

# 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. Ma-  
tau Garin, calle de Libreros, esqui-  
na á la del Tesoro de San Cristobal.

**Extranjero y Ultramar.**

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

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

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



**SE SUSCRIBE EN MADRID**

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

**PRECIOS DE LA SUSCRICION.**  
**Madrid y Provincias.**

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

**Ultramar y Extranjero.**

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

**ANUNCIOS.**

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

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

**RESÚMEN.**

Billetes al portador.—Compañía de Medina á Zamora y de Orense á Vigo.—Concesiones de estudios.—Tramvia de Cartagena á la Union.—Tramvias.—Canal de Suez.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Nuevo convenio monetario.—Los carbones en Inglaterra.—Locomotoras con fajas de goma elástica.—Calefaccion de los carruajes de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> clase.—Gas atmosférico.—Aparatos de salvamento.—Deudas.—Construcciones navales en Italia.—Navegacion.—Ganadería.—Crónica.—Ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona.—Ingresos de Alar á Santander.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

**BILLETES AL PORTADOR.**

No conocemos las bases propuestas por el Banco de España para fusionarse con los de provincias y constituir un sólo Banco nacional. Tampoco sabemos con la exactitud necesaria lo que pasó en la Junta que dicho Banco celebró con un número mayor ó menor de representantes de dichos Bancos provinciales, y en cuya Junta parece que no se llegó á un acuerdo. Cualesquiera que sean las bases propuestas, para nosotros no hay más que una sola cuestion importante en este asunto, la de si *al Banco nacional se le concederá ó no el monopolio de la emision de billetes al portador.*

Hemos dicho en nuestro número anterior, al tratar del proyecto de un sólo Banco nacional que teníamos gran confianza en los profundos conocimientos económicos, y en el patriotismo del Sr. Echegaray: hemos dicho tambien que segun la forma en que se realizara la fusion podian atenuarse mucho sus inconvenientes; pero hoy en que el proyecto tiene grandes probabilidades de éxito, nos cumple ser más explicitos: *Si el nuevo Banco nacional se funda sin el privilegio exclusivo de la emision, si el Banco de Es-*

*paña al fusionarse renuncia al que hoy posee; si, por consiguiente, la libertad de emitir billetes pagaderos á la vista al portador queda establecida de un modo absoluto, nosotros nada tendremos que objetar al establecimiento del Banco nacional, aunque por encargársele la recaudacion de los impuestos, por admitirse sus billetes en todas las Cajas del Tesoro, y por los demás servicios que haga á la Hacienda, tenga ventajas tan superiores á los demás Bancos libres que compensen y aun superen al beneficio del monopolio.*

El principio de emision quedaria salvado y la fuerza del Banco nacional debida únicamente á la magnitud de sus operaciones, serviria eficazmente para que sólo pudiesen hacerle competencia establecimientos montados con grandes y sólidos capitales y dirigidos por personas del mayor crédito y respetabilidad. Entonces la competencia no podria ser perjudicial al Banco nacional, porque la creacion de tales establecimientos de crédito sólo vendria en momentos de gran desenvolvimiento industrial y cuando una demanda inmensa hiciera necesarios sus servicios.

La mayor parte de los industriales pagan tributo á la preocupacion de alejar la competencia á toda costa sin tener en cuenta que esa competencia es el principal aliciente para desarrollar la demanda creciente de sus productos. Del mismo modo, siempre que se proyecta la creacion de un gran Banco se cree indispensable que monopolice la emision de billetes; y, sin embargo, en vano un gran Banco se esforzará por popularizar el billete si no encuentra auxiliares en otros Bancos igualmente poderosos que contribuyan á establecer la circulacion y á inspirar al público la debida confianza.

El verdadero peligro está en que concurren con un Banco privilegiado central de primera importancia, otros Bancos tambien privilegiados; pero provinciales y de escasa fuerza ó mal dirigidos. Entonces ocurre lo que ha sucedido en España con las suspensiones de pagos de bille-



tes de varios Bancos provinciales como, por ejemplo, los de Cádiz y Valladolid. Entonces la quiebra del Banco único provincial desacredita la circulación del papel, y pone obstáculos casi insuperables á la del Banco central.

Si se tratara como en los Estados-Unidos en 1863 de crear un Banco nacional para legalizar el curso forzoso del papel-moneda, se comprendería la necesidad de centralizar y monopolizar la emisión. En ese caso el Banco sería simplemente el intermediario entre el gobierno y el público para dar regularidad en lo posible á la circulación fiduciaria; pero en España es imposible hallar un recurso de Hacienda en el curso forzoso de los billetes. Nuestro pueblo desconoce en la mayoría de las provincias el buen uso del crédito bancario, y aun pudiera añadirse que el crédito del comercio, sólo existe reducido á los estrechísimos límites de los anticipos en géneros que los fabricantes ó almacenistas por mayor hacen á los tenderos y mercados al por menor.

No se encuentra quien descuente una letra á noventa días y á cargo de los comerciantes de muchas provincias como no sea con gran quebranto; no es fácil levantar fondos emitiendo pagarés revestidos de tres firmas; no se conoce el crédito agrícola á bajo interés y el préstamo hipotecario sólo se consigue con mucho trabajo, pagando fuertes réditos y en muchos casos teniendo que someterse al contrato de retro.

Con tales elementos, en una nación castigada por tantas guerras y revoluciones, donde no hay propiedad segura contra los carlistas ó los trastornos políticos, donde primero los Juros, después los Vales Reales, luego el 5 por 100 consolidado, y por último, el 3 por 100, han pasado sucesivamente de valores de crédito á papeles mojados, en una nación que apenas conoce la asociación mercantil anónima, donde dos ó tres fiebres de agiotaje como la de 1846-47-48, y la de Valladolid en 1863-64 mantienen el pánico de todo el que reúne algún dinero, hasta el punto de que sea lo más económico atesorar onzas de oro debajo de algún ladrillo, ó enterrándolas en un sótano dentro de una vasija de barro, no hay que hacerse muchas ilusiones respecto á los recursos que proporcionaría la referida circulación forzosa. La rápida y espantosa baja de los asignados de la revolución francesa sería pequeña comparándola con la que aquí tendría ese signo representativo de valores que no podían hacerse efectivos.

Y no tratándose como no puede tratarse de ir al curso forzoso, créanos el Banco de España, si acaso entra en sus planes de fusión obtener el monopolio legal de la emisión, renuncie á esa condicional que no por esto podrá constituir el Banco nacional con menos fuerza. Y mientras cambie con regularidad sus billetes, sin necesidad del privilegio y por efecto de la inmensa importancia de las operaciones de recaudación, podrá mantener una suma enorme en movimiento constante, y además esa misma regularidad de sus pagos, á pesar de carecer del privilegio, le dará tal crédito que bien pronto las cuentas corrientes le permitirán disponer de capitales enormes. Por otra parte la renuncia del privilegio de emisión sería un medio de prescindir de aquellos Bancos provinciales que se niegan á la fusión, porque libre para todos el derecho de poner cédulas en circulación al Banco nacional no se le podría impedir que

pusiera sucursales en la residencia de otros Bancos provinciales y, claro es que la mayor parte de estos, como operan en limitadísima escala, no pueden servir de obstáculo á una circulación fiduciaria más sólida. Al contrario, pronto comprenderían que su interés estaba sino en fusionarse, cuando ménos en mantener muy buenas relaciones con el gran Banco.

Hay en este asunto otro punto de vista económico sobre el que debemos decir algunas palabras:

En principio general nosotros no podemos negar á los gobiernos el uso del crédito bancario para las necesidades del Tesoro. Los gobiernos son entidades industriales cuyos productos aunque imponderables, consisten en la realización del derecho, base de toda prosperidad, y palanca la más poderosa para levantar la industria general y acrecentar la riqueza pública.

Como productores, los gobiernos económicamente considerados, están sujetos á las leyes generales de la producción y como en todo acto de producción humana, el trabajo del presente se enlaza con el del pasado por medio del capital y con el trabajo del futuro por medio del crédito, de aquí que esos tres coeficientes de toda producción que llamamos capital, trabajo y crédito, son indispensables en sus diversas formas para la producción del gobierno del mismo modo que para la producción de cualquier otro industrial. Así el crédito bancario es una de las formas de crédito que más poderosamente ayudan á la gran industria y no se podría negar á la gran industria política ese auxiliar enérgico sin hacer un verdadero daño á su importante gestión.

Por estas razones nosotros no nos oponemos en principio á la creación de un gran Banco nacional, pero sí aconsejamos que si se desea que nazca con vida lozana y crezca con fuerza no se le conceda el privilegio exclusivo de la emisión de billetes.

### FERRO-CARRILES

DE MEDINA Á ZAMORA Y DE ORENSE Á VIGO.

Estamos autorizados para manifestar como aclaración al suelto que publicó la *Prensa* el 17 del actual, que los abonos hechos en Diciembre á la Compañía de los ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo, y los que aun puedan hacerse, se refieren á obras ejecutadas con anterioridad al 23 de Noviembre último, fecha en que vencía la próroga concedida á la segunda línea por la ley de 18 de Octubre de 1869.

### CONCESIONES DE ESTUDIOS.

Por el ministerio de Fomento se han hecho dos nuevas concesiones de estudio de ferro-carril.

La primera de Zamora á la frontera portuguesa á favor de D. Juan H. Stone, y la segunda de Orense á las inmediaciones de Chaves, también en la frontera portuguesa, con un ramal de Ganzo de Limia á la misma cerca de Lindoro, á favor de D. Juan H. Stone y D. Ricardo H. Frecman.



## TRAMVIAS DE CARTAGENA Á LA UNION.

Dice un periódico:

«Se están preparando en Cartagena los trabajos para construir un tramvia que ponga en comunicacion aquella ciudad con la villa de la Union.»

