

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

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

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

LABANA: 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, Arenal 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.

Escolares productores.—Seguros.—«Gaceta internacional.»—Ingresos y valores de los ferro-carriles —Sinistros marítimos.—La via estrecha.—«Los fondos públicos.»—Choque.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros. Los ferro-carriles peruanos en 1873.—Banco de España: (Memoria).—Ferro-carril de Mallorca: (Memoria).—Ataque á un tren.—Crónica.—Ferro-carril de Tarragona á Martorell y Barcelona.—Guia de los accionistas.—Anuncios—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

ESCOLARES PRODUCTORES.

La mayor parte de las maravillas que hoy contemplamos y que contribuyen á la satisfaccion de nuestras necesidades han sido miradas como utopías, mientras han permanecido en estado de concepcion y no han sido consagradas por la experiencia.

Pocas innovaciones han provocado los desdenes ó la lástima de sus adversarios como la propuesta por Fourier, que pretendia una cosa excelente en medio de sus grandes desvarios económicos: poner frente á frente la enseñanza escolar y el aprendizaje de los oficios. Pues bien, esta utopia, considerada como tal durante cincuenta años, se ha convertido en una realidad por el ayuntamiento de Paris, que ha creado recientemente una escuela de aprendices en el boulevard de la Villette.

En ella el tiempo se comparte entre dos estudios diferentes: la escuela y el taller. Por una parte los profesores, para la enseñanza escolar de los discípulos; por otra, contra maestros hábiles é inteligentes los dirigen é instruyen para el trabajo del hierro, de la madera, etc., y hacer buenos cerrajeros, ajustadores, maquinistas, torneros, lebanistas, carpinteros, etc.

Es de creer que el establecimiento ha de prosperar y

servir de ejemplo para otros muchos, puesto que realiza bastantes beneficios para poder dar á los jóvenes aprendices una paga que, segun sus notas, se eleva desde cuatro á seis francos por semana; y al cabo de cierto tiempo, cuando los alumnos concluyen, además de la instruccion primaria y ciertos elementos de la segunda enseñanza, la del arte mecánico á que se dedican, reciben las herramientas necesarias para consagrarse á su ejercicio.

Hé aquí, pues, unos niños que, gracias al ayuntamiento, pueden ganar algun dinero, atendiendo á su instruccion escolar. Este resultado, sin ser un prodigio, está bastante cerca de la pretension famosa de que los niños pueden mantenerse á sí mismos desde la edad de cuatro años.

Si considerar el trabajo de los niños como explotacion, sin someterlos á esfuerzos, [fatigas ó una asiduidad que les perjudique en su desarrollo, pueden dedicarse simultáneamente á la instruccion y al aprendizaje, hasta encontrando en este último un atractivo entretenimiento; y por pequeño que sea el valor de su trabajo, entrando como elemento en la tarea colectiva del taller, donde cada uno presta un coeficiente proporcionado á su inteligencia y á sus fuerzas, siempre tocará al niño una parte bastante importante para ayudar á satisfacer sus propias y reducidas necesidades; para servir de alivio á la carga frecuentemente pesada de los artesanos padres de familia; para asegurarse mejor alimentacion y abrigo, que garanticen más su robustez y su vida que un trabajo material menor, pero sufriendo mayores privaciones.

El sistema se presenta ventajoso aun bajo otros puntos de vista. Es comun que los niños abandonen la escuela por el taller, en cuyo caso, no sólo reciben una instruccion incompleta y que olvidan fácilmente, sino que se consagran demasiado tiempo, y con grave perjuicio de su desarrollo físico, á las rudas tareas de un trabajo material. Por otra parte, el aprendizaje en los talleres lo hacen los niños de

una manera ménos técnica que en una escuela como la que nos ocupa, donde las nociones de geometría y el dibujo se les enseñan á medida que van necesitándolas como poderosos auxiliares de la práctica del oficio á que se dedican.

Además, en una escuela mixta de esta especie, la vigilancia y la reglamentación evitan el abuso, demasiado frecuente por desgracia, que suelen cometer los maestros de los oficios en sus talleres, obligando á los aprendices á cargar con pesos superiores á sus fuerzas, golpeándolos, haciéndoles servir de criados y cuidándose poco de su moral al expresarse en ciertas formas ó no recatándose de ciertos vicios. No es despreciable tampoco la ventaja en favor de la escuela de que esta, bien organizada, puede tener más elementos de enseñanza, herramientas y útiles más perfeccionados que la generalidad de los talleres.

