

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

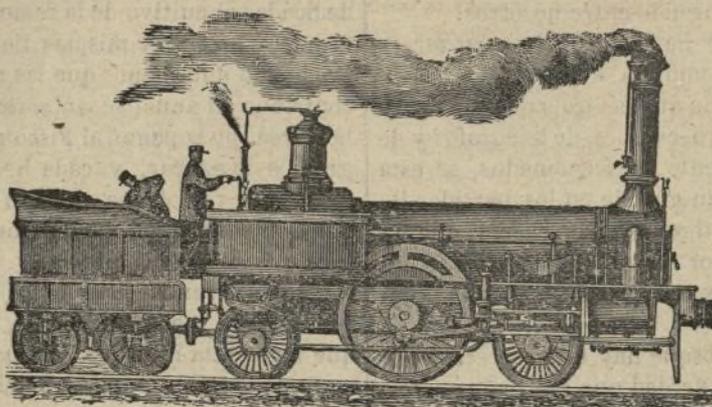
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal.

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

En la Administración, en las librerías, de Bailly-Baillière, de Cuesta y de la Ilustración, Arrenal 16. Los números sueltos, el mapa y los anuncios en la Administración.

PRECIOS DE LA SUSCRICION.

Madrid y Provincias.

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

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150.
Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

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

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

RESÚMEN.

Ni desaliento, ni excesiva confianza.—Tratado anglo-francés.—Canal de Cinco-Villas.—Prensa extranjera —Ferro-carriles extranjeros.—Tramvias.—Ferro-carril de Mallorca: (Memoria.)—Banco de España: (Memoria.)—El gas de agua.—Motor Schmid.—Nuevas minas de oro.—Estaciones de salvamento.—Telégrafo submarino.—Un motor asombroso.—Crónica.—Guia de los accionistas.—Anuncios—Cuadro comparativo de ingresos.—Co-tizaciones oficiales.

NI DESALIENTO, NI EXCESIVA CONFIANZA.

España atraviesa en estos momentos el período álgido de una crisis suprema que ha de decidir de su futura suerte, y todo, absolutamente todo, industria, comercio, progreso moral y científico, todo depende hoy de la política sintetizada en la lucha cuyo principal teatro está en las provincias del Norte.

Y la guerra que devasta una gran parte del territorio de la Península no es en realidad, como la de los siete años, una guerra civil; aunque localizada en nuestro desgraciado suelo, representa una causa europea; son los últimos y desesperados esfuerzos del régimen que se hunde para siempre, con la civilización moderna triunfante ya en todas las naciones que guían é imponen el progreso al mundo entero.

La teocracia, vencida en Alemania, en Inglaterra, en Francia, en Italia, en Austria, en Bélgica y en la república Helvética, solamente da señales de resistencia moral en Irlanda, en Suiza y en Bélgica; su campo único de acción en el terreno de la fuerza material, donde riñó la última batalla, son las montañas cantábricas, extendiéndose, aunque con menos pujanza, á las provincias del Este.

Pero la guerra civil, por lo mismo que reviste el indicado carácter; por lo mismo que las fanáticas huestes car-

listas luchan con las ideas y con el progreso universal, están condenadas de antemano á ser vencidas y á que su vencimiento sea esta vez definitivo. Si han tomado tanto incremento, si han causado y pueden causar todavía al país grandes perturbaciones y dolorosas pérdidas, débese solamente al desquiciamiento de la demagogia más desenfrenada, al socialismo en su exageración más quimérica, que, entronizado durante algunos meses del gobierno, suministró tantos elementos á una causa que por su virtud y propios esfuerzos jamás hubiera podido llegar á ser temible. Las masas ignorantes no entienden las ideas complejas, y los excesos, las violencias y el terror que les causa una exageración, pretenden evitarlos arrojándose en la exageración opuesta, que despues de todo conduce al mismo desorden, á la misma tiranía, á los mismos crímenes; la demagogia socialista y el absolutismo teocrático son la cabeza y la cola de la serpiente simbólica al formar el anillo del tiempo.

El despotismo, pues, no triunfará en ninguna de sus dos formas, que son idénticas en resultados aunque afectando distintas formas y tendencias. Una reacción saludable, una reacción en el sentido médico de la palabra, se ha operado en el país en vista de los asesinatos, los robos y los incendios de los cantonalistas; en vista de los asesinatos, los robos y los incendios de los carlistas; en vista de la violación de todo derecho y el atropello de la justicia, de la paz y de la libertad, medios que les son comunes y constituyen también sus principios de gobierno.

Esta reacción salvará al país; y al decir que lo salvará queremos decir que lo salvará pronto; puesto que siendo imposible el triunfo de los que combaten contra la civilización, el remedio habria de venir de todos modos de una manera providencial. Así, pues, la opinión, al reaccionarse, al unirse todos los elementos verdaderamente liberales del país, lo que hace es aproximar la terminación de ta-

tos desastres como venimos sufriendo. Una contrariedad en la guerra, un revés parcial por fortuna, ha venido á dar cohesión á la conciliación liberal; y esta, que al principio fué sólo nacida de la razón y del cálculo y manteniendo aun restos de recelos y desconfianzas entre los elementos coagulados, ha venido á soldarse al calor del entusiasmo, que por desgracia parecía ya extinguido entre nosotros.

En un estado como el que hemos logrado alcanzar, y sin que nos ofusque el optimismo, la solución deberá sin duda ser muy breve; además de que las guerras son muy cortas en estos tiempos de ferro-carriles, de telégrafos y de medios de combate terriblemente perfeccionados, se está produciendo una excitación tan grande en los partidos liberales, y el país está tan fatigado de la guerra, que un supremo esfuerzo producido por esa misma excitación nos devolverá muy pronto la paz, y muy poco después la prosperidad.

La prosperidad decimos, porque hay un gran error que desvanecer entre nosotros. Es verdad que los daños sufridos son grandes; que el salvajismo de los carlistas ha destruido é incendiado material, edificios y obras importantes en los caminos de hierro; que las exacciones, los robos y otros excesos de ambas demagogías han afligido á los pueblos; que la agricultura, el comercio y la industria han sufrido mucho; que el Tesoro está arruinado y el crédito abatidísimo; pero nada de esto es irremediable, y las circunstancias de hoy para reponernos son infinitamente mejores para España que al terminar la guerra de los siete años.

Hoy tenemos las ventajas que nos han producido, aunque á mucha costa, la libertad y el progreso. El capital intelectual del país es muy superior al de entonces; el capital material es también mayor por la desamortización y por el desarrollo del trabajo; la industria manufacturera acaba de probar en Viena que no han sido perdidos los últimos 35 años; la riqueza minera es ahora conocida y apreciada, pudiendo desarrollarse en poco tiempo y reparar ella sola todos nuestros desastres; y la agricultura, por efecto precisamente de su mismo lamentable atraso, puede convertirse en otra copiosísima fuente de prosperidad.

Por regla general, la superficie vegetal de España está agotada, y esta es sin duda alguna una de las causas de nuestra decadencia en los siglos XVII, XVIII y en el presente. Las civilizaciones del Oriente, la griega y la romana han desaparecido porque esquilmaron su suelo, por cuya razón fueron á buscar recursos en las conquistas, en la anexión de otros pueblos como colonias, lo que les ocasionó numerosos enemigos y al cabo su propia debilidad y su ruina.

Por el contrario, la pasmosa prosperidad de los Estados-Unidos procede fundamental y especialísimamente de la virginidad y gran extensión de su suelo, que si bien comienza á esquilmarse en algunos Estados, cuenta todavía con inmensos territorios vírgenes.

Pues bien, España, cuenta también con este grande é inmediato recurso. Como hemos indicado hace poco, esta ventaja la debe á su mismo atraso agrícola; con sus malos arados ha penetrado sólo una capa muy delgada de su suelo, y el perfeccionamiento del cultivo encontrará todavía vírgen el terreno ahondando las labores y asegurando al

mismo tiempo las cosechas, tanto más efímeras y contingentes cuanto más someras quedan las raíces de las plantas. Y esta no es una vana teoría: los árboles y la vid resisten la sequía más que los cereales por esa razón; y en cuanto al aumento de productos con las labores hondas, ahí está el ejemplo elocuente de las tierras francesas hoy dedicadas al cultivo de la remolacha alternado con la siembra del trigo. Las mismas tierras que hace treinta años producían aun ménos que las nuestras, soportan hoy una contribución anual de *mil novecientos cincuenta francos* por hectárea, pues pagan al Fisco 65 francos por cada 100 kilogramos de azúcar, y cada hectárea produce 40.000 kilogramos de remolacha que dan 3.000 del indicado dulce. (1) Esto sin contar con la contribución industrial y de inmuebles que pagan las fábricas.

Hoy el gran recurso de los pueblos es el aumento de la producción, y en este sentido España tiene elementos con que no cuenta ninguna otra nación de Europa. Además de su inmensa riqueza minera, además de la relativa virginidad de su suelo, y por lo tanto de su, no sólo posible, sino fácil aumento de productos, tenemos una luz y un sol que nada cuestan, y que otras naciones no pueden obtener con toda su ciencia, todos sus capitales y toda su inteligente actividad.

Por lo tanto, los países que como el nuestro cuentan con tan poderosos elementos de riqueza, tienen siempre crédito, pasados que sean esos períodos de profunda perturbación como el que estamos atravesando.

No confiemos, pues, en la virtual inverosimilitud del triunfo de esa bandera que hoy nos arruina y nos deshonra; hagamos un esfuerzo supremo que se necesita para pacificar el país; pero no cedamos al desaliento creyendo que nuestros males han de ser de larga duración después de conseguida la paz.

