1.023.272	73.798	1.378.520	99.425		354.785		25.627
Tutela á Bilbao.....	12 al 18 Noviem..	2.421	27.018	169.499	196.517	41.152	330.542	69.218		131.025		28.060
Valencia á Almansa y Tarragona												
Sevilla á Cádiz.....												
Córdoba á Sevilla.....	1. <sup>ª</sup> al 7 Enero....				298.762	85.650	280.186	80.170	18.826		5.480	
Zaragoza á Barcelona.	8 al 14 Enero.....	3.607	56.366	166.032	222.423	88.534						
Barcelona á Pamplona.	8 al 14 Enero.....	8.902			317.791	26.681	255.604	21.712	59.167		4.969	
— á Francia.....												
— á Tarragona.....												
— á Sarria.....												
Lérida á Reus y Tarrag.												
Alar á Santander.....	8 al 15 Diciemb....	4.328	48.497	506.714	555.241	182.251	316.831	103.995	235.586		78.515	
Langreo á Gijon.....												
Palencia á Leon.....												
Córdoba Málaga.....												
Medina á Zamora y Vigo á Orense.....												
Ciudad-Real á Badajoz.												
Utrera á Moron.....												

# COTIZACIONES OFICIALES.

## BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 31 DE ENERO AL 6 DE FEBRERO DE 1874.

## CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	15 20	.. ..	15 15	15 ..	14 85	14 60	Albacete.....	.. ..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	15 35	.. ..	15 10	15 05	15 ..	14 50	Alicante.....	.. ..	3/4
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	18 25	.. ..	18 25	17 90	.. ..	17 60	Almería.....	.. ..	1/8
Deuda del personal.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Avila.....	.. ..	3/8
Material del Tesoro no preferente con interés...	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Badajoz.....	.. ..	3/8
Bonos del Tesoro.....	52 85	.. ..	52 50	52 70	52 10	51 40	Barcelona.....	.. ..	3/8
Deuda amortizable de primera clase.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Bilbao.....	.. ..	1/4
Deuda amortizable de segunda ídem.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Búrgos.....	1/2 p.	3/8
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	.. ..	.. ..	99 50	.. ..	.. ..	.. ..	Caceres.....	par ..	1/8
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	.. ..	.. ..	.. ..	99 ..	.. ..	99 ..	Cádiz.....	1/4 p.	..
<b>ACCIONES DE CARRERAS GENERALES.—6<sup>o</sup>/<sub>o</sub> anual</b>									
Emisión de 1. <sup>o</sup> de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Castellón.....	par ..	1/8
Idem de 4 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Ciudad-Real...	1/4 p.	..
Idem de 1. <sup>o</sup> 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 1853, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Cuenca.....	.. ..	..
Idem 1. <sup>o</sup> de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Gerona.....	1/4 ..	..
Obras públicas de 1. <sup>o</sup> de Julio de 1853 de 2.000 rs.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Granada.....	par ..	..
							Guadalupe.....	3/4 ..	..
							Huelva.....	.. ..	..
							Huesca.....	.. ..	..
							Jaén.....	.. ..	1/4
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	28 25	.. ..	28 65	28 40	28 30	27 90	León.....	par ..	1/4
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	27 ..	.. ..	Lérida.....	par ..	..
Idem id. id. de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	27 ..	.. ..	Logroño.....	.. ..	..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	28 10	.. ..	.. ..	.. ..	27 20	27 20	Lugo.....	par p.	1/4
Acciones de Banco de España.....	164 ..	.. ..	164 ..	161 ..	161 ..	158 ..	Málaga.....	1 ..	..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Murcia.....	.. ..	3/8
Banco popular español de Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Orense.....	3/4 ..	3/8
							Oviedo.....	.. ..	1/2
							Palencia.....	.. ..	3/4
							Pamplona.....	.. ..	..
							Pontevedra.....	.. ..	1/2
							Salamanca.....	par ..	3/8
							San Sebastian..	.. ..	..
							Santander.....	par ..	3/8
							Santiago.....	1 ..	..
							Segovia.....	1/2 p.	..
							Sevilla.....	.. ..	1/8
							Soria.....	1/2 p.	1/2
							Tarragona.....	.. ..	1/2
							Teruel.....	par ..	..
							Toledo.....	3/4 ..	..
							Valencia.....	.. ..	3/8
							Valladolid.....	.. ..	1/2
							Vitoria.....	.. ..	1/2
							Zamora.....	1/4 ..	..
							Zaragoza.....	.. ..	1/8
							Londres, á 90 d/f.....	50'30 ..	..
							Paris, á 8 d/v.....	5'23 ..	..
							Hamburgo, á 8 d/v...	.. ..	..
							Genova, á 8 d/v.....	.. ..	..

## BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 28 DE ENERO AL 3 DE FEBRERO.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 28.	DIA 29.	DIA 30.	DIA 31.	DIA 2.	DIA 3.		
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	14 75	14 80	14 75	14 90	.. ..	14 65		
Títulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	18 ..	18 ..	17 90	17 85	.. ..	17 80		
Bonos del Tesoro.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
Sociedad catalana general de crédito.....	58 50	58 50	58 ..	58 ..	.. ..	58 ..		
Banco de Barcelona.....	105 ..	105 ..	105 ..	105 ..	.. ..	105 ..		
Crédito moviliario barcelonés.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
Caja barcelonesa.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
Sociedad de crédito mercantil.....	22 25	22 25	22 25	22 25	.. ..	22 25		
Camino de Barcelona á Francia.....	37 25	37 40	37 50	37 25	.. ..	37 ..		
— de Tarragona á Barcelona.....	69 50	69 25	69 ..	69 25	.. ..	69 50		
— de Zaragoza á Barcelona.....	13 ..	13 ..	13 25	13 ..	.. ..	13 ..		
Canal de Urgel.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
Alumbrado por el gas en Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		

## OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA de los EMPRÉSTITOS.	NUMERO de OBLIGACIONES.	CAPITAL reembolsable.	INTERES FIJO.	EPOCA de los VENCIMIENTOS.	DURACION de la AMORTIZACION.	NOMBRES de LAS SOCIEDADES.	ULTIMOS CAMBIOS.
1856-58.....	2.392.000	1.900	57 3/4	Enero—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alicante.....	Paris de 31 Enero. 204 >
1860.....	625.000	1.900	57	Abril—Octub.	desde 1864 99 —	Zaragoza á Barcelona.....	— — — 116 >
1859.....	308.206	1.900	57	Enero—Julio.	.. ..	Zaragoza á Pamplona.....	Bruselas 29 Enero. 278 >
.. ..	.. ..	1.900	3 0/0	Enero—Julio.	.. ..	Córdoba á Málaga.....	— — — 97 >
1859.....	44.984	1.900	57	Enero—Julio.	.. ..	Córdoba á Sevilla.....	— — — 52 >
1858.....	290.000	.. ..	57	Enero—Julio.	desde 1861 47 —	Córdoba á Sevilla.....	— — — 200 >
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Sevilla á Jerez.....	— — — 49 >
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Ciudad-Real á Badajoz.....	— — — 33 >
.. ..	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9 —	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 49 >
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Targ. á Martorell y Barce.....	— — — 100 >
1862.....	29.750	2.000	120	Enero—Julio.	desde 1866 42 —	Noroeste.....	Bruselas 29 Enero.. 47 >
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lérida á Reus.....	Paris 31 de Enero.. 27 >
.. ..	.. ..	2.000	3 0/0	.. ..	.. ..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 95 >
.. ..	.. ..	1.900	3 0/0	.. ..	.. ..	Almansa á V. y Tarrag.....	— — — 19 >
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1. <sup>a</sup> série >
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 665 >
1871-72.....	14.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50 —	Gran Central—Peninsular.	

Imprenta de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, Calatrava, 5, 2.<sup>o</sup>