El acreditado diario de donde tomamos la precedente noticia no está bien informado. El tramvia de que se trata no se encuentra en situacion de que se estén preparando los trabajos. El dia 16 del corriente se empezaron de nuevo las obras para su colocacion; y estaria concluido desde hace cuatro ó cinco meses, á no haber sido por la insurreccion, pues al estallar esta se estaba principiando á asentar la via, y casi todo el material se habia desembarcado por aquellos mismos dias.

Por cierto que, milagrosamente, se ha salvado del hierro y del fuego dicho material, por lo que felicitamos á la Compañía.

## TRAMVIAS.

Se anuncia que por fin la construccion de un tramvia entre Bruges, Blankenberghe y Ostende se llevará á efecto. Mr. Limelete, el concesionario, ha asegurado á muchas personas que, ahora que está seguro del concurso del municipio de Ostende, se entenderá con un contratista en cuanto haya obtenido el asentimiento del gobierno, y que se empezarán muy pronto las obras.

El único interés de la noticia, y lo que nos hace tomar acta de ella, consiste en la extension relativamente importante del tramvia en cuestion; siendo así que modernamente, desde que está clase de caminos ha entrado en tan gran boga, casi todos son muy cortos y limitados con especialidad al servicio urbano.

La Compañía de los ferro-carriles parisienses «Tramvias del Norte» acaba de ensayar los rails destinados á la línea de Neully hácia Poteaux y Suresnes. El rail adoptado es el de ranura, muy parecido al que se ha puesto recientemente en el muelle del Louvre.

El rail y el contrarail están á flor de piso, y no producirán choque á los carruajes que atraviesen la via; la ranura es demasiado estrecha para que penetren en ella las ruedas de los demás carruajes.

Así que la Compañía de los ómnibus haya ejecutado el ramal que va de la puerta de Maillot al Arco del Triunfo, de 800 metros de longitud, esta línea de 6 kilómetros se pondrá en explotacion. Se calcula que se inaugurará á principios de Marzo. En esta prevision, la Compañía de los caminos de hierro parisienses activa las obras de su depósito de Poteaux.

## CANAL DE SUEZ.

Después del 21 de Enero y hasta el 31, han pasado por el canal 45 buques con un porte total de 88.900 toneladas y el servicio de tránsito desde el 21 al 30 se ha elevado á la suma de 98.000 frs. Hé aquí el resumen de todo el mes de Enero:

	Buques.	Ingresos.
Del 1.º al 10. . . . .	26	450.000
Del 11 al 20. . . . .	40	760.000
Del 21 al 31. . . . .	45	980.000
	111	2.190.000

## PRENSA EXTRANJERA.

*Los fondos públicos* (de Paris).—Los consolidados españoles empezaron el año á 18 el interior y 17 el exterior. Asustado el Banco de Paris, fué el promotor del pánico, arrojando al mercado á manos llenas los titulos de interior que tiene en garantía de sus adelantos al Tesoro. Después de los acontecimientos de Madrid y de la toma de Cartagena, no pudo resistir la plaza de Paris á los cambios altos de Madrid y Barcelona: subiendo el interior hasta 15 1/4 y el exterior á 19.

»El ver la cartera de Hacienda ocupada por un ministro tan eminente como el Sr. Echegaray ayudó á este movimiento, cortado sólo por la incertidumbre que pesa sobre la guerra carlista y el fracaso de alguna de las combinaciones financieras anunciadas. Si es verdad que el tratado con el Banco de Paris se ha renovado hasta 1.º de Abril; buscará en este intervalo el Tesoro recursos para reembolsar los 100 millones de pesetas que debe, y esa Sociedad tratará de comprar los titulos que indebidamente ha vendido.»

A la hora de cerrar nuestro número no se han recibido más periódicos extranjeros.

## DOCUMENTOS OFICIALES.

## MINISTERIO DE FOMENTO.

## DECRETO.

En la organizacion actual de las divisiones de ferro-carriles establecida por decreto de 29 de Mayo del año próximo pasado se ha llevado la economía hasta el último límite, suprimiéndose el personal afecto antes á la inspeccion del material móvil, y reduciéndose considerablemente el encargado de vigilar el servicio de movimiento y tráfico; y precisamente desde entonces se ha dificultado la explotacion de los ferro-carriles y ha crecido en importancia, aumentando de un modo notable el trabajo que desempeñaban los funcionarios del Estado encargados de inspeccionar este importante ramo. La inseguridad de la circulacion originada por el estado de guerra en que se encuentra el país, que ha exigido las medidas más severas dictadas por el gobierno respecto á la conservacion y vigilancia de las vias férreas y al buen estado del material fijo y móvil; las dificultades creadas al comercio para poder trasportar sus mercancías por haberse interrumpido el servicio de las líneas más principales, dando lugar á la aglomeracion del tráfico sobre otras que no alcanzan á satisfacer aquellas necesidades, y las líneas recientemente entregadas al servicio público, así como las que en un plazo no lejano han de abrirse á la explotacion aumentan de tal manera la importancia de las divisiones, que si estas han de responder al objeto para que fueron creadas, es necesario darlas todo el desarrollo á que se hacen acreedoras por las especiales funciones que desempeñan. Dedúcese de esto que toda la actividad é inteligencia del personal destinado hoy á la inspeccion de los ferro-carriles no bastan para compensar la insuficiencia de su número; y si tan importante servicio ha de estar debidamente atendido, forzoso es cambiar algun tan-



to su actual organizacion sin variar las acertadas bases con que se halla constituido. Ciertamente es que con la reforma que se propone habrá de aumentarse el gasto de la inspeccion; pero ni el aumento es tan considerable que deba servir de obstáculo para llevarla á cabo, siendo como es indispensable, ni la suma á que ha de ascender traspasará el límite de los créditos concedidos en el presupuesto vigente. Fundado en estas breves consideraciones, de acuerdo con el Consejo de ministros, de conformidad con la seccion de Hacienda y Ultramar del Consejo de Estado, en uso de las facultades de que se halla investido y con arreglo al art. 41 de la ley de contabilidad, el gobierno de la República decreta lo siguiente:

Artículo 1.º El personal facultativo afecto al servicio de la inspeccion de ferro-carriles se compondrá de seis ingenieros jefes del cuerpo de caminos, 15 ingenieros del mismo, dos ingenieros mecánicos de primera clase, dos de segunda, dos de tercera, 50 ayudantes de Obras públicas, 20 sobrestantes, y 120 vigilantes. Los sueldos de los ingenieros de caminos, ayudantes y sobrestantes serán los que figuran en el presupuesto general del Estado con arreglo á sus clases. El de los ingenieros mecánicos de primera clase será de 4.000 pesetas anuales, el de los de segunda 3.500, el de los de tercera 3.000 y el de los vigilantes 1.095.

Art. 2.º La plantilla del personal para el servicio administrativo y mercantil de la inspeccion será la siguiente: seis inspectores primeros con el sueldo de 4.000 pesetas anuales, ocho segundos con el de 3.500 y 12 terceros con el de 3.000; 20 comisarios primeros con el de 2.500, 35 segundos con el de 2.000 y 50 terceros con el de 1.500.

Art. 3.º Los ingenieros mecánicos é inspectores, en consideracion á los gastos que les origine el desempeño de su cometido, disfrutarán segun su clase, la indemnizacion que ulteriormente se determinará dentro de los límites del presupuesto.

Art. 4.º El personal de las oficinas de las divisiones de ferro carriles se compondrá de seis delineantes con el sueldo de 2.000 pesetas anuales, seis escribientes primeros con el de 1.500 seis segundos con el de 1.250 y 12 ordenanzas con el de 750.

Art. 5.º La Direccion general de Obras públicas distribuirá este personal entre las seis divisiones de ferro-carriles de la manera que crea más conveniente para cubrir todas las atenciones del servicio en cada una de ellas.

Art. 6.º Las atribuciones y deberes de todo el personal afecto á la inspeccion y vigilancia de los ferro-carriles, y las reglas y manera de llevar á cabo el servicio, serán las consignadas en el reglamento é instruccion de 29 de Mayo último y orden de 18 de Agosto siguiente.

Art. 7.º Para cubrir el déficit que resulta por la reforma que se establece en el presente decreto se trasfiere del remanente que existe en el cap. 6.º, art. 1.º de la seccion 7.ª del presupuesto vigente la cantidad de 64.500 pesetas al cap. 25, art. 1.º de la misma seccion y presupuesto.

Madrid 15 de Febrero de mil ochocientos setenta y cuatro.—El presidente del Poder ejecutivo de la República, Francisco Serrano.—El ministro de Fomento, Tomás Maria Mosquera.

#### MINISTERIO DE HACIENDA.

Excmo. Sr.: Próximo el día en que debe anunciarse el pago de los cupones vencidos, el gobierno de la República se ha servido disponer, de acuerdo con lo propuesto por esa Direccion general dejen de admitirse desde mañana proposiciones que den por resultado la expedicion de letras ó pagarés á liquidar parte en metálico y parte en valores vencidos de la Deuda y del Tesoro.

De orden del gobierno lo digo á V. E. para los efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 17 de Febrero de 1874.—Echegaray.—Sr. Director general del Tesoro público.

#### FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

*Suiza.* El Gran Consejo de Neuchatel reunido el 28 de Enero en sesion extraordinaria, y estando presentes todos los diputados ha decretado por unanimidad, ménos dos votos, la formacion de una Compañía nacional para la compra del camino de hierro del Jura industrial.

El Estado y las municipalidades de Neuchatel, de la Chaux-de-Fondo y de la Lode tomaron más de la mitad de las acciones. La primera hipoteca será reembolsada; la segunda tendrá 4 por 100 de garantía. Las municipalidades se habian adherido de antemano á la medida objeto del decreto.

*Bélgica.* Hé aqui los progresos de diversas vías férreas que están construyéndose en Bélgica:

Se empieza á trabajar en el camino de Athus: en el valle de Vire, los ingenieros encargados del trazado y de las obras se ocupan en determinar el emplazamiento de las estaciones.