Por eso hemos dicho al encabezar estas líneas: «ni desaliento, ni excesiva confianza.»

FRANCISCO JAVIER DE BONA.

TRATADO ANGLO-FRANCÉS.

El 17 de Febrero se ha presentado á la Asamblea francesa, para su aprobación, el convenio suplementario al tratado de comercio y navegación entre Inglaterra y Francia, de 23 de Julio de 1873, convenio ajustado entre los representantes de ambas naciones con fecha 21 de Enero de 1874.

Lo más importante es lo que se refiere á los derechos interiores de accisa, de consumos, etc., y se estipula que, siempre que una de las altas partes contratantes establezca derechos interiores sobre un producto cualquiera del suelo ó de la industria nacional, podrá establecerse un derecho compensador equivalente sobre los productos similares del territorio de la otra potencia; siempre que dicho derecho compensador se imponga á su importación á los productos similares de los demás países extranjeros.

(1) La prosperidad de esta industria es tal en Francia, que hoy se piensa en canalizar el jugo de la remolacha, para economizar su transporte, y hasta se ensayan los medios de trasportarlo por medio de máquinas aspirantes, hasta distancias de veinte kilómetros.

Otra disposición consiste en suprimir el derecho de tránsito por cada uno de los países, para las mercancías destinadas al otro.

Los demás artículos se refieren: á los derechos de marca y de garantía, que serán aplicables á las armas de fuego, anclas, cadenas y otros análogos; á las muestras y modelos, etc., etc.

Este tratado adicional no afecta en manera alguna al espíritu liberal del tratado en sus tendencias económicas; antes al contrario, lo amplía al suprimir los derechos de tránsito; pero en el fondo, su objeto principal se encamina al arreglo de ciertas cuestiones de detalle no previstas en Julio de 1873.

CANAL DE CINCO-VILLAS.

Todavía vive este negocio tan desgraciado por las circunstancias porque ha venido atravesando desde el mismo momento en que se inauguraron las obras en el mes de Julio de 1871, coincidiendo con el principio de la guerra franco-prusiana, origen de todas las desdichas sufridas por tan importante empresa. En una carta que, con fecha 4 del corriente, nos dirige una persona perfectamente enterada de las cosas del canal, nos dice lo siguiente:

«Un fallo de *no há lugar*, dictado por el Tribunal del Sena, ha hecho justicia de todo los cuentos que ciertas personas propalaban sobre la gestión de la Compañía navarro aragonesa del Canal de Cinco-Villas. Se trabaja activamente en su reorganización, abrigándose la fundada esperanza de que se empiecen de nuevo las obras antes de cuatro meses »

Mucho nos felicitaremos de que así suceda.

PRENSA EXTRANJERA.

Moniteur des intérêts matériels.—Ni en su último número, ni en varios de los anteriores se ha ocupado de asuntos españoles.

La Finance Nouvelle.—Dice del Crédito moviliario español que continúa subiendo: de 342 frs. 50, sus acciones han subido á 348'75, y luego añade:

«Algunos periódicos nos dicen que, además de los negocios ordinarios, ya suficientes para producir una buena remuneración al capital, se preparan combinaciones nuevas destinadas á producir grandes beneficios.»

Consigna los aumentos en los ingresos de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, Córdoba á Sevilla y Zaragoza á Pamplona.

La France financière.—El corresponsal de Madrid de este periódico, refiriéndose á la noticia dada por la *Correspondencia* de que el ministro de Hacienda iba á pagar dentro de pocos días los cupones atrasados, dice:

«He tomado informes sobre esto, y creo poder daros la seguridad de que la noticia publicada por el diario citado está por el momento destituida de fundamento. No sólo el Sr. Echegaray no está en posición de pagar un sólo escudo á los tenedores de títulos, sino que pasarán muchos días sin que el Tesoro público pue- le hacer frente á semejante compromiso.»

El mismo corresponsal habla de la negativa de la mayor parte de los Bancos de provincia á fusionarse con el de España; y de que á falta de los fondos que por tal combinación debía recibir el Tesoro, se trata de ceder, mediante el adelanto de 500 á 600 millones, el derecho de monopolizar el tabaco. El comunicante no

creo posible el éxito de tal proyecto, por cuanto es difícil que se anticipen fondos con garantía alguna, después de haber derogado la ley de 25 de Agosto relativa al contrato con el Banco hipotecario.

Journal des actionnaires.—Da cuenta de un despacho de Londres recibido en París anunciando que el Consejo de tenedores de fondos extranjeros ha recibido un telegrama de su agente en Madrid, anunciándole que el ministro de Hacienda de España le ha comunicado una carta de nuestro ministro en Londres, conteniendo una proposición de pagar los dos cupones vencidos de la exterior, transfiriendo á los tenedores los pagarés de Rio-Tinto.

La Semaine financière.—«Las noticias de España, dice, noticias financieras anunciando el pago de los cupones, y noticias militares haciendo esperar un triunfo delante de Bilbao, han dispuesto favorablemente al público para los fondos españoles. La exterior está solicitada á 19.»

L'Industrie.—«Los fondos españoles no han variado mucho, pero su firmeza es de las más grandes; la exterior vale á 19 y la interior á 16 1/2. Las noticias de Madrid dan como asegurado el pago de los atrasos de la deuda.»

Además, un telegrama anuncia que los accionistas del Banco de España han aprobado las bases propuestas para la fundación de un Banco nacional. Este es un hecho de grande importancia que sólo un revés del ejército del Norte pudiera contrabalancear.

Debemos advertir á nuestros lectores que las circunstancias no son las más propias para que las noticias y opiniones de la prensa extranjera sobre asuntos de España tengan la oportunidad é importancia que de ordinario. Las comunicaciones son lentas é irregulares; las noticias de España llegan atrasadas al extranjero; y más atrasados aun los periódicos de otros países á nuestras manos.

Por eso hace tiempo venimos reduciendo estas reseñas.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Rusia. La *Gaceta* oficial de San Petersburgo publica un decreto imperial sancionando el proyecto de Mr. de Lesseps, para la construcción del ferro-carril del Asia Central.

El ministro de Hacienda proporcionará á la Compañía una parte del capital que se necesitará para los trabajos, y las casas de Rothschild, de Londres y París, se encargarán de las demás sumas que dicha Compañía solicite.

Austria. Los periódicos austriacos anuncian que el gobierno imperial acaba de celebrar un convenio con la Compañía de los ferro-carriles Lombardos, según el cual se proroga hasta fines de 1878 el plazo para terminar la construcción del puerto de Trieste, y dando por siete años á la misma Compañía el derecho de renunciar á la concesión eventual de las líneas secundarias de Gaerz al mar y á Villoch, y del Tyrol á Vorarlberg.

Se estima en 35 millones de florines la suma que absorberán las subvenciones que habrán de concederse para la construcción de las vías férreas cuyos proyectos acaban de presentarse á la Cámara de los diputados.

Estados-Unidos. Aunque á cada paso estamos publicando datos acerca de los caminos de hierro americanos, hé aquí algunas cifras que acaba de publicar *The Economist*:

Los ferro-carriles de los Estados-Unidos comprenden una longitud total de 71.564 millas de doble vía, que, con 13.512 millas de ramales, hacen un conjunto de 85 076 millas (137.561 kilómetros) El número total de las locomotoras es de 14.223 y el de los vagones de todas clases 338.427

Inglaterra. En la semana terminada el 15 de Febrero último los ferro-carriles ingleses han recaudado 926.152 libras, con

900.915 en la correspondiente de 1873; y el producto medio por día y kilómetro ha resultado de 143 pesetas, contra 141.

TRAMVIAS.

Los ingenieros oficiales del departamento del Sena inferior han hecho la recepción de los tramvías del Havre. Después de la inspección de la vía, se ha verificado un viaje de ensayo con excelentes resultados, y las autoridades han felicitado expresivamente á los constructores por el éxito completo que han obtenido, á pesar de ciertas dificultades topográficas que han sabido vencer con acierto.

Los tramvías del Havre tienen un desarrollo de ocho kilómetros, y se han construido, incluso el pavimento nuevo hecho en la mayor parte del trayecto, en dos meses y medio.

Los edificios de explotación, cocheras y cuadras, ocupan una superficie de 8.000 metros cuadrados, y sus obras están casi concluidas.

El tramvía del Havre es el primero que se pone en servicio en el interior de una ciudad en Francia; pues los modernos de París aun no se han empezado á explotar, y el antiguo desde la plaza de la Concordia á Saint-Cloud sabido es que no está en la población propiamente dicha.

Los tramvías del Havre se han construido y organizado por Mr. de la Hault y por el ingeniero belga, Sr. Tielemans.

FERRO-CARRIL DE MALLORCA

(DE PALMA Á INCA.)

MEMORIA leída á la Junta general de accionistas en la sesión ordinaria celebrada el día 22 de Febrero de 1874, bajo la presidencia del Excmo. señor conde de Montenegro.

SEÑORES:

Nada más grato para la Junta de gobierno que ver reunidos en este sitio á todos los señores accionistas del ferro-carril de Palma á Inca para enterarles, en cumplimiento de una prescripción de los estatutos de la Compañía, del satisfactorio estado de sus negocios y del notable desarrollo que durante el año 1873 han tenido los trabajos emprendidos para llevar á feliz cima el más importante de todos los proyectos que se han realizado en este país desde largo tiempo. La Junta procurará llenar este grato deber exponiendo los hechos con la mayor sencillez y claridad posibles.