Merece, pues, atención y estudio la escuela cuyo simple anuncio de existencia nos ha sugerido estas líneas, comenzadas sólo con el propósito de añadir un párrafo más á la crónica del presente número de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO; pero que su importancia nos hace colocarlas en el lugar preferente.

SEGUROS.

La idea que propusimos en nuestro número del 15 de Febrero último, de llenar el gran vacío de publicidad en que viven las Compañías españolas de seguros, empieza á germinar, y creemos que llegará á producir verdadero fruto. El periódico especial inglés *The Review* no podrá ya decir en adelante que «es muy difícil tener noticias acerca de las Compañías de seguros en España, porque no publican las Memorias relativas á sus negocios en ningún periódico.»

De las once principales Compañías de seguros á que nos hemos dirigido, como base para realizar nuestro propósito de propaganda, publicidad y noticias, ocho han contestado aceptando la idea en principio, manifestándose dispuestas á secundarnos, y varias de ellas suscribiéndose desde luego. Otras, limitándose de presente á la simple suscripción al periódico, aplazan sus directores la resolución hasta que decidan los respectivos Consejos administrativos, y las hay que nos han pedido unas bases para poder partir de ellas en su resolución.

Justo es satisfacer este deseo, y resueltos como estamos á llevar á efecto nuestro propósito, creemos conveniente publicar esas bases, á fin de que, no sólo las once Compañías, todas á prima fija, á que nos hemos dirigido en particular, sino todas las demás, cualquiera que sea su sistema, y así españolas como extranjeras, que quieran suscribirse, puedan hacerlo aceptando el que elijan de los cinco tipos de precio que les ofrecemos. Hé aquí las bases:

1.^a Todas las Compañías suscritas, cualquiera que sea el precio de su abono, tendrán derecho á que se inserten sus Memorias anuales y las convocatorias á Juntas generales, variando solamente el tamaño ó frecuencia de los anuncios.

2.^a Se establecen cinco tipos de anuncio en esta forma:

Modelo núm. 1	252	centímetros	cuadrados.
— — 2	144	—	—

Modelo núm. 3	81	centímetros	cuadrados.
— — 4	45	—	—
— — 5	30	—	—

3.^a Las proporciones de alto y ancho podrán alterarse según convenga á las Compañías abonadas, siempre que no varíe la extensión superficial; y el contenido será el que se quiera y que consientan los tipos de imprenta, que también podrán elegir las Compañías.

4.^a Los precios se ajustarán á la siguiente escala de pago anual anticipado:

	RVN.
52 anuncios núm. 1 y 5 ejemplares.	4.000
26 — — 1, ó 52 núm. 2 y 4 ejemplares.	3.000
26 — — 2, ó 52 núm. 3 y 3 —	2.000
26 — — 3, ó 52 núm. 4 y 2 —	1.500
26 — — 4, ó 52 núm. 5 y 1 —	1.000

Las Compañías que hasta ahora aceptan en principio la idea, con reservas más ó ménos expresas respecto de su adhesión, son las siguientes;

Lloyd barcelonés.

El Cabotaje.

La Catalana.

Lloyd malagueño.

Lloyd andaluz, de Cádiz.

La Española.

La Union.

El Fénix.

Las tres primeras están domiciliadas en Barcelona y las tres últimas en Madrid.

Tan pronto como se decida la forma de la adhesión, comenzaremos nuestras tareas especiales y procuraremos conseguirlo en todo el mes de Abril próximo.

«GACETA INTERNACIONAL.»

Con mucha frecuencia, en casi todos nuestros números citamos á la *Gaceta internacional*, excelente revista que se publica desde hace cuatro años en Bruselas, generalmente en castellano, y de la que es director y propietario un antiguo é ilustrado periodista muy conocido en Madrid.

Casi toda la prensa conoce y aprecia en lo que vale una publicación de tanto interés; pero como muchas personas no saben el objeto y tendencias de nuestro colega, debemos decir algo que sin duda acrecentará las simpatías de que ya disfruta.

Grande, muy grande, es la circulación en la América latina de la *Gaceta internacional*, y además ha sido muy simpáticamente acogida por nuestros hermanos de aquellas vastas y apartadas regiones.

El objeto con que se fundó el periódico es el de defender nuestra integridad territorial, y al mismo tiempo dulcificar en el otro hemisferio el dejo amargo de nuestras impolíticas aventuras en el Pacífico.