En el ferro-carril del Luxemburgo, de Nanuir á Assesses, las zanjas de saneamiento están concluidos y se ha puesto parte de la segunda via.

De Marlois á Jemelle, hasta Libramont, la segunda via está enteramente colocada, y tambien desde Libramont á Longlier. De este último punto á Marbehan está puesta una parte de la segunda via.

De Marbehan á Habay el movimiento de tierras está casi concluido, y lo mismo de Habay á Arlon. De Arlon á Autel, la segunda via está no solamente puesta sino en servicio para las obras.

Desde el 5 del corriente Febrero está abierta al servicio de mercancías á pequeña velocidad la seccion de Herbe, en la línea de Hervé á Plateaux.

En altas regiones, se ocupan de una nueva gran via internacional hácia el Norte de Francia: tendría por origen la estacion de Auderlecht, del ferro-carril de circunvalacion, y se dirigiría en línea recta sobre Grammont y Renaix, para ser en seguida prolongada hasta Lille. Dos ramales, partiendo, uno de Ninové y otro de Engbien, no solamente enlazarian las dos ciudades á la capital, sino que formarían un empalme de los más útiles para el transporte económico de los productos del centro hácia Alort, Termonde, Lokeren y al país de Waes todo entero.

#### NUEVO CONVENIO MONETARIO.

El diario oficial francés anuncia que en el ministerio de Negocios extranjeros, se ha firmado el convenio adicional al tratado monetario de 23 de Diciembre de 1865 entre Francia, Bélgica, Italia y Suiza.

Este convenio revisa en algunos puntos el tratado sobre unificacion de la moneda en las cuatro naciones citadas; pero sin modificar en nada las bases del régimen adoptado, ni ponerlas siquiera en tela de juicio.

La conferencia internacional ha juzgado que, en vista de las circunstancias anormales y excepcionales, que pueden alterar momentáneamente las condiciones normales de la circulacion metálica de los cuatro países, habia igualmente que tomar medidas de excepcion, consistentes en limitar, para el año 1874 solamente, las cantidades de monedas de plata de 5 francos que podrán fabricarse en cada Estado.

Los contingentes se han fijado como sigue: Francia, 60 millones de francos; Italia, 40 millones; Bélgica, 12, y Suiza 8. Con separacion de estos contingentes, está autorizada para dejar fabricar durante el año 1874, 30 millones de francos para el fondo de reserva del Banco Nacional.

El espíritu de conciliacion del que los gobiernos y sus delegados no han cesado de dar pruebas, ha permitido llegar breve-



mente á un acuerdo satisfactorio; aunque no carecia de dificultades respecto á las diferencias que existian en las respectivas condiciones económicas de los cuatro países, y en sus necesidades bajo el punto de vista de la circulacion monetaria.

LOS CARBONES EN INGLATERRA.

En 1836 la produccion total de carbon en el Reino-Unido ascendia á 3.667.472 toneladas. Hoy asciende á más de 120.000.000 toneladas y cuando consideramos la rapidez de este aumento, las huelgas y otros conflictos que hemos experimentado parecen relativamente pequeñas. Sólo es de estrañar que tan gran revolucion en este comercio no haya producido antes convulsiones de mayor importancia. En cuanto al puerto de Cardiff, este ha participado naturalmente, pues su exportacion, que en 1848 sólo ascendia á 680.000 toneladas, llega hoy á unas 2.700.000 toneladas anuales. En la misma produccion del carbon se consume un 6 por 100 pero aun quedan las 120.000.000 toneladas anual disponibles para otros objetos. Esta cantidad se distribuye como sigue:

Las diferentes fábricas consumen un 75 %	90.000.000
Casas particulares, etc. . . . .	15 » 18.000.000
Y quedan para exportacion. . . . .	10 » 12.000.000

Total. . . . . 120.000.000

Las fábricas de hierro de toda clase consumen más de la cuarta parte de la produccion total y toman unas 32.000.000 de toneladas al año. Esto se comprende cuando se tiene en cuenta que para convertir una tonelada de mineral en hierro en lingotes, se emplean 3 toneladas de carbon, y para convertir los lingotes en barras labradas se emplean 3 1/2 toneladas. El hierro labrado en este mismo distrito para exportacion en 1873 ascendió á 402.443 toneladas en cuya elaboracion se emplearian 2.615.000 toneladas de carbon. Además hay la elaboracion de una cantidad considerable de hierro para los mismos ferro carriles del reino y otros objetos y tambien el consumo de carbon de otras varias industrias de ménos importancia. Pero, despues de todo, nos quedan en este mismo distrito unas 6.000.000 de toneladas de carbon al año de que dar cuenta. Quedando ya rebajado de nuestra produccion total, con lo de las varias industrias, las 450.000 toneladas anuales de este distrito llevan nuestras vias-férreas á otros puntos del interior, pueda decirse que las 6.000.000 toneladas representan aproximadamente la cantidad de carbon embarcada al año en los puertos principales de este litoral, pues tomando mis apuntes para 1873 encuentro que se embarcaron:

Para los puerto de este reino.	2.167.828 toneladas.
Para puertos extranjeros. . . . .	3.830.000 »

Total. . . . . 5.937.828 toneladas.

Por los puertos principales de este litoral entiendo Cardiff, Swansea, y Newport, pues dos ó tres más que existan con tan insignificantes que no merecen mencionarse, y caen cada dia más en la decadencia ocasionada por las mayores facilidades que ofrecen los otros que he nombrado; aun, entre estos, Swansea y Newport están sufriendo cada dia más la competencia que les hace Cardiff, aumentando continuamente las obras de su puerto con una rapidez extraordinaria. Aunque no petendo tampoco que en Cardiff se haya llegado hoy á la perfeccion, las inmensas ventajas que lleva sobre los dos puertos vecinos son tan bien conocidas que no necesitan de tallarse. Sin embargo, no puedo ménos de decir que los grandes y magnificos docks ya construidos son insuficientes para el activo movimiento de este comercio, que crece cada dia, y todo cuanto pueda contribuir á dar mayores facilidades aun para el embarque de carbon con la rapidez y precauciones que exige este combustible nos preocupa continuamente. Es verdad que aquí se embarca diariamente el carbon, de un sólo drop de los muchos que hay

á razon de 100 ó 200 toneladas la hora; pero no parece sino que si tuviéramos dos drop por cada uno que hoy tenemos, todos estarían siempre ocupados. El hecho es que los buques y vapores pierden hoy su tiempo en hallar un drop que esté desocupado; una vez que lo encuentren se despachan muy pronto. Esto se remediará en parte en cuanto se abran los nuevos docks, ya casi construidos. La magnitud de estos puede mejor apreciarse ahora que están vacíos y secos, y son la admiracion de cuantos los ven. La prosperidad de este comercio y los grandes recursos del marqués de Bute, propietario de casi todo el terreno por aquí, quien sigue la marcha emprendedora adoptada por su padre, constructor de nuestros primeros docks, hacen posible adelantos en que los otros puertos cercanos, distraidos por intereses opuestos, no pueden pensar. Sin embargo, para que el puerto de Cardiff rivalice con Liverpool, proyecto favorito del difunto marqués, hay otras obras muy importantes, proyectadas para ejecutar las cuales se solicitarán los poderes necesarios en la próxima sesion del Parlamento.

La importancia comparativa de los puertos carboneros de este litoral puede juzgarse por el siguiente estado de sus embarques en 1872 y 1873.

	Al extranjero.		Cabotaje.	
	1872.	1873.	1872.	1873.
Cardiff. . . . .	2.657.611	2.697.566	933.323	964.268
Swansea. . . . .	772.349	628.145	247.246	255.124
Newport. . . . .	337.195	301.516	742.645	779.606
Llanelly. . . . .	114.172	91.634	17.453	150.414
St. David's. . . . .	58.367	50.413	1.561	498
Total. . . . .	3.939.694	3.772.324	1.942.233	2.149.910

Los embarques de carbon en Swansea han sufrido una disminucion de un 5 por 100 desde el año 1871, y en el mismo intervalo la exportacion de Newport ha bajado un 18 3/4 por 100.

La exportacion total del puerto de Cardiff se halla distribuida segun se verá por el estado que sigue, en que pueden compararse además los dos años 1872 y 1873.

	1872.	1873.
Francia. . . . .	577.610	577.725
Italia. . . . .	246.682	193.481
Posesiones inglesas. . . . .	248.911	240.484
América del Sur. . . . .	220.997	221.843
España. . . . .	178.527	216.181
India Oriental, etc. . . . .	153.896	181.917
Brasil. . . . .	154.711	170.495
Egipto. . . . .	142.467	143.507
India Occidental, Antillas, etc	117.413	116.319
Turquia. . . . .	103.223	102.925
China. . . . .	91.406	43.832
Alemania. . . . .	72.433	61.782
Africa. . . . .	54.905	83.737
Portugal. . . . .	53.221	68.295
Rusia. . . . .	49.267	24.784
Austria. . . . .	46.144	35.541
Grecia. . . . .	27.142	22.057
Canadá. . . . .	25.073	»
Japon. . . . .	11.611	5.081
Dinamarca. . . . .	5.095	3.840
Estados-Unidos. . . . .	4.978	600
Holanda. . . . .	3.498	7.909
Bélgica. . . . .	»	3.217
Australia. . . . .	1.673	»
Noruega y Suecia. . . . .	833	1.214
Otros. . . . .	60.945	170.785
Total. . . . .	2.657.661	2.697.556

El único puerto que embarca más carbon que Cardiff es el de



Newcastle; pero la ventaja de este último consiste mayormente en la importancia de sus embarques para puertos ingleses. La ventaja que lleva en su exportación al extranjero es, sin embargo, de un 20 por 100 aproximadamente; pero el carbon Newcastle no es tan generalmente aprobado en todas partes del mundo como el de Cardiff, y como una gran parte del carbon de Newcastle vá al Báltico y por allí, puede decirse que una gran parte de su comercio, aunque figura como exportación extranjera, no pasa de ser de cabotaje. En cambio, el buen acreditado carbon del comparativamente nuevo puerto de Cardiff se exporta á todas partes del mundo, aún las más lejanas, y esto lo prueba la circunstancia que mientras el término medio de los cargamentos en Newcastle es sólo de 480 toneladas, el de los cargamentos exportados de Cardiff asciende á 670 toneladas. Es incontestable, pues, que Cardiff goza de una clientela más atendida y más importante que la de Newcastle.