Al empezar el ejercicio cuyas operaciones vamos á examinar, estaba pendiente de la resolución de la Asamblea nacional el proyecto de ley presentado por el senador D. José Rosich para obtener la exención de derechos arancelarios á favor del material que se importe del extranjero con destino al ferro-carril, y haciéndose la Junta cargo de la suma importancia del éxito de esta pretensión, por la cuantiosa economía que supone, creyó que estaba en el caso de coadyuvar al celo de los señores representantes de la provincia en dicha Asamblea, enviando á Madrid una comisión de señores accionistas que en nombre de la Junta y con el apoyo y la influencia de los expresados representantes, gestionará todo lo conducente á conseguir que el referido proyecto obtuviera cuanto antes el carácter de ley.

Para formar esta comisión designó á los señores D. Jacinto Feliu y Ferrá, D. Ernesto Canut y D. Eusebio Estada bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Joaquín Fiol. Estos señores aceptaron con la mayor complacencia tan molesto encargo y con el eficaz apoyo que les prestaban los señores D. Gabriel Reus, D. Rafael Prieto y los demás representantes de esta provincia, lograron vencer todas las dificultades que se oponían al logro de nues-

tros deseos y la satisfacción de que en 17 de Marzo fuese votada por la Asamblea la ley que exime del pago de los derechos de aduanas el material necesario para la construcción y explotación durante diez años, de las vías férreas de las Baleares, y que, no obstante esta franquicia, conserva á estas líneas los efectos del decreto-ley de 1868, y sin negar la intervención administrativa la limita á fiscalizar la necesidad y el verdadero empleo de los materiales, evitando la intervención continua del gobierno en la construcción y explotación, la falta de libertad en el señalamiento de tarifas y la caducidad del ferro carril en favor del Estado. Justo es, pues, que la Junta consigne la expresión de su profunda gratitud hacia aquellos señores que con sus inapreciables esfuerzos de inteligencia y celo prestaron á la Sociedad tamaño servicio, haciendo á la vez prueba del más acendrado patriotismo.

Ya creía la Junta completamente terminado este asunto, cuando llegó á su noticia que, dando el ministerio de Hacienda una errónea interpretación á la ley que acababa de promulgarse, pretendía imponer una injustificada limitación á la axención total y obligar á la Compañía á que ejercitara su derecho bajo una forma que iba á ocasionarle considerables perjuicios. A fin de evitarlos y obtener el pronto y favorable despacho de este asunto, se han hecho ante el gobierno las más vivas gestiones bajo la dirección del distinguido abogado D. Bernardo María de Frau á cuyo laudable celo, unido á la justicia de su causa, debe la Junta la favorable resolución que han obtenido sus pretensiones, según las noticias fidedignas que acaban de serle comunicadas.

Otra de las cuestiones más importantes que quedaron sin resolver al terminar el año anterior, era la de fijar el sistema de vía más conveniente y determinar la clase del material móvil que debía preferirse, atendidas las condiciones de nuestro ferro-carril. No dándose aun por bastante satisfecha la Junta de gobierno con los razonados informes del ingeniero director y con los detenidos estudios que acerca de ellos hizo una comisión especial de su seno, quiso además oír el parecer de otro facultativo, y considerando que el más indicado como muy entendido en toda clase de ferro carriles y especialmente los económicos ó de vía estrecha, era el acreditado ingeniero inglés Mr. Spooner, se dirigió á él para que la ilustrara sobre todos los extremos que, más que del dominio de la economía, eran del resorte de la ciencia, cabiéndole la satisfacción de ver en la mayor parte de los puntos consultados y que tanto interesaban al feliz éxito de la empresa bajo el doble punto de vista de la seguridad de la vía y de la economía en su construcción y explotación, confirmado por el respetable parecer de Mr. Spooner, el del ingeniero encargado de la dirección facultativa. Esta coincidencia de opiniones al paso que honra á nuestro ingeniero vino á facilitar mucho la tarea de la Junta que, apoyada en tan sólidas bases y con la cooperación que le prestó el Banco balear abrió en Londres un crédito de 100.000 escudos, pudo ya proceder á la adquisición del material fijo y móvil que debía construirse en el extranjero. Al efecto, nombró una comisión compuesta del ingeniero D. Eusebio Estada y del mecánico D. Antonio Anckermann, accionista también de la Compañía, á quienes otorgó todo el poder necesario para contratar á nombre de la Sociedad ferro-carril de Mallorca la adquisición del material fijo, móvil y accesorio que requiere la construcción y explotación de la sección comprendida entre Palma é Inca. Esta comisión ha desempeñado su cometido á entera satisfacción de la Junta de gobierno, dejando ya contratado todo el material, á excepción de algunos accesorios de poca importancia.

Los contratos se han hecho con respetables casas inglesas y el estado letra A que acompaña á esta Memoria demuestra el objeto de cada uno de ellos, su importe, fechas de entrega, etc., etc., etc.—Como puede verse consultando las cifras de dicho estado, los contratos números 15, 16 y 17, son los más importantes ya que por sí solos representan la mayor parte de todo el material que había de adquirirse. El contrato número 15, que

Los anticipos hechos al mismo Tesoro durante el año, comprendiendo las renovaciones de otros anteriores, han importado:

Esc. 49.340.000 »	con garantía de títulos y á reintegrar con el producto de contribuciones y del empréstito de 175 millones de pesetas, autorizado por ley de 25 de Agosto.
32.200.000 »	reembolsables con los rendimientos de barras de oro y plata.
1.500.000 »	sobre libranzas á cargo de las Cajas de Ultramar.
22.081.760 »	sobre pagarés con garantía.
<hr/>	
Esc. 105.121.760 »	á una suma, que se descompone en renovación de operaciones anteriores, y operaciones nuevas.
Esc. 20.081.760 »	
85.040.000 »	

(II) OBLIGACIONES DE COMPRADORES DE BIENES DESAMORTIZADOS

Quedaron aprobadas las cuentas de la cobranza de obligaciones de compradores de bienes desamortizados y de la aplicación de sus productos al pago de intereses y amortización de los billetes hipotecarios de la 2.^a série y á los pagarés recogidos por el Banco en virtud de la real orden de 27 de Mayo de 1868, correspondiente, al primer semestre de 1872, que fueron las últimas de que se hizo mención en la Memoria anterior. Despues se han rendido las respectivas al segundo semestre del mismo año por ambos conceptos, y tambien han sido aprobadas, recibiendo el Banco letras sobre provincias por importe del saldo á su favor: y por último se han presentado las del primer semestre de 1873, que han sido saldadas en idénticos términos, si bien su aprobación se halla aun pendiente de los trámites y formalidades á que las somete la contabilidad del Estado.

(III) BILLETES HIPOTECARIOS.

En el año de 1873 se han aplicado al pago de intereses y amortización de los billetes hipotecarios de la 2.^a série:

en el primer semestre. . .	{	á los intereses. Esc.	984.000
		á la amortización. . . »	2.020.000
en el segundo semestre. . .	{	á los intereses. »	923.400
		á la amortización. . . »	2.080.000
			<hr/>
			6.007.400

En fin de Diciembre de 1872 quedaban en billetes hipotecarios de dicha 2.^a série propios del Banco. Esc. 4.793.600

Salieron amortizados en el primer semestre de 1873. Esc. 260.000 }
 y en el segundo. Esc. 200.000 } 460.000
 quedando al terminar el año de 1873. Esc. 4.333.600

De los billetes hipotecarios amortizados desde su creación, no han venido aun al reembolso:

de la 1. ^a série, 52 por.	Esc.	10.400
y de la 2. ^a 428 por.		85.600
En junto.	Esc.	96.000

(IV) PAGARÉS DEL TESORO RECOGIDOS POR EL BANCO SEGUN CONVENIO DE 27 DE MAYO DE 1868.

Para reintegrarse el establecimiento del importe de los pagarés recogidos hasta la fecha se han aplicado, con arreglo á la real orden que creó estos valores, por el año de 1873:

en el primer semestre.	Esc.	4.300.000 »
y en el segundo.		4.300.000 »
	Esc.	8.600.000 »

(V) RECAUDACION DE CONTRIBUCIONES.

La recaudacion de contribuciones ha seguido ofreciendo análogos resultados á la de los años anteriores.

En fin de 1872 quedó un débito por realizar de un 4 por 100 de todos los documentos de cobranza, que se habian entregado al Banco; y, si bien se eleva en 1873 á un 5 por 100 este mismo débito, ingresándose en las Cajas del Tesoro el 95 restante, la diferencia procede de que, habiendo sido invadidas en el último año por partidas armadas las provincias de Castellon y Teruel, y parte de las de Oviedo, Valencia y otras varias, fué preciso hacer extensivas á ellas la suspension de la cobranza, que en el anterior alcanzaba sólo á las de Cataluña.

Dicho 5 por 100 lo constituyen al mismo tiempo que estas cuotas, las de los bienes del Estado y del antiguo patrimonio de la corona y demás documentos pendientes de formalizacion, y las que representan los expedientes de apremio y de fallidos, que se hallan unos en tramitacion, y los otros presentados para su aprobación en las administraciones económicas.

Tambien ha continuado, de acuerdo con el gobierno, la reserva de fondos de la recaudacion para reintegrarse el Banco de los anticipos hechos al Tesoro, habiéndose consignado para este objeto Esc. 67.723.584'400 en 1873.

(VI) GIROS DEL TESORO.

Durante el año se han tomado al Tesoro letras por valor de.	Esc.	110.843.048'984
Importaron los de 1872.		140.226.355'080
Ménos en 1873.	Esc.	29.333.506'096

(VII) ANTICIPOS ^{s/} LIBRANZAS ^{á c/} DE LAS CAJAS DE ULTRAMAR.