La *Gaceta internacional* no impone sus ideas políticas y religiosas; no *hace política*, según el neologismo actualmente en uso; busca amigos á España, procura abrirle el comercio con aquellos pueblos de nuestra raza, que hablan nuestra misma lengua y tienen nuestros mismos apellidos, así como tienen también todas nuestras buenas cuali-

dades y nuestros defectos. Su propósito, en una palabra, es unir, UNIR, UNIR, por los lazos de la conveniencia mutua, que engendra el amor y asegura la paz entre los hombres, como entre las naciones.

Esto lo ha logrado nuestro colega, dicho sea en gran honor suyo; y si en España hubiera reposo, ya estaría hecha la paz definitiva, y hubiéramos neutralizado el mal que nos hace el actual contradicho, ayudando la insurrección cubana.

Las ideas de tan importante servidor de España en América, son católicas, sin beaterio, ni ultramontanismo; se precia de monárquico en principio; pero no quiere nada con los Borbones, á los que califica de ingratos y de imbeciles.

Ya saben, pues, nuestros lectores el motivo de la preferencia con que citamos y reproducimos los escritos de la *Gaceta internacional*, á la que debemos además agradecimiento por su buena correspondencia y por la galantería con que trata los modestos trabajos de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO. Las frases que nos dirige en su último número, de 7 del corriente, son tales, que no nos es lícito reproducirlas; nos limitamos á tributarle por ellas nuestro profundo agradecimiento.

No ménos reconocidos le estamos por haberse prestado galantemente á propagar en América nuestra GACETA, (que por su especialidad puede allí ser útil en lo que se refiere á las vías de comunicación, que hoy se encuentran en su período de creación ó desarrollo en las repúblicas Hispano-latinas) prestándonos el concurso de su inmensa circulación en aquel continente, así como el de sus comisionados y corresponsales.

En consecuencia, para toda la América latina puede hacerse la suscripción á la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO dirigiéndose al Administrador de la GACETA INTERNACIONAL (*Bruselas, rue Libourne, 12*) remitiéndole el importe en libranzas, como para dicho periódico, sobre cualquiera capital de Europa.

INGRESOS Y VALORES DE LOS FERRO-CARRILES.

Va mejorando la situación de nuestros ferro-carriles, tan maltrata los por la guerra. En la última semana de Febrero, á que nos referiremos por tener mayor número de datos conocidos, presentan la situación siguiente:

Norte. Aumento en la semana de 10.475 pesetas, ó sea de 3'69 por 100 por kilómetro.

Madrid á Zaragoza y Alicante. Aumento de 102.352 pesetas, ó 17'61 por 100 kilométrico.

Córdoba á Sevilla. Aumento de 3.941 pesetas.

Sevilla á Jerez y Cadiz. Aumento de 25.764 pesetas, ó 37'68 por 100, por kilómetro. Las acciones y obligaciones canjeadas están en favor en la Bolsa de París: las primeras, demandadas, han subido, desde 76'50, á 82 francos; las segundas, desde 90 á 94 francos.

Zaragoza á Pamplona. Aumento en los ingresos de 25.608 pesetas, ó sean 128'52 por 100 por kilómetro.

Noroeste. Han subido sus obligaciones, en la Bolsa de París, desde 52 francos á 65; subida muy significativa cuando los dividendos todavía son lejanos para estos valo-

res de una línea que puede considerarse sólo en construcción.

También los ferro-carriles portugueses toman parte en la mejora de los demás de la Península. Su aumento en la semana citada es de 22.072 francos, que corresponde á 15'57 por 100 por kilómetro.

SINIESTROS MARÍTIMOS.

A continuación reproducimos la lista de los buques perdidos en el último mes de Enero publicada por el *Bureau Veritas*. El número total de estos, entre los que, con extrañeza, no vemos citados barcos españoles, asciende á 167 repartidos de la manera siguiente:

Inglaterra.	81
América.	25
Alemania.	12
Francia.	10
Holanda.	7
Italia.	7
Grecia.	5
Rusia.	4
Noruega.	3
Austria.	2
Suecia.	1
Turquía.	1
Otras varias naciones.	9

¿Estarán los buques españoles comprendidos en estos nueve últimos?

LA VIA ESTRECHA.

Recientemente ha publicado el ingeniero Tairly una Memoria relativa á las ventajas de adoptar la vía estrecha para los caminos de hierro. Según dicho ingeniero, la explanación para una vía de 1.067 metros cuesta, á igualdad de las demás circunstancias, un 80 por 100 ménos que la vía oficial de 1.435 metros.