Es posible que algunos de mis corresponsales tengan interés en saber la relativa importancia de nuestras principales minas, y como tengo á la mano algunos datos curiosos, los pongo á continuación. He de prevenir, sin embargo, que el siguiente estado no ha de considerarse como una indicación de las calidades respectivas de los diferentes carbones producidos. Es evidente que el propietario de una mina puede emplear muchos hombres y extraer mucho carbon sin que este sea muy superior. En cambio, por falta de datos exactos me he visto obligado á omitir bastantes minas que, si bien no son de la importancia de las mencionadas, son muy acreditadas por calidad la del combustible que producen. Sin embargo, no quiero suprimir los datos que tengo, pues darán, aunque á la ligera, una idea de la actividad de este distrito.

Dueños de minas.	Minas.	Operarios.	Toneladas.
Powell Duffryn.	Lower, Middle, High, and Old Duffryn, Abergwawr, Forchaman, Cwmdare, Cwmneol, y Aberaman.	3.643	741.026
David Davies, y Co.	Ocean Merthyr.	1.192	290.296
Nixon, T. ylor, y Co.	Navigation y Deep Duffryn.	1.112	278.546
D. Davis, y Sons.	Abercwmboy, Blaengwawr, y Ferndale	1.538	219.204
R. Fothergill.	Abernant.	639	160.608
George Insole, y Son.	Abergorki.	588	132.344
Gadlys Iron, Co.	Gadlys.	612	126.612
Bwlfa Colliery, Co.	Bwlfa.	494	104.927
Samuel Thomas.	Sguborwen.	435	99.025
Dunraven Co.	Dunraven.	420	98.915
Aberdare Coal Co.	Cwmbach.	493	90.267
Mordecai Jones.	Nantmelyn.	450	89.703
H. J. Evans.	Cwmaman.	380	78.357
Marquis of Bute.	Cwmsaebren.	320	67.346
Heath Evans, y Co.	Werfa.	524	58.812
Lletty Shenkin Co.	Lletty Shenkin.	356	57.371
Pentre Colliery Co.	Pentre.	241	50.791
Coffin y Co.	Dinas.	200	45.495
Ebenezer Lewis.	Rhondda Merthyr.	250	44.942
Rhys y Edwards.	Merthyr Dare.	210	38.670
Glamorgan Co.	Llwynypia.	170	36.642
Thomas Jones.	Tylacoch.	165	30.492
Sympson y Warner.	Boedringallt.	123	30.412
William Cope.	Ynysfaio.	137	24.918

Aquí tenemos veinticuatro de las más importantes sociedades carboneras que producen 3.015.742 toneladas de carbon al año empleando 14.698 hombres y muchachos. La mayor parte de las minas nombradas pertenecen á la Sociedad formada entre los propietarios como una defensa contra la organización existente entre sus operarios. En las huelgas y en toda cuestión que afecte al tipo de jornal y demás, los propietarios inscritos en esta Sociedad

se entiendan y adoptan todos de comun acuerdo la marcha que les parezca conveniente. Se prestan entre ellos un apoyo mutuo y los que hacen sacrificios para conservar unanimidad de acción con los demás propietarios tienen la compensación que les corresponde. La cuestión entera abraza tantos detalles que los límites de esta reseña no me permiten decir más.

(Se concluirá)

## LOCOMOTORAS PARA CARRETERAS CON FAJAS DE GOMA ELÁSTICA.

Una revista extranjera publica interesantes noticias sobre locomotoras para carreteras con fajas de goma elástica, que ha inventado el Sr. Thomson, de Edimburgo, en un informe del señor Horeau, del que vamos á dar los principales párrafos:

«Esta máquina, dice Mr. Horeau, ha sido inventada y construida por Mr. Thomson, ingeniero de Edimburgo. Mr. Henry Chapmann, representante en París de Mr. 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 invención; se compone de una caldera vertical tubular, asegurada á un eje fijo que se ciñe á ella para pasar alrededor del hogar, y cuyos pesones atraviesan las ruedas motrices. Tienen estas 1,40 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 dirección, y las cajas de agua y carbon. La parte delantera del bastidor descansa sobre la rueda directriz. La máquina tiene dos cilindros de 0,150 de diámetro; los pistones, cuya carrera es de 0,255, 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 relación de 1 á 7 ó de 1 á 21, según el trabajo que haya de hacerse ó rampas que

ayan de subirse: Las ruedas motrices hacen así de  $\frac{200}{250} = 0,8$  á  $\frac{200}{7} = 28,57$  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 máquina con su agua y carbon es de seis toneladas, de las cuales cinco cargan sobre las ruedas motrices y una sobre la rueda directriz delantera.

«La composición de las ruedas es el elemento verdaderamente nuevo de esta máquina, 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 también dos orejas ó rebordes para resguardar la faja de goma elástica volcanizada que se coloca sobre ella. Esta cinta de goma tiene 0,28 de ancho y 0,12 de grueso; es el sólo resorte ó muelle de suspensión de la máquina. Dicha faja está colocada sobre la rueda *casi sin tensión*, condición indispensable para la buena marcha, y que permite á 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 tensión de la faja sobre la llanta, la goma formaría bolsa detrás de la rueda y tendería á romperse por la parte delantera. Se verifica así un desplazamiento constante de la faja elástica con relación á la llanta, desplazamiento que resulta de la compresión bajo la rueda y del resbalamiento de atrás adelante 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 vía y aumentar también 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 reunión 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 haya rodeada cada faja con una cadena sin fin, formada de barras de acero planas y bordes redondeados, las cuales tienen 0,m090 de ancho, 0,m010 de grueso y 0,m380 de longitud en el sentido del espesor de la rueda. Estas placas están separadas una de otra por un espacio de 0,m020: se recubren en sus dos extremidades para unir las por estos extremos con anillos dobles, formando una especie de cadena de Galle. Esta cadena así formada se halla colocada sin tensión 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.»

A esta descripción sigue la cita de varios ensayos hechos con la expresada máquina como motor, tanto para los trabajos agrícolas como para los transportes, siendo todos aquellos muy favorables para la adopción de la máquina del Sr. Thomson.

#### CALEFACCION DE LOS CARRUAJES DE SEGUNDA CLASE Y DE TERCERA CLASE

Acaban de experimentarse en el camino de hierro del Este de Francia varios sistemas para caldear los compartimientos de segunda y de tercera clase. Estos sistemas son muy numerosos y sólo citaremos entre los principales:

1.º El caldeamiento por medio de una capa de cal encerrada en una caja metálica, con cierta cantidad de agua que tiene por objeto desarrollar la fermentación de los gases que contiene;

2.º Braserillos metálicos provistos de carbon de Paris: este carbon, como es sabido, tiene la propiedad de conservar largo tiempo el calorífico;

3.º Una simple corriente de aire caliente, circulando por los carruajes por medio de una serie de tubitos dispuestos en el piso provisto al efecto de bocas de calor;

4.º Una doble corriente de aire caliente dando una temperatura más elevada, etc. etc.

El resultado de estos ensayos todavía no es conocido; pero se sabrá dentro de poco cual es el procedimiento que conviene adoptar definitivamente, pues la práctica es lo único concluyente en esta clase de cosas.

Por su parte, la Compañía del Mediodía de Francia hace las mismas experiencias. El público juzgará, y nosotros procuraremos dar cuenta del resultado á los lectores de la GACETA.

#### GAS ATMOSFÉRICO.

Desde algun tiempo la prensa en general viene ocupándose de una nueva invención, que, al decir de sus autores, está llamada á hacer una revolución en el sistema de iluminación más generalizado, haciendo desaparecer por fin ese viejo vencedor de la lámpara de aceite, el gas de hulla, cuyo olor es desagradable, que produce un humo negro y es pesado, que á la larga cubre los objetos expuestos á él de una capa negra, que ataca la salud de las personas, á causa del ácido sulfuroso que contiene, y cuyo uso no está esento de peligros, pues que tienen á veces resultados funestos. Estas y muchas más acusaciones son las que hacen al viejo

sistema (tal nombre le ha valido el haber salido triunfante de todos los ataques que contra él se han dirigido) los partidarios del nuevo que vamos á describir, hoy que sabemos, á pesar del misterio con que ha querido envolverse su origen, en qué consiste el gas atmosférico.

Este gas, lo mismo que el gas de platina, el *Zimelight*, el gas fotogénico y una multitud de otros sistemas, que ni siquiera valen la pena que se les enumere, no responde á su nombre. En efecto, al ver con que brillo hacen relucir en Londres el gas atmosférico, cualquiera creeria por lo ménos que sus inventores han hallado una nueva piedra filosofal que ha de trasformar el apagador azoe en una fuente inagotable de brillante hidrógeno y carbono. ¡Quién no se ha dejado seducir al oír ó leer en los periódicos ingleses el resultado de los experimentos que se verificaron en Marzo del año pasado en el Palacio de cristal! La parte norte del edificio estaba alumbrada por el nuevo sistema, mientras la parte opuesta lo era por el gas de hulla. En verdad, al decir de todos los que fueron testigos del experimento, el resultado fué satisfactorio tocante á las cualidades de la llama; pero no fué posible establecer una comparación con el gas ordinario, porque se habian adoptado mecheros diferentes y superiores para el gas atmosférico. Lo que sí se notó es que la luz producida por este sistema está dotada de grandes movimientos bastante rápidos, produciendo un incómodo centelleo. Esto sólo es lo que podemos decir de ensayo hecho, pues, lo repetimos, no hay datos que permitan establecer una comparación con el gas de hulla. Pasemos ahora á la descripción del procedimiento.