El saldo de la cuenta en fin de 1872 era de.	Esc.	3.414.872'588
En el año de 1873 se anticiparon por este concepto.	»	1.500.000 »
y se cargaron al Tesoro por intereses, comision y gastos.	»	204.583'193
	Esc.	5.119.455'781
y habiendo producido los retornos en igual periodo.	»	1.322.907'810
quedaron á favor del Banco.	Esc.	3.796.547'971

Como su reintegro en la forma acoslumbrada hubiera sido muy lento y dispendioso para el Tesoro, por la falta de fondos en que se encuentran las cajas de la Habana y los elevados cambios á que se obtienen los reembolsos, se consignó del gobierno el pago de dicho saldo en letras á cargo de las administraciones económicas sobre los productos de contribuciones, quedando terminada aquella cuenta.

(VIII) ANTICIPOS AL TESORO SOBRE BARRAS DE ORO Y PLATA.

El Banco ha anticipado al Tesoro, sobre el producto de pastas adquiridas por el mismo en el extranjero. Esc. 32.200.000, habiéndolas trasportado este establecimiento desde Bayona y Londres por cuenta y riesgo del Tesoro.

Rendida la cuenta de la operacion, dió un saldo á favor del Banco de Esc. 1.314.868'171, en cuya equivalencia recibió letras ^{s/} provincias pagaderas con el producto de la recaudacion de contribuciones.

(A) DESCUENTOS Y PRÉSTAMOS.

3.º Operaciones con la plaza.

En 1873 se descontaron efectos de comercio por importe de Esc. 4.985.468'384 y se invirtieron en préstamos á particulares, con garantía de valores públicos.	Esc.	36.624.780 »	} 41.610.248'384

Las mismas operaciones en el año precedente ascendieron:
 por descuentos á. 3.428.593'678 } 68.881.223'678
 y por préstamos á. 65.452.630 » }

Ménos por ambos conceptos en 1873. Esc. 27.270.975'294

La disminucion que se observa en los préstamos proviene de la reduccion que paulatinamente se ha hecho, segun queda manifestado en otro lugar de esta Memoria.

En los descuentos, que son las que más directamente benefician al comercio, hay un aumento de escudos l. 56.874'706.

(B) MOVIMIENTO DE CUENTAS CORRIENTES.

El movimiento de entregas y talones de cuentas corrientes ha sido en 1873 de. Esc. 736.707.163'310
 y en 1872 de. » 922.619.879.030

Resultan de ménos en 1873. Esc. 185.942.715'720

(C) DEPÓSITOS EN EFECTIVO.

Lo depósitos de esta clase han tenido en 1873, un movimiento de entrada y salida de. Esc. 58.467.219.643
 Le tuvieron en 1872 de. 56.644.149.374

Más en 1873. Esc. 1.863.070'269

(D) MOVIMIENTO DE LA CAJA DE EFECTIVO.

Por entrada. Esc. 1.373.743.690'507
 Pos salida. 1.377.291.016'205

En 1872 fué de. Esc. 2.751.039.706'712
 2.746.011.624'249

Más en 1873. Esc. 4.993.082'463

La salida en metálico por todos conceptos en el trascurso del año fué de. Esc. 86.147.659.898
 y en 1872 de. 80.692.789'101

Más en 1873. Esc. 5.454.870'797

(E) MOVIMIENTO DE LA CAJA DE EFECTOS EN CUSTODIA.

Entrada. Esc. 926.436.121'823
 Salida 947.586.944'489

Esc. 1.874.023.096'312

Fué en 1872 de. 1.650.054.343'918

Más en 1873. 243.968.752.394

Por dicha Caja se han cortado, facturado y presentado al cobro en 1873, cupones de efectos depositados de. 472.563 »
 y en 1872. 752.628 »

Ménos en 1873. 280.065 »

diferencia que se explica por no haberse cortado en el último año mas que los del primer semestre.

(F) MOVIMIENTO DE FONDOS POR MEDIO DEL GIRO.

En 1873 fué de. Esc. 14.319.228'043
 En 1872. 14.905.938'764

Ménos en 1873. Esc. 586.760'721

VALORES EN SUSPENSO.

4.º Créditos vencidos á realizar.

Comparados los saldos de esta cuenta del año de 1873, con los del anterior, ofrece los resultados siguientes:

TOTAL.	ALICANTE.	VALENCIA.	MADRID.
297.818'453	4.481'818	52.043'793	241.322'842
165'870	»	»	165'870
298.014'323	4.481'818	52.043'793	241.488'712
10.838'061	»	500	10.338'061
287.176'262	4.481'818	51.543'793	231.150'651
157.959'444	2.465 »	28.361'586	127.132'858
129.216'818	2.016'818	23.182'207	104.017'793

Saldos en fin de 1872. Esc.
 Aumento en 1873 por rectificacion de cuenta.
 Realizado en 1873. Esc.
 Bajas en el primer semestre de 1873 10 por 100.
 Idem en el 2.º idem id. 50 por 100.
 Saldos en fin de 1873. Esc.

Las bajas del 50 por 100 de los saldos de estas cuentas correspondientes á las sucursales, no figuran en sus balances porque ya estaban cerrados cuando aquellas se acordaron.

CRÉDITOS DUDOSOS.

Los expresados créditos, eliminados hace tiempo del activo del Banco, y de cuya procedencia se habló en la Memoria anterior, no han tenido variacion alguna, pues nada se ha cobrado, á pesar de las gestiones practicadas al efecto por la administracion.

(Se concluirá.)

EL GAS DE AGUA.

(Conclusion).

Aun admitiendo como cierto lo que se anuncia del sistema del Sr. Giffard, es decir, que este ingeniero ha conseguido eliminar por completo el óxido de carbono, trasformándole en ácido carbónico, no creemos que por eso haya resuelto por completo la cuestion del gas de agua. En efecto, sabido es que el ácido carbónico que se formaria á expensas del óxido de carbono perjudicaria notablemente á la luz, en vez que el último, que es un gas comburente, le es muy favorable; además es mucho más económico para el fabricante obtener el óxido de carbono, que se halla dotado de cualidades iluminadoras, que el ácido carbónico, que tiene propiedades contrarias: no debe quedar, pues, duda alguna que producirá el óxido de carbono, en vez del ácido carbónico, pero con gran perjuicio para la salubridad pública.

No sólo se hallan directamente comprometidos en esta cuestión los intereses del fabricante, sino que suponiendo esté animado de los mejores deseos, no podría en la práctica realizar las condiciones que, según lo hemos dicho, son indispensables para que puedan las administraciones no oponerse al uso del gas de agua; pues sabido es que, en los experimentos en pequeño, y por medio de disposiciones especiales, se ha podido fabricar un gas que no contenía más de 15 por 100 de óxido de carbono, mientras que en los que se han hecho en las condiciones de la práctica y en gran escala, por orden de la ciudad de París, el gas deletéreo no ha bajado de 35 á 40 por 100 del volumen total. Y además, ¿qué haría el fabricante del ácido carbónico que, si no se formara óxido de carbono, se hallaría en el producto en una proporción que pasaría de 33 por 100 del volumen total? Pues nadie ignora que una la cantidad insignificante de aquel gas en el del alumbrado disminuye notablemente su poder iluminador. Dicen que lo separarían por medio de la cal. Pero si bien la absorción del ácido carbónico se opera con bastante facilidad en un laboratorio, donde pasa con lentitud una pequeña cantidad de gas sobre una masa relativamente considerable de cal, toda persona que tiene la menor noción de los procedimientos industriales comprenderán que la aplicación de este procedimiento al caso que nos ocupa es del todo irrealizable, á causa de la gran cantidad de ácido carbónico que contendría el gas, el cual atravesaría los epuradores con gran velocidad. No sólo ese medio se haría muy costoso, sino que la absorción sería muy incompleta. De todo lo que hemos dicho anteriormente se deduce que la condición de vida del gas de agua es poder producir casi exclusivamente hidrógeno y óxido de carbono.

A pesar de eso, y considerando la cuestión exclusivamente bajo el punto de vista económico, no sería ventajoso este sistema, pues que el gas así obtenido se halla en verdad dotado de propiedades caloríficas; pero es de un poder iluminador muy reducido, y con el fin de poder utilizarlo para el alumbrado, es necesario cargarle con vapores de hidrocarburos muy ligeros, en la enorme proporción de 20 por 100 del volumen total. Esto por sí solo basta para probar cuán ineficaz es para el alumbrado el gas de agua, y no es pues de extrañar que los inventores, sea del gas atmosférico, sea del gas oxihídrico, ó los autores de los diferentes sistemas de carburación del aire, y entre ellos los Sres. Lafrogue, Mille, Adrien Müller, Rouillé, etc, pretendan que el gas que obtienen, quemado en un mechero especial, produce una luz igual (algunos quieren que sea superior) á lo que dá un volumen equivalente de gas de agua carburado en las mismas proporciones; y sin embargo experimentos decisivos, sobre todo los que han sido ejecutados el año pasado por hombres muy competentes bajo la dirección de M. Le Blanc, ingeniero del gas de la municipalidad de París, han probado que el gas obtenido por todos estos procedimientos, cuesta más á luz igual, no sólo que el gas de hulla, sino que ni siquiera ofrece ventajas sobre el alumbrado del aceite vegetal en buenas lámparas.

Ya hemos anunciado en nuestro último artículo sobre el gas atmosférico cuales son los principales inconvenientes que presenta en la práctica la carburación de un gas; inconvenientes tales que han hecho rechazar todos los innumerables procedimientos que con este fin han sido propuestos; hoy nos vemos en la precisión de rebatir tocante á ese punto, algunas aserciones que emite el periódico inglés, y que son de todo punto inadmisibles.