La vía propiamente dicha, un 45 por 100 ménos.

El material de tracción de la vía ancha cuesta de 50 á 55 por 100 más que el de la vía estrecha.

En la vía ancha el peso muerto es al útil en la relación de 75 á 100; mientras que en la estrecha se reduce esta relación á la de 47 á 100.

Por último, en la vía estrecha se puede alcanzar con toda seguridad una velocidad de 60 á 65 kilómetros por hora.

(*Revista de Obras públicas*).

»LOS FONDOS PÚBLICOS.»

Llamamos particularmente la atención sobre las líneas que en nuestra reseña de la «Preusa extranjera» reproducimos de nuestro colega *Los Fondos públicos*, periódico español que publica en París el Sr. D. Adolfo Calzado, y muy especialmente sobre el último de sus párrafos, en el que excita á la colonia española de aquella capital, para que contribuya con sus recursos á la terminación de la guerra civil.

El Sr. Calzado, dando un novísimos ejemplo de patriotismo y de generosidad, se suscribe desde luego por 50.000 reales. No queremos desvirtuar con comentarios tan levantado rasgo.

CHOQUE.

Hé aquí los términos en que la *Gaceta* oficial del jueves da cuenta del lamentable siniestro ocurrido el miércoles en la línea de Alar á Santander:

«El alcalde de Reinosa participó ayer que, habiéndose desprendido algunos coches de un tren sobre la línea de Santander, tuvo lugar un choque con otro tren que le seguía conduciendo el batallón reserva de Talavera, el cual descarriló, resultando nueve muertos y veintitantos heridos.

»Habiendo salido el comandante militar de dicho punto para el sitio del siniestro, han sido conducido los heridos graves á la ciudad cuyo vecindario todo, sin distinción de clases ni personas, poseído de los sentimientos más humanitarios, se ha prestado á facilitarles cuantos auxilios les sean necesarios: los heridos leves han continuado su marcha á Santander.

»Los muertos han sido ocho soldados y un guarda-freno.

»Los jefes y oficiales de la reserva de Talavera no han tenido novedad en dicho siniestro.»

PRENSA EXTRANJERA.

Los fondos públicos.—En el grupo de valores españoles cayó la primera bomba destinada á Bilbao sin producir efecto. El exterior se elevó de 17 1/2 á 18 1/8; el interior de 14 1/2 á 16 1/8, comprando los ingleses y enviándonos todos los días cambios superiores á los nuestros. Cuando telegrafió Madrid el descalabro de Moriones, cotizándose en aquella Bolsa el interior á 14'30, resistió Lóndres 48 horas á las ventas que de todas partes del continente afluyan. Esa firmeza se debe indudablemente á la buena impresion que hizo en el Moneymarket la proposicion de pago de los dos cupones vencidos en obligaciones hipotecarias de Riotinto. Los iniciados en la combinacion, que depende del precio de emision y del valor que el público le dé al nuevo papel, calculan que el cupon sale á 3 frs. 85 cénts. Algunos optimistas de Moor-gate Street van más allá; dicen que valdrá el cupon más que si lo pagaran á razon de 2/3 en dinero y 1/3 en papel. Sea esta agradable perspectiva, sea que los cambios bajos actuales atraen á muchos, hubiéramos liquidado el mes á 20 1/2 y 17 1/2 en vez de 18 1/2 y 15 1/2. Pruébalo lo bien que se han sostenido nuestros fondos á pesar de llegar la noticia el día de la respuesta de primas y no obstante la lluvia de patrañas carlistas que nos inunda.

Bilbao no ha caído en poder de D. Carlos; la heroica ciudad no es presa de las llamas ni clama por rendirse, son victorias de las agencias de Bayona y de Pau que no se acuerdan de 1835 y 1836. Mientras tanto el descalabro es un hecho que obligará al país á nuevos sacrificios de sangre y de dinero, porque el sitio se levantará y con el morirá la última esperanza de esa insurreccion; pero es preciso que todos los liberales se dejen de discusiones de politica menuda; no diga la historia en lo sucesivo querellas españolas por querellas bizantinas.

Hay nombres fatales, predestinados. En los anales de España figuran los Sanchos y los Alfonsos como conquistadores, como sábios ó grandes monarcas esencialmente españoles, y figuran los Cárlos, salvo Cárlos III, como el azote ó la vergüenza de la nacion.