Lo que se ha llamado *gas-air-light* no es aire, sino aire naftalizado: no hay por consiguiente gas combustible alguno, sino que se satura el aire por medios mecánicos de vapores de aceite de nafta, haciéndolo pasar por medio de una máquina rotatoria sucesivamente por cuatro vasijas que contienen este aceite purificado.

Esta idea no es nueva; y nadie ha olvidado aun los desgraciados experimentos del gas Chandor, que tuvieron lugar en Moscou á principios de 1860, cuyo gas no difiere del propiamente llamado atmosférico más que en el nombre. Y sin embargo, en aquella época un distinguido colaborador del *Journal de l'Eclairage au gaz* (número del 20 de Febrero de 1860), M. Bresson, probó que el gas Chandor era el mismo para el cual se habia concedido privilegio en 1838 á M. Beale. El procedimiento de este ingeniero se halla descrito en el *Echo du monde savant* (núm. de Noviembre de 1838). Como ahora en Inglaterra, se hicieron también en 1832, en Francia, ensayos pomposos, á los cuales asistieron hombres científicos eminentes; entre los cuales figuraban los señores Combes, Piligot, Trésca, Gaultier de Caubry, etc.; pero no se podia deducir de todos aquellos experimentos sino que los vapores de hidrocarburos, acarreados por una corriente de aire, pueden quemarse en un mechero de gas produciendo una luz equivalente á la del gas que corresponde al hidrocarburo consumido, y ninguno de los sabios antes citados apoyó el nuevo sistema. Sin embargo, muchos periódicos, y entre ellos el *Cósmos* y el *Journal pour Tous*, anunciaron, en vista de los experimentos que habian presenciado, una revolución completa en los procedimientos de la fabricación del gas; sólo el *Journal de l'Eclairage au gaz* atacó el procedimiento que se presentaba como nuevo, y le predijo grandes contratiempos, que no tardaron en realizarse.

Los graves é innegables inconvenientes de este sistema son los siguientes:

1.º La carburación del aire variará con la temperatura y con la pureza de los aceites, necesitándose que sean estos muy volátiles, y por consiguiente muy caros, para que á la temperatura ordinaria puedan mezclarse con el aire. Además, como las partes más volátiles serán las primeras evaporadas y en mayor cantidad resulta que el gas disminuirá gradualmente de riqueza durante el alumbrado. Otras causas, como por ejemplo, la variación de



presión y de velocidad del aire, etc., influirán también en el poder alumbrante del gas. A todo esto deben atribuirse sin duda las fluctuaciones que se han notado en la luz del gas atmosférico.

2.º Todas las causas que acabamos de enunciar provocarán la condensación de los vapores de aceite en los conductos, influyendo también notablemente la longitud del trayecto de la canalización, etc.

3.º Sabido es de todo el mundo que la mezcla de hidrocarburos con el aire en cierta proporción detona; de modo que los gobiernos deberían tomar medidas preventivas muy enérgicas, para evitar que pudiera suceder una desgracia que, en estas circunstancias, tendría un carácter general.

Pero es muy difícil que se presente este caso, pues los ensayos anteriores han sido demasiado decisivos bajo el punto de vista económico, para que haya lugar á duda sobre la posibilidad de desarrollo de este procedimiento, aun dado el precio actual de los aceites; pero es evidente que, si el empleo se generalizara, subirían los precios considerablemente y harían más impracticable este procedimiento.

También ha surgido en Inglaterra otro sistema de fabricación de gas, que consiste en descomponer el agua por medio del carbón y el hierro, haciendo pasar la mezcla de gases resultantes por espíritu de petróleo rectificado. Este procedimiento no tiene nada de nuevo, ni es ventajoso; y sin embargo, está patrocinado en Inglaterra por periódicos tan apreciables como el *Engineering*, del cual se hacen eco algunos periódicos españoles que creen está destinado á evitar la tremenda crisis que amenaza á la industria por la enorme subida de precios que han tenido los carbones. Nos ocuparemos muy en breve de esta cuestión.

JAVIER VERDU.

#### APARATOS DE SALVAMENTO.

Un teniente del resguardo marítimo francés residente en Dieppe ha compuesto una reducción sumamente portátil de la cuerda Torres para el salvamento de los naufragos.

La descripción que hemos visto en un periódico francés muy especial y autorizado en la materia no suministra gran luz sobre la forma y condiciones del aparato, y hasta revela en él una manera de usarlo en casos dados, que podrá ser eficaz, pero muy cruel. Traduciremos literalmente lo que dice nuestro colega:

«El aparato, dice, consiste en una cuerdecita de las conocidas entre los marinos con el nombre de *libouré*, bastante fuerte para sostener un hombre sobre el agua. A una de las extremidades de esta cuerda está fija una pequeña boya que se puede arrojar al hombre que se encuentra en peligro; la otra extremidad está terminada en un pequeño garfio, con cuya ayuda se puede *harponear* al que se ahoga si él no ha podido coger la boya.»

Como se vé ó la cosa tiene algo más, ó no resuelve nada, ó lo resuelve mal; pero preferimos creer que la descripción que acabamos de traducir fielmente es imperfecta, puesto que se ha dado importancia al invento, como resulta de las siguientes líneas de la *Gazette des Baux*:

«Este aparato es de pequenísimo volumen y pueden fácilmente llevarlo en el bolsillo los aduaneros de servicio en los muelles. Se asegura que muy pronto á cada uno de estos funcionarios de los destinados en Dieppe, se le proveerá reglamentariamente de este aparejito, que parece destinado á prestar grandes servicios.

#### DEUDAS.

##### FRANCIA.

La deuda francesa se ha duplicado, y de 10.000 millones de francos ha pasado á cerca de 21.500 millones. Consiste, en primer

lugar, en un total de 740 millones de rentas, de las que 346 millones son en 5 por 100; 33 millones en 4 1/2 por 100 y 335 millones en 3 por 100, lo que forma, á la par, un capital de 20.000 millones de francos. Pero es menester agregar al empréstito Morgan, en 1870, de 250 millones, valor nominal, y el préstamo del Banco de Francia, que es ahora de 1.100 millones; lo que forman en total 21.350 millones de francos.

##### ITALIA.

Hé aquí la deuda pública de Italia en 1.º de Enero de 1874:

Consolidados á 5 por 100 número de títulos, 1.584.398, que se elevan á 162.835.715 liras de renta.

Consolidado á 3 por 100: número de títulos, 51.415, cuya renta se eleva á 2.866.734 liras.

La deuda pública ex-pontificia presenta las cifras siguientes:

Consolidados nominativos: 11.878 títulos de 14.004.434 liras de renta. Consolidados al portador, 100.638 títulos correspondientes á 8.053.435 liras de renta, y certificados del empréstito de 1860 á 1864, 30.875 títulos de 734.745 liras de renta.

Total, 133.421 títulos de renta pontificia á que corresponde una renta de 22.797.615 liras de renta.

En junto los intereses de la deuda cuestan hoy á Italia 183.500.164 liras, ó sean 754 millones de reales

##### ESTADOS-UNIDOS.

En el mes de Enero último ha disminuido la deuda norteamericana 1.845.000 duros. La existencia metálica del Tesoro se elevaba el día 1.º de Febrero á 85.359.000 duros, y la reserva en papel-moneda á 4.786.000.

#### CONSTRUCCIONES NAVALES EN ITALIA.

La Dirección de estadística italiana ha publicado estos últimos días un tomo sobre la navegación por los puertos del reino.

Segun este libro, la construcción naval se ejercía, el año 1871, en 92 astilleros, repartidos entre los diversos departamentos marítimos. Durante dicho año salieron de grada 803 buques, con un porte total de 69.128 toneladas y un valor aproximado de 18.142.130 francos, del cual 9.956.336 francos corresponde al valor de los cascos, y 8.165.794 francos al de los aparejos.

Las siguientes cifras demuestran el movimiento de las construcciones navales en los astilleros italianos de 1865 á 1871:

Años.	Astilleros.	Buques.	Toneladas.	Valor en francos.
1865	94	907	58.140	17.804.065
1866	92	675	59.522	17.719.861
1867	89	642	72.257	21.915.139
1868	83	703	86.954	27.172.757
1869	84	683	96.010	27.681.315
1870	88	724	90.093	25.508.659
1871	92	803	69.128	18.142.130

Como resulta de las precedentes cifras, las construcciones navales disminuyeron de 1865 á 1869 en cuanto al número de barcos: pero hubo aumento notable en cuanto al tonelaje y al valor.

En los dos últimos años del estado, ha habido, por el contrario, aumento en el número de buques y disminución considerable, sobre todo en 1871, tanto para la capacidad como para el valor de las embarcaciones.

#### NAVEGACION.

##### EL LÍMITE DE LOS HIELOS EN EL OCÉANO ÁRTICO.

El límite de los hielos en el Océano Ártico no se encuentra á los 75 grados de latitud entre Nowaja-Semlja y las islas de Spitzbergen. Cada año este mar es navegable bajo latitudes bastante más altas y no tiene barreras de hielos fijos permanentes. Todos



os años, el cerco de hielo, más ó ménos compacto, formado durante el invierno alrededor del polo, se rompe, se fracciona en masas y en fracciones más ó ménos extensas. Las corrientes polares arrastran los pedazos hacia el ecuador, de manera que disminuyen tanto el desarrollo ó la extension de la masa total, cuanto que los vientos favorecen mejor la accion de las corrientes marinas, y que la fusion bajo la influencia de la elevacion de la temperatura es más activa. Como las condiciones metereológicas cambian de un año á otro, el estado de los hielos y su extension varian lo mismo; pero cada año, y aun durante el invierno, aparecen espacios de agua libre y pasos navegables en el conjunto de la masa.