Entre otras cosas, dice el *Engineering*, que el producto que resulta de la carburación del gas de agua por las esencias muy volátiles es un gas permanente, habiendo probado experimentos decisivos que pueden trasportarse á cualquier distancia, someterse á variaciones de presión considerables, sin que se condense la más mínima cantidad de los vapores del hidrocarburo; y añade que teóricamente eso es racional. Cualquiera que no tenga conocimiento de los numerosísimos ensayos de carburación que se han

practicado anteriormente, y que no pueden dar lugar á duda, quizás creerá lo que anuncian los que quieren hacer reaparecer el tal malogrado sistema. En cuanto al punto de vista teórico, no pasa de ser un absurdo lo que pretende el citado periódico, pues sabido es que no se opera combinación química alguna entre los gases que resultan de la descomposición del vapor de agua por el carbono y los vapores de hidrocarburo; y por consiguiente estos últimos obedecen, aun después de mezclados con los primeros, á las mismas leyes que los rigen cuando se hayan aislados. Si los vapores que han de carburar el gas de agua no pudieran condensarse, ¿cómo se comprendería su obtención en la industria por medio de la destilación de las materias brutas que los contienen? Es evidente que se ha dicho esto por una exageración incomprensible. Los Sres. Urbain y Salleron han probado que es necesario un calor de 15° para que una esencia de petróleo de una densidad de 0,650, que son las más ligeras que se hallan en el comercio, y aun no en muy grande abundancia (1), tenga una tensión de 2110 milímetros de agua, que es la necesaria para que no se produzca condensación alguna, en el supuesto de la proporción de hidrocarburos que, según los inventores, ha de entrar en la composición del gas de agua. Siendo la densidad de la esencia tan solo de 0,630, la tensión no sería ya para aquella temperatura más que de 1.185 milímetros de agua. En tal caso, en un estado de quietud del gas, la mitad de los vapores se condensarían aun á la misma temperatura de 15°. Por esto no puede teóricamente admitirse que pueda carburarse un gas, en las condiciones de la práctica, y sobre todo llevarse en tal estado por una larga canalización donde sufre variaciones de temperatura considerables. La práctica se opone aun mucho más á ello, pues si bien los experimentos sobre la carburación no son muy conocidos de todos, nadie ignora que el gas ordinario, después de pasar por el barrilete, los condensadores, lavadores, purificadores, después de haberse estancado bastante tiempo en los gasómetro, continúa sin embargo depositando en los conductos sustancias hidrocarbурadas. Por consiguiente, á pesar de lo que se ha sostenido, es evidente que, tanto bajo el punto de vista teórico y práctico, la aserción que pretende que el resultado de la carburación del gas de agua con vapores de esencias sea incondensable es del todo gratuito.

Pero además de la carencia, para no decir la falta absoluta, de los productos que exige un sistema de carburación de gas, para que pueda conducirse sin alteración notable por una larga cañería, el empleo de las esencias más ligeras implica una reducción en el poder iluminador, pues que en los productos del petróleo, por ejemplo, cuanto más ligero es el aceite, más entra en su composición el hidrógeno á expensas del carbono; sobre todo el peligro de manejo por causa de la inflamabilidad aumenta hasta el punto que se ha decidido que los compuestos más volátiles no pueden ser objeto de una aplicación al alumbrado. En esto se funda el aparato de los Sres. Urbain y Salleron para el ensayo de los aceites minerales: el valor de estos disminuye á medida que aumenta su inflamabilidad.

Para no repetir lo que sobre los inconvenientes que presenta la carburación en la práctica dijimos en el artículo sobre el gas atmosférico, solo añadiremos aquí que todos los hidrocarburos del comercio son muy heterogéneos, según lo que resulta de los experimentos verificados el año pasado por la comisión encargada del estudio del gas oxihídrico, compuesta de los Sres. Piligot, Lamy, Troost, de Mondesir y Leblanc. El producto que ha dado mejores resultados es el aceite que proviene de la destilación del *dog-head*. Este hidrocarburo tiene una densidad de 0,79 á 15°; introducido en la cámara barométrica; su tensión á 11° era de 143 milímetros de mercurio.

(1) Según el Sr. Grand la destilación de los aceites de petróleo de Pensilvania, de una densidad mediana de 0,815, no producen más que una esencia de 0,710 á 0,720 de densidad.

Hé aquí la cantidad de aceite volatizado en diferentes períodos del alumbrado, por metro cúbico de gas, variando, como era de suponer, proporcionalmente la intensidad luminosa.

1.º período	260	gramos	volatizados	por	m ³	de	gas.
2.º	»	217	»	»	»	»	»
3.º	»	186	»	»	»	»	»
4.º	»	121	»	»	»	»	»

El líquido pesaba entonces los 0'361 de su peso primitivo; su densidad vino á ser 0'84 á 13'5.

Sin embargo, según lo que dice la comisión, este líquido es bajo todos los puntos de vista preferible á las esencias de petróleo que son mucho menos homogéneas, dan resultados mucho más variables á medida que se evapora la parte más volátil y contienen una proporción inferior de carbono.

Uno de los mayores inconvenientes que presenta la carburación es la variación que produce la intensidad de la luz, aun cuando el aparato carburador se halla provisto de un regulador y establecido al lado del mismo mechero. Este efecto es muy sensible, y toda persona imparcial que ha podido presenciar experimentos de esta clase, no ha tardado en notarlo aunque no tuviera conocimiento alguno de la cuestión. Pero cuando se trata del alumbrado de una ciudad por este sistema, presenta aun mayores inconvenientes, pues no teniendo el gas la misma riqueza, en todos los puntos de la cañería y durante todo el tiempo del alumbrado, sería poco ménos que imposible apreciar si el fabricante cumple ó nó sus compromisos; de modo que podría cometer abusos que serían difíciles de probar ó al contrario ser castigado injustamente.

Entre los industriales que más han hecho la guerra al gas de hulla y que más se habían empeñado, cuando no lo habían experimentado por ellos mismos, á sostener el gas de agua, se hallan los fabricantes de objetos plateados. En sus informes los señores Dumas y Pelouze, después de exponer los inconvenientes que ofrece el gas de agua, dicen que en los grandes talleres de platería, sobre todo en los del Sr. Cristofle quisieron emplear este gas, porque, una vez purificado no contiene la menor traza de azufre, pero pronto debieron abandonarlo.

JAVIER VERDU.

MOTOR SCHMID.

Aunque el motor que vamos á dar una ligera idea tiene su principal aplicación en las pequeñas industrias y en los diversos trabajos que en algunas de ellas; como en la relojería, quincallería, costura mecánica y otras análogas ejecutar los obreros en su misma casa, presenta dicho motor tal sencillez y originalidad en cuanto al aprovechamiento de la fuerza motriz del agua que, con más ó con ménos presión se distribuye hoy en muchas poblaciones, que creemos que nuestros lectores sacarán alguna utilidad del conocimiento de este motor fácilmente aplicable, como medio auxiliar, á algunos de los trabajos que de ordinario se encomiendan á los ingenieros.

El motor Schmid es una máquina hidráulica oscilante, de forma muy sencilla, o mejor dicho, una máquina de vapor oscilante, en la cual el motor, en vez de ser el vapor, es el agua.

Como en las máquinas de vapor de esta clase, la varilla del émbolo forma biela y está articulada directamente con el árbol de manivela. Sobre el bastidor, aligerado de una sola pieza, que sostiene toda la máquina, están los dos soportes de este árbol, el cual lleva á cada lado, ó á uno sólo, un volante-polea.

El cilindro mismo sirve de corredera de distribución, y esta es precisamente la parte principal del invento. Para ello la base inferior del cilindro, que es convexa, cilíndrica y concéntrica con los muñones del mismo, está perfectamente torneada y alisada, y resbala sobre una superficie cóncava, cilíndrica, del mismo radio y colocada en el bastidor. Estas dos superficies, que substituyen á

las caras planas de las correderas de distribución ordinaria presentan las aberturas correspondientes: la primera, ó sea la del cilindro, tiene dos orificios ó entradas que van á parar á las dos extremidades del mismo; la segunda superficie, ó sea la del bastidor, tiene tres orificios, de los cuales los dos extremos comunican con el tubo de evacuación, y el de en medio con el de llegada del agua.

Se comprende desde luego que esta, admitida alternativamente en las dos extremidades del cilindro por la misma oscilación de este, y teniendo una cierta presión, pondrá en movimiento el émbolo en un sentido y en otro, y por consiguiente, determinará el movimiento de rotación del árbol y del volante.

Tal es en toda su sencillez el motor hidráulico de Schmid.

Los coginetes del cilindro están sostenidos por dos palancas horizontales, articuladas por un lado sobre el bastidor, y reunidas por su otra extremidad por una barra, atravesada en el medio por una varilla vertical, articulada también sobre el bastidor. Esta varilla sujeta la traviesa por medio de una doble tuerca, con redondela de caoutchouc interpuesta, é impide, reteniendo á las palancas en que insisten los coginetes del cilindro, que se separen las superficies de la distribución. Por lo demás, la presión que se ejerza entre estas debe reducirse á lo estrictamente necesaria para que formen una junta hidráulica y de rozamiento suave.

Como complemento de esta descripción, diremos que en el tubo de llegada del agua hay colocado un depósito de aire para amortiguar los golpes de ariete y regularizar la marcha de la máquina. El émbolo puede alcanzar sin inconveniente una velocidad rectilínea de un metro por 1'.

Como se ve, el motor Schmid puede aplicarse casi sin gasto de instalación en donde quiera que haya una distribución de agua con presión.

Su volumen es muy reducido (25 decímetros cúbicos para una fuerza de 20 á 25 kilogramos); los precios de adquisición y entretenimiento son también pequeños; el gasto diario se reduce al del agua, que puede servir, después de su salida de la máquina, para todos los usos domésticos industriales.