Con Cárlos I y V de Alemania fenecieron en los campos de Villalar las libertades pátrias, aquellas garantías que hicieron

grandes y prósperas á Castilla y Aragon antes de que consumieran sus fuerzas estériles empresas en apartadas tierras.

El menguado Carlos II, sombra de un rey, nos legó las guerras de sucesion. Cárlos IV, débil en su casa y fuera de ella, nos entregó maniatados á Napoleon. Para ver lo que fué Cárlos V de España como pretendiente y lo que hubiera sido empuñando el cetro de San Fernando basta recordar su correspondencia con Fernando desde Portugal, sus ideas teocráticas, y su alejamiento del teatro de la guerra en que por hacerle rey, morian millares de infelices. En cuanto á Cárlos VI, el conde de Montemolin, se dió á conocer en San Cárlos de la Rápita aprovechando el desembarco de nuestra bandera en las costas de Marruecos, y no fué culpa suya si aquella intentona concluyó ridiculamente y sin costarle mucha sangre al país. El que se denomina hoy Cárlos VII sigue las huellas de los demás; quizás si tuviese algo de español retrocedería ante la responsabilidad del daño que hace á España.

En Madrid se han reunido la alta Banca y la prensa bajo la presidencia del conocido liberal Sr. Gándara para ofrecerle al gobierno un anticipo de 30 millones destinados á armar 10.000 voluntarios. ¿Porqué no hace algo la colonia española residente en Paris, tan numerosa y tan rica, para demostrar su simpatía á la causa liberal? Aquí no somos republicanos ni monárquicos, lo mismo los que aceptan las consecuencias de la revolucion de Setiembre que los que palpitan de emocion en 1836 al ver á la augusta niña amenazada por las tropas de Zumalacárregui, todos somos unos ante el peligro de volver á los tiempos de Felipe II y perder lo que en monarquia ó en república constituye la vida de los pueblos modernos.

Desearíamos que personas más autorizadas que nosotros, de más respetabilidad y consideracion, adoptasen el pensamiento. *Los Fondos públicos* suscriben desde luego por 50.000 rs. y ponen á su disposicion lo que vale más que el dinero; todo su corazon y su voluntad toda.

La Finance nouvelle.—Bajo el epigrafe de «Banco territorial de España» publica estas líneas:

«Este valor ha tenido una alza de 10 francos sobre la cotizacion de la semana precedente; y este á 330 con transacciones muy continuadas. ¿Se propondrá por fin á salir de la inaccion?»

El Crédito moviliario español, nueva alza en la semana de 3'25 y queda á 352'50 francos.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: En vista del expediente promovido por D. José Cifrian y Ortiz, vecino de Sobremazas, provincia de Santander, en solicitud de autorizacion para construir un depósito de mineral y un embarcadero de madera en la playa de San Salvador, contigua á la canal de Tigero, en el interior de la bahía de Santander, el Presidente del Poder Ejecutivo de la República, de acuerdo con lo propuesto por esa Direccion general, ha tenido á bien conceder dicha autorización con las siguientes condiciones:

- 1.^a Las obras se construirán con arreglo al proyecto presentado y bajo la vigilancia del ingeniero jefe de la provincia.
- 2.^a El terraplen que precede al embarcadero se formará precisamente de arcillas ó tierras arcillosas en un metro de espesor contiguo á las escolleras de revestimiento, y estas de piedras de un volumen de un cuarto de metro cúbico, con un tizon que no baje de 0'50 metros, y las del resto de un quinto de metro cúbico con los ripios precisos para calzar los mampuestos y darles un buen asiento.
- 3.^a El tablero que forma el piso del embarcadero será seguido, sin que queden juntas de más de un centímetro entre los tablones del mismo.
- 4.^a Se dará principio á las obras en el término de dos meses,

á contar de la fecha de esta concesion, y se concluirán en el de un año, contado desde la misma concesion.

5.^a En los 15 dias siguientes al de su publicacion en la *Gaceta* deberá consignar el concesionario en la Caja general de Depósitos la cantidad de 500 pesetas, que le será devuelta cuando acredite haber hecho obras por valor equivalente.

6.^a Queda obligado el concesionario á mantener permanentes las obras en buen estado de conservacion.

7.^a La falta de cumplimiento de las condiciones anteriores producirá la caducidad de la concesion.

8.^a Esta se entiende hecha á perpetuidad, sin perjuicio de tercero y salvo el derecho de propiedad, no pudiendo ser trasferida durante la ejecucion de las obras sin autorizacion del gobierno.