En 1871, la expedicion americana del Doctor Hall se encontró detenida á los 82°16' de latitud, en el canal de Robesen, por una barrera de hielo, mientras que más el Norte el mar aparecia libre de nuevo. En el Norte de las islas de Spitzbergen, la expedicion sueca de M. Nordedenskiold fue cercada por los hielos desde el principio de Setiembre de 1872, con un gran número de buques de pesca noruegos, que una tempestad puso en franquía en el curso del mismo mes de Diciembre, permitiéndoles regresar á Europa en el medio del invierno. En la superficie de los grandes lagos del Norte de América existen igualmente en el invierno espacios de agua libre en medio de los hielos.

La conclusion práctica que se deduce de estos hechos, es la existencia de agua navegable en los mares polares y la necesidad de emprender con buques de vapor, y no en trineos, la expedicion científica del polo.

(Academia de Ciencias y Artes.)

## GANADERÍA.

Nuestro ilustrado colega la *Gaceta internacional*, de Bruselas, publicó hace algunas semanas una noticia relativa á la ganadería diciendo que en New York M. Samuel Campbell, acaba de vender 150 de sus excelentes reses, que le produjeron 380 mil pesos. Los precios más elevados fueron por cabeza 40.700 pesos, 35.300 y 20.000. Una ternera de seis meses se vendió por 27.000 pesos, y otra por 10.000. Hubo licitadores de Inglaterra, Canadá y Estados-Unidos.»

No pasó inadvertida la noticia para la *Revista del círculo agrícola salmantino*. Este apreciable colega se propone que la provincia de Salamanca marche en España al frente del progreso en agronomía, y, ocupándose de lo que escribió la *Gaceta internacional*, dice que en todas las ocasiones que ha tocado cuestiones de ganadería ha manifestado terminantemente que el pastoreo salvaje, á la intemperie y sin más alimentos que los estantes en Dehesas, es el patrimonio de los países atrasados, de aquellos donde la industria pecuaria no ha dado ni un sólo paso en la senda del adelantamiento. No hemos de discurrir de nuevo para demostrar que vale más una vaca de establo que tres moruechas, un cerdo de pila que tres de monte, y un morueco enmantillado, que tres de los que duermen en los ilusorios corrales de los cañizos.»

Tiene muchísima razon la progresiva *Revista Salmantina*, añade la revista española de Bruselas, y vamos a dar un dato bien elocuente á nuestros antiguos amigos de Salamanca. Apenas hace un siglo la ciudad de Chicago, en los Estados-Unidos, era sólo un aduar de bandidos: hoy es de 400.000 almas, gracias á la riqueza pecuaria, practicada segun la industria científica que desea la *Revista Salmantina*. En 1844 algunos labradores tuvieron la idea de establecer mercado de ganado mayor y menor. Actualmente, en una vasta pradería á tres millas de la ciudad, se levantan los parques de la «Compañía de la Union.» (Union Stock yards Company). Esta empresa data de 1865. Posee una extension de 345 áceres, que ha dividido en cercados de diversos tamaños, cerrados por empalizadas y separados por bellos y espaciosos

caminos. Tiene hoy 122 áceres de parque disponibles y utilizados; cada año abre uno nuevo, segun las necesidades. El 15 de Diciembre de 1873 tenia en estos parques 27.000 cabezas mayores, 100.000 cerdos y 50 000 carneros. Cinco grandes líneas ferro carrileras, de los cuatro vientos de los Estados-Unidos, conducen allí los vagones cargados de metálico y de animales de las mejores castas. Un inmenso palacio, aislado, eleva sus cinco pisos y su fachada monumental de ladrillo rojo, dominando aquella metrópoli de las bestias. Ese palacio encierra un Banco, oficinas de correos, de telégrafos y centenares de lechos para que duerman los huéspedes compradores. De distancia en distancia, entre los parques, á cielo descubierto, se levantan algunas casas: son almacenes de salazon. Dos pozos artesianos, de mil cien pies de profundidad, llevan á la superficie de la tierra el agua pura y cristalina que se vierte en pilones donde abrevan los ganados. En 1872 pasaron por aquellos parques 684 075 cabezas de ganado mayor, 3.3.1.071 cerdos, de peso medio, 256 libras. Aquello parece el infierno: los gruñidos de ciertos animales, los estridentes gritos de otros, el mugido de unos y el melancólico balio de los carneros forman la orquesta de concierto diabólico.

Una partida considerable de cerdos se benefician allí, se salan, se ponen en toneles y se expiden para diversos puntos del mundo. Llega el cerdo vivo á una plataforma de piedra, se le enlaza por el cuello para que no grite, se le cuelga de un aparato de degüellan y se desangra... Mientras van ejerciendo la misma operacion con otros, los primeros son bañados con agua hirviendo, raspados, limpiados, abiertos, despedazados y salados. Cuatro minutos se emplean en cada animal. En el acto las carnes ruedan por un plano inclinado, al pié del cual son recibidas, pesadas de nuevo y puestas en los toneles. Los ruedan á la estacion del ferrocarril, los ponen en los vagones, descargan el numerario, suena el estridente silbido de la locomotiva y conduce esta riqueza, alimentacion del hombre, fruto de su laboriosidad en la preparacion y cebo de los ganados.

## CRÓNICA.

**Descuentos.** El Banco nacional de Bélgica ha reducido el descuento de 4 1/2 á 4 por 100; el de Holanda ha bajado tambien el suyo desde 4 1/4 á 4.

**Devolucion de material.** Por el ministerio de la Guerra se ha manifestado al general en jefe del ejército del Norte la necesidad de devolver á la Compañía de ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona el material de vagones, máquina y demás que tiene á su disposicion para el servicio del ejército.

**Cable de Jamaica á Puerto Rico.** La Compañía de construccion y conservacion del telégrafo, ha concluido la colocacion de un nuevo cable de Jamaica á Puerto-Rico: es decir; á Ponce en el Sur de Puerto Rico. Todos los trabajos marchan bien; pero la línea no está aun abierta al público. El primer cable á San Juan en el Norte de Puerto-Rico; pero se ha considerado necesario el cambio á causa de las violentas corrientes del Este.

**Caja de Depósitos.** La *Gaceta* ha publicado la situacion de la Caja de Depósitos en 31 de Marzo último, cuyo activo igual al pasivo era: metálico 25.999,735 pesetas 10 céntimos; efectos públicos en equivalencia de depósitos antiguos, valor tambien nominal, 517.113.770 pesetas 83 céntimos.

**No nos parece probable.** El *Eco de Extremadura* de Badajoz se hace eco del rumor de que la Compañía del ferro carril



de Ciudad-Real ha pensado suspender el servicio si continúan los carlistas sus atropellos.

**Ferrocarriles portugueses.** De un día á otro se presentará á las Cortes portuguesas por el ministro de Obras públicas un proyecto de ley de subvención á los ferrocarriles de las Beiras que pondrán en comunicación directa aquellas líneas con la de Malpartida y con la de Medina á Salamanca.

**Ostricultura.** En la reunión celebrada hace días por la comisión central de pesca del ministerio de Marina, parece que se ha acordado crear un parque de ostras-modelo en una de las rias de Galicia, y el estudio de otro en el Puerto de Santa María.

**Bancos agrícolas.** Por la Dirección de administración local se prepara una importante circular sobre Bancos agrícolas, con objeto de evitar abusos perjudiciales á la riqueza agrícola.

**Ferrocarril de Madrid á Malpartida.** Hace ya días que circuló por la línea del ferrocarril de Malpartida, donde se está colocando ya la vía, una locomotora con 17 vagones cargados de rails para su colocación. Además tiene la empresa descargadas en Alicante 2.000 toneladas de rails y espera otros cargamentos. Las obras de explanación y fábrica se extienden hasta Casatejada, provincia de Cáceres, más allá de Naval Moral de la Mata, ó sea en una longitud de 208 kilómetros. Los trabajos siguen con gran actividad á pesar de lo poco favorable de las circunstancias, habiendo empezado ya á sentarse vía. Esta pasa de Oropesa.

**Personal de ferrocarriles.** A principios de la semana ha debido quedar completamente terminado el arreglo del personal de ferrocarriles.

**Reformas en la Caja de Depósitos.** Por consecuencia del decreto del Poder ejecutivo de la República, restableciendo la Dirección general de la Caja de Depósitos, ha sido necesario al señor Correa reformar el reglamento que regia desde 22 de Setiembre de 1871, introduciendo en unos artículos las variaciones necesarias, como sucede en el 47 que establecía que la devolución de depósitos antiguos pertenecientes á corporaciones, se hiciese en títulos de renta perpétua, siendo hoy en metálico. Se suprimen en el capítulo de resguardos los artículos del 50 al 52 por haber terminado la emisión de estos; suprimense también todos los artículos que trataban de las operaciones de canje, por haber espirado el plazo señalado por la ley de 27 de Junio, y se reforma el pago de los derechos de custodia para los depósitos de subastas en metálico, pagándose dos pesetas cuando no excedan de mil y desde esta cantidad en adelante 50 céntimos de peseta por cada 250 ó fracción de esta suma.

**Supresión de los pasaportes.** Desde el 15 del actual los viajeros italianos y suizos pueden viajar por Francia sin pasaporte; á reserva, sin embargo, de probar la identidad de sus personas con un documento cualquiera, en caso de ser requeridos por la policía, como se verifica con los franceses mismos.

**Viaje de exploración.** Un grupo de sabios alemanes, entre los cuales se hallan los doctores Zittell, Jordan y Aschersón, de la universidad de Berlín, se ha organizado para emprender, bajo la dirección del célebre viajero Gerardo Rohlfs, un viaje de exploración á los desiertos del Oeste de Egipto.

La expedición se habrá dirigido en los primeros días de Diciembre á Alejandría y seguido el camino de hierro de Suez ha-

ta la estación de Minich, desde donde se encaminará al Oeste, esperando llegar en Enero á Kufra, que se conceptúa como el oasis más importante del desierto en Libia, el Sahara oriental, y cuya extensión es igual á la de toda Alemania.