Todas las maniobras para poner en marcha el motor ó para pararlo se reducen á abrir ó cerrar una llave.

Este motor puede utilizarse con presiones de agua que varíen de 15 á 90 metros.

También puede servir como bomba, para lo cual basta darle movimiento por medio del volante-polea. La carencia de válvulas, correderas y otros mecanismos accesorios de esta índole le hace sumamente ventajoso como bomba, pudiendo emplearse como tal aun para la elevación de aguas fangosas.

Como bomba, presenta de notable que la abertura de los orificios de admisión está en perfecta armonía con los desplazamientos del émbolo, salvo un pequeño avance á la admisión y un pequeño retraso al cierre, condiciones excelentes para su buena marcha.

También puede emplearse como contador de agua, siendo de los más sencillos, seguros y ménos expuestos á descomponerse.

NUEVAS MINAS DE ORO.

Se habla mucho del descubrimiento de nuevas minas de oro en el Africa meridional, particularmente en Maraba, y sobre todo en los alrededores de Lydenberg. Esta última localidad está situada á 600 millas próximamente de los veneros diamantíferos de New-Rush (hoy Kimberley). Pero, según dice una carta del *Times*, es difícil llegar hasta allí. Es verdad que existe un camino en que los ginetes africanos y ciertas carretas de bueyes se atreven á aventurarse; pero esta ruta no es verdaderamente practicable y sí muy peligrosa.

El transporte cuesta 35 libras esterlinas por tonelada, por lo cual la explotación no es todavía tan ventajosa como fuera de desear. Unos 800 buscadores de oro se encuentran ya en la localidad; el metal que extraen es de calidad excelente y vale 97 francos 20 céntimos la onza. Después de este descubrimiento, las minas de diamantes han sido abandonadas por muchos trabajadores que acuden á los placeres de oro. Lo que se encuentra principalmente es oro de aluvion; pero se encuentran también pepitas hasta de más de cinco onzas.

Los explotadores mejor enterados aseguran que, según todas las apariencias, de un día á otro se encontrarán nuevas minas y más abundantes todavía que las que se están beneficiando.

El gobierno de Trausbaal hace grandes esfuerzos por construir una carretera desde Lyndenberg á la bahía de Delagos, distantes 180 millas inglesas. Hoy no es posible hacer el viaje más que con mulos; los mismos bueyes son víctimas, aun de noche, de las picaduras de los insectos. En cuanto esté hecha la carretera en cuestión, se puede esperar, dice el corresponsal del *Times*, que la comarca aurífera de las cercanías de Lyndenberg tome un desarrollo prodigioso.

ESTACIONES DE SALVAMENTO.

Dice el *Correo de los Estados-Unidos* que una de las medidas más importantes en interés del comercio, adoptadas por el último Congreso, es el establecimiento de estaciones de salvamento en la costa de Virginia y de la Carolina del Norte, entre los cabos Henry y Hatteras. Es una lengua de tierra de más de 100 millas de larga, desnuda, casi inhabitada, y que, hasta el año último, ha estado completamente privada de faros, excepto los de los dos cabos. Antes de la guerra, se había establecido un faro en Body Island, tierra peligrosa, á 70 millas al sur del cabo Henry. Destruído durante la rebelión, ha sido reemplazado el año próximo pasado. Las estaciones que van á crearse son once, y las obras, ya empezadas, quedarán concluidas en todo el verano próximo. El general Myer, para entrelazar estas estaciones, hace construir una línea telegráfica de Norfolk, al cabo Henry, desde donde se prolongará, bajando la costa, hasta el cabo Hatteras. Esta línea ha debido quedar terminada á fin de Febrero y llenará un doble objeto, pues indicará las señales de tempestad á los buques de paso, y en el caso de que alguno de ellos llegase á naufragar, haría venir pronto socorros de Norfolk.

TELÉGRAFO SUBMARINO.

El 23 de Diciembre tuvo lugar en Río Janeiro el desembarque del cable que debe poner en comunicación esa capital con el Norte del imperio.

Por la mañana temprano fué cortado á bordo del *Hooper* y ligado á otro que estaba dentro de una barca remolcada por un vaporcito. A las 11 1/2 llegó á la playa de Capacabana el emperador acompañado de su séquito. Empezó la barca á aproximarse á la costa, lanzando el cable cuya estremidad fué unida cerca de tierra á la de otro de mayor diámetro. El emperador fué el primero en tirar del cable luego que este salió á tierra. Eran las dos de la tarde. Colocado en seguida el cable en el punto donde se hallaban las pilas, el emperador á las 2 y 20 minutos, dió la señal conveniente para llamar la atención del telegrafista de Bahía, que fué inmediatamente contestada, y dirigió el telegrama siguiente al jefe de aquella provincia, en primer lugar, y después á los de Pernambuco y Pará:

«Ya se halla el cable submarino en territorio de la capital del Brasil. La electricidad comienza á ligar las ciudades más importantes de este imperio, como el patriotismo reúne á todos los brasileños en el mismo anhelo por la prosperidad de nuestra magestuosa patria. El emperador saluda, pues, á Bahía, Pernambuco y Pará por tan fausto acontecimiento, en calidad de su primer compatriota y sincero amigo.»

Este telegrama fué el único transmitido, porque los aparatos estaban á bordo y la comunicación sólo se podría hacer libremente desde el 1.º de Enero en adelante.

Los tres telegramas fueron recibidos en sus respectivos destinos: hasta las cinco de la tarde no se habían recibido las respuestas.

El día 23 señaló la fecha de un acontecimiento memorable. Esa extremidad de cable desembarcada en el litoral brasileño, lo pone en comunicación instantánea con las principales capitales del Norte del imperio; hecho importantísimo, y que todavía no es más que el principio de la gran obra que este año ha de ver terminada.

En breve el hilo eléctrico, estrechando en el mismo abrazo las provincias del Sud, irá al Río de la Plata, y de allí, á través de los Andes, permitirá hablar con la costa americana del Pacífico, en tanto que desde el Pará se hablará con la América central y la del Norte, y desde Pernambuco con Europa y aun con Africa, Asia y Oceanía.

UN MOTOR ASOMBROSO.

Con este epocmiástico título, nuestro ilustrado colega de Bruselas, la *Gaceta internacional* publica un artículo que reproducimos suprimiendo sólo algunas líneas que no se refieren precisamente al invento, que asombroso en efecto sería si efectivamente correspondiera á lo que de él se dice. Por nuestra parte, no hacemos más que dar cuenta de este como de cuantos asuntos de la misma índole, más ó menos verosímiles llegan á noticia de esta redacción. Dice así el artículo.

«Dimos ya la noticia, tomándola de *El Federalista*, periódico mejicano, de que en la capital de aquella República un joven, don Moisés Gonzalez, había inventado un motor que se califica de extraordinario. El asunto es demasiado importante para dejarlo de la mano: se trata de un progreso que producirá en la mecánica una revolución inmensa. El autor del prodigio no es europeo, es americano español.

Hablándonos del invento del joven mejicano, se nos dice que las esperanzas del Sr. Gonzalez no han salido frustradas; de invención en invención, de dificultad en dificultad, sus perseverantes ensayos no le dejaban aún satisfecho; por último, ideó aplicar una ley física no usada á cierto aparato cuya composición le costó no pocos desvelos y ansiedades; de ahí salió el motor que tantos elogios ha merecido de la prensa, y que, por un singular privilegio, no se debe á una casualidad ó á una observación oportuna, sino al estudio y á la inventiva más profunda.

El motor inventado por D. Moisés Gonzalez importa una transformación completa de los medios mecánicos, y es susceptible de aplicarse, con las modificaciones necesarias, á toda clase de industrias, á los vehículos terrestres, á la navegación, ferro-carriles, molinos, etc.; pero su principal mérito está en ser perfectamente apto para dirigir los globos, aun contra los huracanes más violentos. Hasta hoy los aeronautas han tropezado con el gran obstáculo de las corrientes, con los imprevistos cambios de temperatura, y con la imposibilidad de lastrar los globos una vez deslastrados. El Sr. Gonzalez con su motor no necesita apoyarse en

el aire para andar, y la fuerza que puede impartirle es tan prodigiosa, que puede establecerse contra un *cyclone* de una rapidez de cien leguas por hora, sacándole una gran ventaja. La opinion científica general era que los globos no podrian dirigirse sino en virtud de un nuevo motor fuerte y ligero; el del Sr. Gonzalez realiza ambas condiciones pues el peso del suyo es insignificante. Tiene además la ventaja, sobre todas las invenciones, de que su instalacion es relativamente barata, y que una vez instalado, no vuelve á ocasionar gasto alguno, ni aun los de la mano de obra, como en el globo de Dupuy de Lome; ni de las bombas neumáticas de Meunier, ni de la locomóvil por vapor de Giffard: tampoco necesita pilas eléctricas. Vértigos causa pensar en la revolucion que va á operar en el trabajo semejante invento, que tiende á suprimir por completo los gastos de alimentacion de las máquinas. Para demostrar la realidad prodigiosa de su invencion, el señor Gonzalez ha colocado un modelito del motor, de un centimetro cúbico de volumen, en un botecito de laton herméticamente cerrado, y «sin ningun medio exterior de apoyo;» apenas depositado el bote, surcó el agua con celeridad uniformemente acelerada, como si una mano invisible lo arrebatara sobre la superficie. No tememos decir que es el hecho más asombroso que se ha producido hasta hoy en el mundo, y cuantos mecánicos lo han visto han confesado ser incapaces de explicar el fenómeno. ¡Un buque movido sin velas, vapor, corrientes eléctricas, remos, hélices, ruedas, nadaderas, etc.! Hé ahí algo que sobrepuja á la imaginacion más rica, algo que deja atras al famoso *Nautilo* y al *Negopos* de Julio Verne. El inventor, una vez concluidos sus experimentos á satisfaccion de los espectadores, lo extrajo fácilmente del bote y lo dió á examinar á todos para que se convencieran de la verdad. Luego lo encerró dentro de un cochecito de carton, cuya caja no comunica con las ruedas, y el carruaje fantástico se movió con rapidez. El mismo efecto se produce colgándolo de un alambre delgado sobre el cual puede correr una rueda de cuya rana pende el coche. Este experimento es concluyente en favor de la direccion de los globos. Cuando el inventor quiere hundir su bote á medio camino, dispone el aparato de cierto modo, y súbitamente se va el bote al fondo. En una mezcla de cierta gravedad específica puede el bote moverse entre dos aguas, y ascender á la superficie cuando quiere el inventor. De modo que esta fuerza misma, útilmente aplicable á la navegacion y natacion subacuáticos, sirve tambien para lastrar y deslastrar el globo á voluntad del aereonauta, haciéndolo bajar ó subir sin necesidad de las acostumbradas cargas y descargas.

El Sr. Gonzalez ha hecho tambien otro experimento igualmente decisivo; atando su motor á dos globitos de goma llenos de hidrógeno impuro, (gas de alumbrado), los ha hecho volar horizontalmente, y tomar direcciones oblicuas y verticales ascendentes y descendentes. En resumen: El peso, si no fuera por la atraccion terrestre podria hacer una ascension sin ayuda del hidrógeno. Y aun esa dificultad está en parte vencida con la extrema ligereza del motor. La *Gaceta internacional* desconoce el secreto del laboratorio mejicano: da estas noticias deseosa la redaccion de honrar á la América española: si tienen, como cree, absoluta exactitud, Moisés Gonzalez puede inscribir su nombre entre los de Franklin, Fulton y Morse.

Por nuestra parte nos limitamos á repetir las mismas palabras con que termina la *Gaceta internacional*; por más que en materia de inventos seamos muy reservados.

CRÓNICA.

Nueva publicacion. Bajo la direccion del conocido escritor D. Julio Nombela ha empezado á publicarse en Madrid una revista ilustrada con el título de *El Bazar*. Tenemos á la vista el nú-

mero primero, y á juzgar por los preciosos grabados que aparecen en él, por los artículos y por la baratura de su precio, es de esperar que conquiste en breve el favor del público tan interesante periódico. Su principal objeto es difundir el conocimiento de lo útil de lo bueno y de lo bello, contribuyendo á educar y distraer á todas las clases de la sociedad.

El primer número que citamos contiene los artículos y grabados siguientes: *Artículos*: Nuestro pensamiento, por J. Nombela.—*Grandezas de España*. La Biblioteca del Escorial, por Ossorio y Bernard.—*Monumentos célebres*. La Catedral de Búrgos.—La despedida del quinto, por Fernandez Bremon.—La vuelta del soldado, por Trueba.—*La fé del amor*, novela de Fernandez y Gonzalez.—Las letras y las artes.—Los teatros.—La comedia de la vida, por Juan de Luz, etc. *Grabados*. Una escena de la novela *La fé del amor*.—La Biblioteca del Escorial.—La sala baja de dicha Biblioteca.—La catedral de Búrgos.—La despedida del quinto.—La vuelta del soldado.—La corte de la Virgen.

Cada número consta de 16 páginas, sale todos los domingos y cuesta un real en Madrid.

Pago de cupones.

Dice un diario: «Las noticias recibidas en Lóndres sobre la negociacion que ha de producir el pago de los cupones de la deuda exterior hasta el día, son en extremo satisfactorias, segun hemos oido esta tarde.»

El mismo diario añade en otro lugar:

«Créese que el 7 del presente mes de Marzo se abrirá el pago en el extranjero de los cupones vencidos de la deuda exterior española. Asi lo hemos oido asegurar esta tarde.»

Servicio del Norte. Desde el jueves ha quedado establecido por la Compañía de los caminos de hierro del Norte, el servicio directo entre Madrid y Santander, para viajeros, mensajerías y encargos en gran velocidad, y desde el propio día se admitirán mercancías desde Santander á Madrid.

Es de esperar que los trasportes se verifiquen con la regularidad que dicha Compañía ha venido acreditando en la parte de línea que hasta ahora explotaba, y que por lo tanto desaparezcan los obstáculos que á ello se oponian en el trayecto de Alar á Santander.

Banco de Zaragoza. Los accionistas del Banco de Zaragoza han resuelto no aceptar la fusion con el Banco de España.

Distribucion de premios. El señor ministro de Fomento asistirá á la solemne distribucion de premios á los individuos que tomaron parte en la última Exposicion celebrada en Madrid.

Suspension del bloqueo. Por decreto fechado el 2 del actual en Santander, se declara en suspenso hasta nueva determinacion el decreto de 31 de Enero último declarando en estado de bloqueo la costa de Cantabria comprendida desde el Cabo de Peñas hasta Fuenterrabía.

Caja de Depósitos. La Direccion de la Caja general de Depósitos previene á los tenedores de cartas de pago de depósitos constituidos en resguardos al portador de dicha Caja, presenten sus carpetas para el cobro de los intereses en la misma á partir desde el jueves último, á fin de establecer el turno preferente con que han de ser satisfechas, en atencion á tener en la misma depositados los expresados valores.

Reparaciones. El miércoles último quedó recompuesta la línea férrea de Valencia.

El jueves por la tarde quedó también espedita la de Andalucía.

Hazañas carlistas. Los carlistas han inutilizado el tramo de Gandía.

Choque. Hace quince días ocurrió un terrible choque entre dos trenes de mercancías en la línea del ferrocarril de circunvalación de París, de cuyas resultas murió en el acto uno de los conductores y la mayor parte de los vagones quedaron destruidos.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS

JUNTAS GENERALES.

Sociedad del ferrocarril de Córdoba á Málaga.—Por acuerdo del Consejo de administración la junta general de accionistas ordinaria del presente año deberá celebrarse el día 28 de Abril próximo venidero en el domicilio social, a las once de la mañana.

Lo que se publica en cumplimiento del art. 36 de los estatutos, á fin de que los señores socios que poseyendo cinco acciones ó más gusten concurrir al expresado acto, acudan á depositar oportunamente sus títulos en las oficinas de la Compañía para obtener, con el correspondiente resguardo de depósito, la necesaria tarjeta de entrada.

El balance de la contabilidad general de la Compañía cerrado al 31 de Diciembre último, con las cuentas y documentos justificativos de las mismas, se encontrarán á disposición de los señores accionistas, por si gustan examinarlos, desde el día 10 del mismo Abril en cumplimiento del art. 47 de los citados estatutos.

Málaga 26 de Febrero de 1874.—El administrador secretario general, Manuel Casado.

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 menos de anticipación á la fecha de la presente convocatoria tienen derecho de asistir y votar en la Junta general.

A fin de abreviar la formación 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. Miondo.

Ferrocarril compostelano de Santiago á Carril—No habiéndose efectuado el depósito necesario de acciones para la celebración de la Junta general ordinaria de esta Compañía que debía tener lugar en el día de hoy, se convoca de nuevo, con el propio objeto, á los señores accionistas de la misma para el 1.º de Abril próximo á las once de la mañana, en el domicilio social, Franco, 50, principal.

Santiago Marzo 1.º de 1874 —El gerente, Inocencio Vilardebó,

Compañía de los ferrocarriles de Sevilla á Huelva y á las minas de Rio-tinto—El Consejo de administración de esta Compañía ha acordado en sesión de hoy, conforme á lo que prescribe el art. 29 de los estatutos de la misma, convocar á Junta general ordinaria de accionistas para el día 30 de Marzo próximo

á la una de la tarde en el domicilio de la Compañía en esta ciudad, calle de los Reyes Católicos, núm. 2.

Lo que se anuncia para conocimiento de los señores accionistas, recordándoles lo dispuesto para estos casos en los arts. 25, 26, 27 y 28 de los mencionados estatutos.

Sevilla 27 de Febrero de 1874.—El administrador secretario, Fernando de Gabriel.

TITULOS Y DIVIDENDOS.

Sociedad de los ferrocarriles de Almansa á Valencia y Tarragona—Gerencia.—Habiendo recogido esta Sociedad 170 obligaciones pignoradas de á 500 francos de Almansa á Valencia y Tarragona, y como dichas obligaciones quedan sueltas y deben aplicarse á las atenciones del canje y demás que determina el convenio, se hace saber al público que de las obligaciones pignoradas cuya relación insertó esta Gerencia en su anuncio publicado en el *Diario de Barcelona* del día 12 de Noviembre de 1871, quedan libres para entrar en circulación las siguientes: serie G. Núm.—49940 á 49.943;—serie D. Núm.—1018 1019—1048 á 1061—1145 á 1164—1261 á 1264—1291 á 1293—1725 á 1748—1857 á 1862—1934 á 1947—2080 á 2086—2143 2144—2161 á 2166—2285 á 2291—2374 á 2390—2612 á 2615—2762 á 2791—3023 á 3028.—Valencia 20 de Enero de 1874.—Por la Sociedad de los ferrocarriles de Almansa á Valencia y Tarragona.—El Director gerente accidental, Andrés Campo.

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

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

FERRO-CARRIL COMPOSTELANO DE SANTIAGO A CARRIL.

CONSEJO DE ADMINISTRACION.

PRESIDENTE

Excmo. Sr. D. EUGENIO MONTERO RIOS.

VOCALES

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

DIRECTOR GERENTE.

Sr. D. INOCENCIO VILARDEBÓ.

Capital social 25.000.000 de reales.