**Solicitud de estudios.** Se ha solicitado autorización por don José Cognere para proceder á los estudios de un ferrocarril movido por fuerza de vapor que, partiendo de la estación de San Saturnino de Noya, en la línea del ferrocarril de Barcelona á Martorell y Tarragona, se dirija á Igualada por Capellades y Claramunt ó sus inmediaciones, y de allí pasando por Jorva, Porquerisas y Hostalets ó sus inmediaciones, termine en Cervera y en la estación que en dicha ciudad tiene la línea férrea de Zaragoza á Barcelona.

**Trasporte de mercancías.** Las mercancías procedentes de la estación de Ciudad-Real transportadas en Noviembre último por el ferrocarril de Extremadura, ascienden á 2.106 toneladas que se calcula hayan dado á los productores de aquella población medio millón de reales de utilidad líquida.

**Reparación.** Están muy adelantadas las obras de reconstrucción del puente de Baldrachas (Ciudad-Real) que, como saben nuestros lectores, fué destruido hace unos días.

**Vía libre.** Está ya recompuesta la línea férrea del Mediodía y el tren-correo ha pasado sin necesidad de trasbordo.

**Delegado de ferrocarriles.** Ha sido nombrado D. Andrés Montero delegado del gobierno cerca de las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, Córdoba á Sevilla, Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo.

**Servicio de Badajoz.** Restablecido el paso de los puentes del Jabalon y Guadalmez desde el día 12 está espedita toda la línea, y se expenden billetes para viajeros y facturan mercancías así en grande como en pequeña velocidad, en todas direcciones. El servicio de viajeros entre Ciudad-Real y Almorchon sólo se hará por los trenes-correos.

**Deuda pública.** Según los datos recopilados por el caballero inglés Sr. Baxter, la deuda pública del mundo, que en 1848 consistía en 170.000.000.000 de rs. había subido en 1873 á 478.000 millones.

**Uniformidad en la salida de los trenes correos.** El celoso director de comunicaciones, D. Angel Mansi, ha tenido al fin la satisfacción de ver realizados sus propósitos respecto de la unificación de la hora de la salida de los correos. Esta será ya un hecho desde el día 1.º del próximo Marzo, que se recibirán los periódicos en la central hasta las siete de la noche.

La prensa está de enhorabuena con tan notable reforma y no vacilamos en felicitar á nuestro amigo el Sr. Mansi por lo que á nosotros toca.

**Almacenes flotantes.** Se ha concedido la próroga de un año por la Dirección general de Obras públicas, á D. Juan Morfá y demás copropietarios del privilegio de invención, por 15 años, para establecer unos almacenes flotantes en las aguas de todas las poblaciones marítimas de la Península, y atendiendo á las circunstancias extraordinarias porque los puertos del Mediterráneo han pasado y en general el país está pasando.



**Pago probable de los cupones.** El ministro de Hacienda, en vista de algunas proposiciones que le han hecho varios tenedores de la Deuda exterior, ha formulado un proyecto que llevará de un momento á otro al Consejo de ministros, por el que satisfará en breves días el cupon exterior correspondiente á los dos últimos semestres.

**Pasajes de empleados.** Suprimido por el Sr Gil Berges el abono de pasaje á los empleados que van á Ultramar, estos han solicitado que se anule tambien la obligacion de embarcarse en determinados buques, dejándolos en libertad de hacer el viaje en los vapores que mejor les parezcan.

**Asociacion Nacional.** Hoy se ha acordado por las juntas de la asociacion de Propietarios y la del Circulo Mercantil, constituir en España la Asociacion nacional de contribuyentes.

**Banco nacional.** Hoy se ha celebrado la reunion de accionistas del Banco de España. El Sr. Cantero, gobernador de dicho establecimiento, inauguró el debate con un discurso, esponiendo con gran franqueza y exactitud la historia de las conferencias celebradas desde que se inició el pensamiento de crear un Banco nacional. Las palabras del Sr. Cantero, su respetabilidad, los servicios que ha prestado á la nacion y al Banco, hicieron que las observaciones apuntada y los hechos consignados por el mismo, se recibiesen por los accionistas con espontanea aprobacion.

Algunos de estos últimos pidieron, fundados en los estatutos del Banco, la próroga de la reunion que fué aceptada, acordando aplazarla para el lunes próximo.

**Bloqueo.** El bloque de la costa cantábrica ha sido suspendido hasta el 5 del mes próximo, atendiendo á las observaciones de las provincias interesadas.

**Buques mercantes.** Hé aquí un estado del número de buques mercantes en las diversas naciones del mundo.

NACIONES	Número de buques.	Arqueo en toneladas	Tamaño medio del buque
Inglaterra. . . . .	26.367	5.690.789	215
Estados Unidos. . . . .	26.393	3.744.319	142
Alemania. . . . .	5.110	1.334.776	263
Francia. . . . .	15.778	1.074.656	68
Italia. . . . .	18.822	1.013.138	55
Noruega. . . . .	6.833	931.662	136
Países-Bajos. . . . .	1.985	528.578	266
Austria-Hungria. . . . .	3.114	361.253	116
Suecia. . . . .	3.357	341.589	102
Grecia. . . . .	5.512	328.815	59
España. . . . .	1.414	272.399	192
Rusia. . . . .	2.648	230.229	86
Dinamarca. . . . .	2.853	188.302	66
Turquia. . . . .	2.200	182.000	83
Portugal. . . . .	817	88.329	108

**Acuñaciones en Alemania.** En el año 1873 se han acuñado en Alemania 16.955.789 monedas de oro de 20 marcos y 8.642.695 de 10 marcos representando un valor total de 425.543.730 marcos y un peso de 169.471 kilogramos de oro.

Sabido es que el marco equivale próximamente á una peseta y 25 céntimos de las que hoy se acuñan en España; por consiguiente, la suma acunada en Alemania, sólo en oro, el año pasado, equívale á 2.128 millones de reales.

**Carbon aleman.** La produccion del carbon de piedra en Alemania aumenta considerablemente. El que se extrajo de Saattruck en el mes de Octubre último, consistió en 404.681 toneladas; así que empieza á exportarse para Francia, Bélgica y Holanda.

**FERRO-CARRILES**

DE TARRAGONA Á MARTORELL Y BARCELONA.

KILÓMETROS EN EXPLOTACION: 102.  
Productos del mes de Enero de 1874.

	Reales vellon.
51.967 pasajeros. . . . .	373.536'98
Mercancías, equipajes, etc. . . . .	413.401'44
<b>Total. . . . .</b>	<b>786.938'42</b>
Productos en igual mes de 1872 . . . . .	927.742'48
<b>Disminucion. . . . .</b>	<b>140.804'06</b>

Barcelona 7 de Febrero de 1874.—P. A. del secretario, Victor Gebhardt.

**INGRESOS DE ALAR Á SANTANDER.**

EN EXPLOTACION 139 KILÓMETROS.

Tráfico desde el dia 1.º al 31 de Diciembre de 1873.

	1873.	1872.
<b>VIAJEROS.</b>		
1.ª clase. . . . .	1.116 55.745'16	29.704'32
2.ª clase. . . . .	1.508 31.724'59	29.639'63
3.ª clase. . . . .	14.567 146.574'94	101.822'25
<b>GRAN VELOCIDAD.</b>		
Equipajes y perros. . . . .	8.495'37	3.372'60
Encargos, valores y comestibles. . . . .	174.529'02	26.761'22
Carruajes y ganados. . . . .	4.245'65	787'12
Trenes especiales. . . . .	»	26.410 »
Varios . . . . .	»	»
<b>Total. . . . .</b>	<b>421.314'73</b>	<b>218.497'14</b>
<b>PEQUEÑA VELOCIDAD.</b>		
Mercancías. . . . .	1.971.421'59	1.153.498'17
Carruajes y ganados. . . . .	8.291'80	7.850'79
Varios. . . . .	1.315'05	387 »
<b>Total. . . . .</b>	<b>1.981.028'44</b>	<b>1.161.735'96</b>
<b>Total general. . . . .</b>	<b>2.402.343'17</b>	<b>1.380.233'10</b>
Término medio al dia. . . . .	77.494'94	44.523'65
Producto por kilómetro al año. . . . .	203.493'91	116.914'62
Productos desde 1.º de año. . . . .	24.597.325'90	15.655.163'13

**GUIA DE LOS ACCIONISTAS**

**JUNTAS GENERALES.**

**Ferro-carril compostelano de Santiago á Carril.**—El dia 1.º de Marzo próximo, á las diez de la mañana, tendrá lugar en el domicilio de la Compañía, Franco, 50, principal, la Junta ge-



neral 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, según 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 días 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.

**La Española, Compañía general de seguros.**—Celebra Junta general ordinaria de señores accionistas el día 22 de Marzo próximo, á la una en punto del mismo, en el local de las oficinas, calle del Barquillo, números 4 y 6, principal, con arreglo á los artículos 31, 40 y 41 de los estatutos, para los asuntos ordinarios.

Los señores accionistas poseedores de cuatro ó más acciones con tres meses al ménos de anticipacion á la fecha de la presente convocatoria tienen derecho de asistir y votar en la Junta general.

A fin de abreviar la formacion de las listas, todos los señores que deseen concurrir á la Junta se servirán personarse en las oficinas de la Compañía desde el diez de Marzo, y se les facilitará una papeleta que les ha de servir para concurrir á la misma y la Memoria impresa.

Además del día 22, se celebrará otra Junta general el 25 del propio mes para los casos previstos por los artículos 39 y 44 de los estatutos.

Madrid 19 de Febrero de 1874.—El director general, B. Miñondo.

#### TITULOS Y DIVIDENDOS.

**Sociedad de los ferro-carriles 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 ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona.—El Director gerente accidental, Andrés Campo.

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

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

**Compañía de los caminos de hierro de Barcelona á Francia por Figueras.**—Desde el 19 de actual, de las diez de la mañana á la una de la tarde de todos los días laborables, á excepcion 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.