Ampliación 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 ferrocarril compostelano, en conformidad con lo dispuesto en los estatutos por los que se rige y continuará rigiéndose, y previa la autorización 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 explotación 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 suscripción de acciones y subvención 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 concesión á una sola de las referidas secciones, el capital se representará en la misma forma dentro del presupuesto correspondiente á la sección 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 anticipación en la forma prevenida. Las acciones nominativas se convertirán en títulos al portador satisfecho que sea el total de su importe. Las obligaciones hipotecarias se emitirán bajo el tipo de tres por ciento de interés y doble capital nominal.

4.^a El capital de acciones suscrito, así como la 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.^a La posesión, admisión 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 concesión de dichas secciones, ó cualquiera de ellas aisladamente, á tenor de lo establecido en la base anterior.

6.^a La construcción 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. WILTEY PARTNERS, LIMITED,

DE LEECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

Premiados en las Exposiciones de Nueva-York, Leeds Sheffield, Lóndres 1862, Paris 1867, Havre, Lyon 1872

Moscov 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

RICARDO DE BERGUE Y C.^a. Ingenieros mecánicos,

calle de Milans, núm. 3, BARCELONA.

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

Economía y perfecta regularización.

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

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

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

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-Baillere; D. Miguel Olamendi; Sra. Viuda é hijo de Cuesta, Carretas 9; Escribano, Príncipe 25, y en la redacción y administración 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.^o de cada mes, contiene todos los datos indispensables á los viajeros.

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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



GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIÁ.

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.

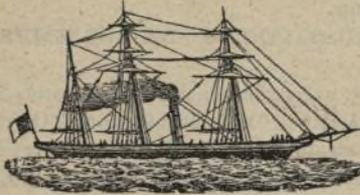
Representando las mejores fábricas de Europa, vende marcos y todo objeto de gusto para colocar retratos, y cuantos útiles son necesarios al fotógrafo.

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.

COMPañA DE NAVEGACION POR VAPOR AL PACÍFICO.



LINEA REGULAR SEMANAL.

VAPORES CORREOS INGLESES

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

tocando cada 15 días en Pernambuco y Bahía.

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

PRECIO de los billetes.	A PERNAMBUCO Bahía ó Rio Janeiro.			A MONTEVIDEO y Buenos-Aires			A VALPARAISO, Arica, Islay ó Callao		
	1.ª Rvn.	2.ª Rvn.	3.ª Rvn.	1.ª Rvn.	2.ª Rvn.	3.ª Rvn.	1.ª Rvn.	2.ª Rvn.	3.ª Rvn.
Desde Madrid (via Lisboa)	2675	2060	1653	3441	2660	1149	6505	4166	2684
Santander, Coruña ó Vigo.	2940	1960	1175	3430	1935	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 ÚLTIMAMENTE CON EL PRIMERO DE SU CLASE EN LA EXPOSICION ARAGONESA.

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

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

FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

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

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

Rails para tramvias, terraj lenes y minas, fabricacion de eclises, escarpas, placas de junta, t rnillos 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 ilustrados 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.

COMPañA 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

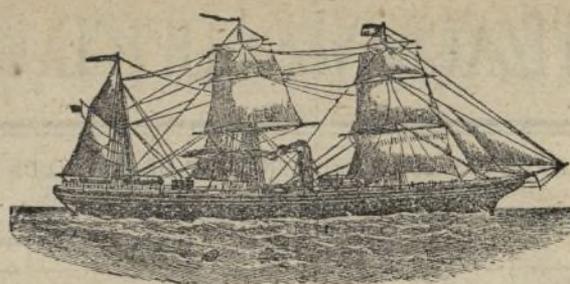
DE

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 COMPAÑIA

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

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.				
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	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 Ciud.-Real	29 al 4 Febrero...	21.515			2.617.221	95.566	2.359.397	86.152	257.824		9.404	
Manzanares á Córdob.												
Norte de España.....	12 al 18 Febrero...				1.221.853	88.120	829.156	59.799	392.697		23.321	
Tuñela á Bilbao.....	12 al 18 Novemb..	2.921	27.018	169.499	196.517	4.152	330.542	69.218	134.025		28.060	
Valencia á Almansa y Tarragona.....												
Sevilla á Cádiz.....												
Córdoba á Sevilla.....	22 al 26 Enero....				320.190	105.009	253.513	83.137	63.677		21.472	
Zaragoza á Barcelona.	29 al 4 Febrero....	3.963	64.198	193.396	257.564	102.532	242.617	96.570	4.977		5.962	
Barcelona á Pamplona.	22 al 28 Enero.....	12.802			504.121	42.329	220.607	23.505	283.514		13.524	
— á Francia.....												
— á Tarragona.....												
— á Sarria.....												
Lérida á Reus y Tarrag.												
Alar á Santander.....												
Langreo á Gijon.....												
Palencia á Leon.....												
Córdoba Málaga.....												
Medina á Zamora y Vi- go á Orense.....												
Ciudad-Real á Badajoz.												
Utrera á Moron.....												

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 28 DE FEBRERO AL 6 DE MARZO DE 1874.

CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SABADO.	LUNES.	MARTES.	MIERCOLES.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	14 75	14 80	14 75	14 65	14 70	14 95	Albacete.....	.. ..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	14 5	..	14 85	14 75	14 65	14 85	Alicante.....	.. ..	3/4
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 75	18 10	18 ..	17 90	18 ..	18 10	Almería.....	.. ..	1 8
Deuda del personal.....	..	49 37	..	..	..	..	Ávila.....	.. ..	3 8
Material del Tesoro no preferente con interés...	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	.. ..	3 8
Bonos del Tesoro.....	52 20	52 35	51 95	52 ..	52 ..	52 59	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.....	..	27 ..	..	..	..	..	Caceres.....	1/2 p.	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	..	99 30	99 15	99 15	99 10	98 90	Cádiz.....	.. ..	..
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6% anual									
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Castellon.....	par	..
Idem de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real...	1/4 p.	1/8
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	.. ..	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4	3/8
Idem de 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	.. ..	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4	..
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	..	Granada.....	par	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	28 05	28 25	28 10	28 10	28 ..	28 50	Guadaíajara...	3/4	..
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	..	27 35	..	27 40	..	27 40	Huelva.....	.. ..	..
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Huesca.....	.. ..	..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	27 35	27 50	27 60	..	27 70	Jaen.....	.. ..	1/4
Acciones de Banco de España.....	151 ..	152 ..	150 ..	150 ..	145 ..	145 ..	Leon.....	par	1/4
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Lérida.....	par	..
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Logroño.....	.. ..	..
							Lugo.....	par p.	1/4
							Málaga.....	l.	..
							Murcia.....	.. ..	..
							Orense.....	3/4	3/8
							Oviedo.....	.. ..	..
							Palencia.....	.. ..	1/2
							Pamplona.....	.. ..	3/4
							Pontevedra.....	.. ..	1.
							Salamanca.....	par	1/2
							San Sebastian..	.. ..	..
							Santander.....	par	3/8
							Santiago.....	l.	..
							Segovia.....	1/2 p.	..
							Sevilla.....	.. ..	..
							Soria.....	1/2 p.	1/8
							Tarragona.....	.. ..	1/2
							Teruel.....	.. ..	..
							Toledo.....	3/4	..
							Valencia.....	.. ..	3/8
							Valladolid.....	.. ..	1/2
							Vitoria.....	.. ..	1/2
							Zamora.....	1/4	..
							Zaragoza.....	.. ..	1/8

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 25 AL 3 DE MARZO.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 25.	DIA 26.	DIA 27.	DIA 28.	DIA 2.	DIA 3.		
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	14 82	14 50	14 55	14 62	14 20	14 65	Londres, á 90 d/f....	49 75 ..
Títulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	..	..	..	..	..	..	París, á 8 d/v.....	5 18 ..
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 85	17 50	17 70	17 90	17 70	17 80	Hamburgo, á 8 d/v....	.. ..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Génova, á 8 d/v.....	.. ..
Sociedad catalana general de crédito								
Banco de Barcelona								
Crédito moviliario barcelonés.....								
Caja barcelonesa.....								
Sociedad de crédito mercantil.....								
Camino de Barcelona á Francia.....								
— de Tarragona á Barcelona.....								
— de Zaragoza á Barcelona.....								
Canal de Urgel.....								
Aumbrado por el gas en Barcelona.....								

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑIAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA de los EMPRESTITOS.	NUMERO de OBLIGACIONES.	CAPITAL reembolsable.	INTERES FIJO.	EPOCA de los VENCIMIENTOS.	DURACION de la AMORTIZACION.	NOMBRES de LAS SOCIEDADES.	ULTIMOS CAMBIOS.
1856-58.....	2.392.000	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic Norte.....	París 21 de Febrero 206
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Zaragoza á Barcelona....	175 5
1859.....	308.206	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99 —	Zaragoza á Pamplona....	Bruselas 19 Febrero 278
..	..	1.900	8 0/0	Enero.—Julio.	..	Córdoba á Málaga.....	.. .. 99
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	desde 1861 47 —	Córdoba á Sevilla.....	.. .. 43 50
1858.....	290.000	..	57	..	..	Sevilla á Jerez.....	.. .. 205
..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real á Badajoz..	.. .. 48
..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9 —	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 34 50
..	..	..	..	..	..	Targ. á Martorell y Barc	.. .. 49
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Noroeste.....	Bruselas 19 Febrero. 49 50
..	..	..	..	..	..	Lérida á Reus.....	París 21 de Febrero 26
..	..	2.000	..	..	..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona... 95
..	..	1.900	..	..	..	Almansa á V. y Tarrag.	.. .. 19 50
..	..	..	..	..	..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª série
1871-72.....	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