**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 días no feriados desde las diez de la mañana á las cinco de la tarde. Los pliegos cerrados conteniendo las proposiciones se recibirán en la mentada secretaria hasta el día 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. Antonio Casares.

Sr. D. Rafael Antonio Orense.

Sr. D. Camilo M. Bertorini.

Sr. D. Nicolás Perez Santa Marina.

Sr. D. José S. Villamarín.

Sr. D. Juan S. Mould.

DIRECTOR GERENTE.

Sr. D. INOCENCIO VILARDEBÓ.

Capital social 25.000.000 de reales.

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

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

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

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

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



bajo el tipo de tres por ciento de interés y doble capital nominal.

4.<sup>a</sup> El capital de acciones suscrito, así como la subvención ó auxilio otorgados se computarán con absoluta independencia según resulten consignados á la sección de Carril á Redondela ó á la de Santiago á la Tieira.

5.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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 LEECTS 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 Moscú 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, según costumbre de esta acreditada casa editorial, las *agendas* para 1874.

*Agenda de Buzete.*

*Agenda de bolsillo.*

*Agenda de la lavandera.*

*Agendas especiales.*

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

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

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

**FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS Á 5 reales.**

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

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

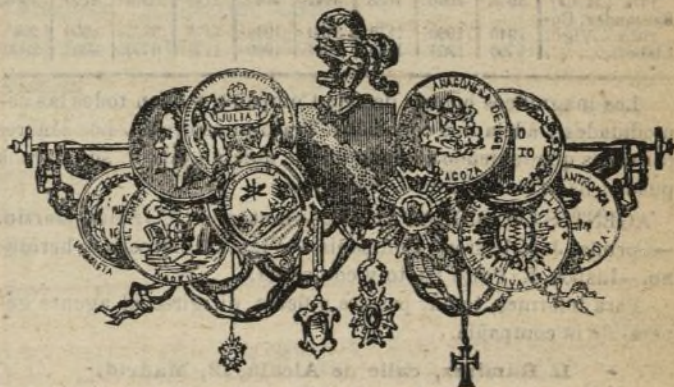
INDICADOR mensual de los servicios de todas las líneas férreas de la Península.

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

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

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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



### GRAN FOTOCRAFIA DE E. JULIA.

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

CASA EN PARIS

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

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

Único en retratos de niños.

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

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

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

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

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

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



## THE PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY.

COMPañÍA DE NAVEGACION POR VAPOR AL PACÍFICO.



LINEA REGULAR SEMANAL.

## VAPORES CORREOS INGLESES

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

tocando cada 15 días en Pernambuco y Bahía.

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

PRECIO de los billetes.	A PERNAMBUCO Bahía ó Rio Janeiro.			A MONTEVIDEO y Buenos-Aires.			A VALPARAISO, Arica, Islay ó Callao.		
	1.ª Rvn.	2.ª Rvn.	3.ª Rvn.	1.ª Rvn.	2.ª Rvn.	3.ª Rvn.	1.ª Rvn.	2.ª Rvn.	3.ª Rvn.
Desde Madrid (via Lisboa)	2675	2060	1553	3441	2060	1149	6515	4166	2684
Santander, Coruña ó Vigo.	2940	1960	1175	3430	1965	1175	7345	4900	2940
Lisboa.....	2700	1960	1175	3430	1960	1175	6700	4200	2800

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

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

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

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

## MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.ª,

EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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 a 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, terrajenes y minas, fabricacion de eclises, escarpas, 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.

COMPañÍA DE VAPORES-CORREOS

## HAMBURGO AMERICANOS.

PARA LA HABANA Y NUEVA-ORLEANS.

Precios de pasaje de Santander á

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

Representantes en España, Echegaray y compañía, Santander

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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





# VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

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

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.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.				
		VIAJEROS.		Mercancías.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En más.	En menos.	En más.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo												
Madrid á Cartagena...												
Albacete á Cartag...												
Alcázar á Ciudad-Real	15 al 21 Enero.....	25.532			2.404.637	73.440	2.868.767	72.131	35.870		1.309	
Manzanares á Córdoba.												
Norte de España	5 al 11 Febrero....				1.376.992	95.702	1.092.205	78.770	234.784		16.932	
Tudela á Bilbao.....												
Valencia á Almansa y Tarragona	12 al 18 Noviembr..	2.921	27.018	169.499	196.57	41.152	330.542	69.218	134.025		28.060	
Sevilla á Cádiz.....												
Córdoba á Sevilla....	1.º al 7 Enero.....				298.732	85.650	250.136	80.170	18.826		5.480	
Zaragoza á Barcelona.	22 al 28 Enero.....	3.638	60.515	199.352	258.867	90.678	201.810	80.328	52.057		10.350	
Barcelona á Pamplona.	22 al 28 Enero.....	12.802			504.121	42.329	220.607	23.605	259.514		13.524	
— á Francia.....												
— á Tarragona.....												
— á Sarria.....												
Lérida á Reus y Tarrag.												
Alar á Santander.....	24 al 31 Diciemb...	5.250	82.145	596.604	588.839	198.279	422.353	198.632	166.486		51.617	
Langreo á Gijon.....												
Palencia á Leon.....												
Córdoba Málaga.....												
Medina á Zamora y Vi-												
go á Orense.....												
Ciudad-Real á Badajoz.												
Utrera á Meron.....												



# COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 14 AL 20 DE FEBRERO DE 1874.							CAMBIOS OFICIALES.		
FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Dño.	Beneficio
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	14 67	14 95	14 75	14 92	14 75	14 85	Allacete.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños....	14 90	15 ..	14 95	14 90	14 85	14 85	Alicante.....	..	3/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 75	..	17 55	17 75	17 50	17 65	Almeria.....	..	1 8
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..	Avila.....	..	3 8
Material del Tesoro no preferente con interés..	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	3 8
Bonos del Tesoro.....	52 50	52 75	51 70	52 70	52 70	52 05	Barcelona.....	..	3 8
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1 4
Deuda amortizable de segunda idem.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	..	3 8
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	1/2 p.	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	99 ..	99 ..	99 ..	..	99 ..	..	Cádiz.....	..	..
<b>ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6 1/2 anual</b>									
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs....	..	..	..	..	..	..	Castellon.....	par	1/8
Idem de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real...	1/4 p.	..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	..	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs....	..	..	..	..	..	..	Cornua.....	3/4 ..	3/8
Idem de 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4 ..	..
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	..	40 ..	..	..	..	..	Granada.....	par	..
..	..	..	..	..	..	..	Guadaluajara...	3/4 ..	..
..	..	..	..	..	..	..	Huelva.....	..	..
..	..	..	..	..	..	..	Huesca.....	..	..
..	..	..	..	..	..	..	Jaen.....	..	1/4
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs.	28 35	28 55	28 55	28 25	28 25	28 30	Lérida.....	par	1/4
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs....	..	..	..	..	..	21 40	Logroño.....	par	..
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	21 25	Lugo.....	par P.	1/4
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs....	..	..	27 60	27 70	27 90	..	Málaga.....	1 ..	..
Acciones de Banco de España.....	157 ..	156 ..	155 ..	153 ..	154 ..	154 ..	Murcia.....	..	3 8
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla....	..	..	..	..	..	..	Orense.....	3/4 ..	..
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Oviedo.....	..	1 2

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 11 AL 17 DE FEBRERO.									
FONDOS PÚBLICOS.	DIA 11.	DIA 13.	DIA 13.	DIA 14.	DIA 16.	DIA 17.			
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	13 75	14 20	14 45	14 40	14 30	14 65	Sevilla.....	1/2 p.	..
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	..	..	..	..	..	..	Soria.....	1/2 p.	1 8
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	16 75	17 20	17 50	17 45	17 ..	17 80	Tarragona.....	..	1 2
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Teruel.....	par	..
<b>Sociedad catalana general de crédito</b>									
Banco de Barcelona.....	104 ..	105 50	105 ..	105 ..	105 ..	105 ..	Toledo.....	3/4 ..	..
Crédito mobiliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..	Valencia.....	..	3 8
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..	Valladolid.....	..	1 2
Sociedad de crédito mercantil.....	21 50	21 75	22 ..	22 ..	22 ..	22 25	Vitoria.....	..	1 2
Camino de Barcelona á Francia.....	36 75	37 ..	37 75	36 ..	36 ..	37 ..	Zamora.....	1/4 ..	1 2
— de Tarragona á Barcelona.....	69 ..	62 25	69 50	69 ..	69 ..	69 50	Zaragoza.....	..	1 8
— de Zaragoza á Barcelona.....	12 75	13 15	13 50	13 ..	13 ..	13 ..	Londres, á 90 d/f.....	49 75	..
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..	Paris, á 8 d/v.....	5 19	..
Azumbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Hamburgó, á 8 d/v...	..	..
..	..	..	..	..	..	..	Genova, á 8 d/v.....	..	..

## 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.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alicante	Paris 7 de Febrero. 206
1860.....	625.000	1.900	57	Abril - Octub.	..	Norte.....	175 50
1859.....	308.206	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 5 Febrero. 278
..	..	1.900	3 0/0	Enero.—Julio.	..	Zaragoza á Pamplona...	.. 99
1869.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99	Córdoba á Málaga.....	.. 43 50
1858.....	290.000	..	57	..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	.. 205
..	..	..	..	..	..	Sevilla á Jerez.....	.. 48
..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real á Badajoz...	.. 34 50
..	..	..	..	..	..	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 49
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Targ. á Martorell y Barc <sup>a</sup>	.. 100
..	..	..	..	..	..	Noroeste.....	Bruselas 7 Febrero. 49
..	..	..	..	..	..	Lérida á Reus.....	Paris 7 de Febrero. 26
..	..	2.000	3 0/0	..	..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 95
..	..	1.900	3 0/0	..	..	Almansa á V. y Tarrag.	.. 19 50
..	..	..	..	..	..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª serie
1871-73.....	14.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 665
..	..	..	..	..	..	Gran Central-Peninsular.	..

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