Lo digo á V. I. para los efectos correspondientes.—Dios guarde á V. I. muchos años.—Madrid 2 de Marzo de 1874.—Mosquera.—Sr. Director general de Obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS

Francia. La línea de Beauvais á Tréport se abrirá á la circulacion en los primeros dias de 1875. A esto hay que añadir que va á establecerse un servicio de vapores desde principios del mismo año entre Tréport y Folkstone; noticia que no puede ménos de ser favorablemente acogida por los que se dirigen con frecuencia á Inglaterra. Cuando se abra el ferro-carril de París á Beauvais, por Meru, no se tardará más que cuatro horas para trasladarse desde la capital de Francia á Tréport, por lo cual este último punto será el puerto de mar más cercano de París.

Portugal. El gobierno ha presentado á las Córtes un proyecto de ley autorizándole á adjudicar en subasta la construccion de dos caminos de hierro; uno partiendo de Beira-Alta, para ir á empalmarse con los ferro-carriles españoles en Salamanca; el otro, de Beira-Baja á Malpartin.

LOS FERRO-CARRILES PERUANOS EN 1873

I.

El Perú, desde la época de su conquista por Pizarro, en 1531, es célebre por la abundancia de metales preciosos. Sin embargo, desde 1842, el oro y la plata no ocupan la primera gerarquía entre sus productos. Una sustancia bien humilde los ha destronado: el excremento del pelicano, que, enriqueciendo al tesoro público, ha permitido al Estado emprender una red de ferro-carriles que valen 128.554.000 soles, ó sean próximamente 2.567 millones de reales.

En una estadística del Perú, de 1863, figura ya la exportacion del guano, durante aquel año, por la suma de 260 millones de reales; mientras que la exportacion de plata en lingotes no excedió de 60 millones.

Otro producto importante, no apreciado antes y que sólo hace unos treinta años que se explota, el nitrato de sosa, suministraba en 1859 á la exportacion 1.574.119 quintales; y del 1.º de Enero al 31 de Julio de 1873, se han exportado 3.177.000 quintales.

Entre las numerosas mercancías de exportacion, se pueden citar: las lanas, la quinina, el estaño, el cobre, el cobalto, el algodón y el azúcar, que figuraban ya en 1865 por 92 millones de reales.

Como el Perú disfruta de todos los climas, posee la vejetacion de casi todas las comarcas del globo. Su flora es de las más variadas; se cultivan con éxito el trigo, el arroz, la viña, el café, el tabaco, el cacao, la nuez moscada, el gengibre y la pimienta; los bosques los forman una infinidad de árboles que dan gomas olorosas y resinas propias para la farmacia y la tintorería.

¿Qué faltaba á este país privilegiado para sacar partido de tantos elementos de prosperidad? Vias de transporte, cuya creacion se debe á la iniciativa de una administracion inteligente.

El territorio del Perú se divide en tres partes: la Costa, casi toda arenosa y estéril, que se extiende desde el Océano Pacífico al pié de los Andes; la Sierra, que está comprendida entre dos ramales de la Cordillera; y por último, los valles calientes de la vertiente oriental llamados *Montaña*.

De Norte á Sur, de Tumbes al rio Loa, la costa marítima tiene 2.442 kilómetros de longitud. Del Este al Oeste, de Payta á la frontera brasileña, cerca de Tabatinga, tiene 1.100 kilómetros. Sobre esta vasta superficie de terreno, los conquistadores españoles no habian construido más que una sola via carretera, el *Camino Real* del Callao á Lima, que no tenia más de dos leguas de largo.

La parte oriental del país está regada por magníficas corrientes de agua afluentes al Amazonas: á falta de poblacion y de industria, estos caminos naturales, que *andan*, han permanecido hasta ahora sin empleo; pero bien pronto muchos ferro-carriles los enlazarán con los puertos de la costa, y pondrán tambien en comunicacion el Atlántico con el Pacífico.

Los ferro-carriles del Perú, proyectados, en construccion ó contruidos, consisten en

Oñe líneas pertenecientes al Estado, de 1.281 millas inglesas de longitud (1.960 1/2 kilómetros)

Nueve líneas de particulares, con 496 millas (798 kilómetros y un coste de 24.420.000 pesos fuertes).

Dos líneas mixtas, de otras 496 millas de longitud, y valor de 27.200.000 duros.

En suma, 2.273 millas ó 3.667 kilómetros 257 metros.

Vamos á exponer sumariamente la situacion de estos diversos caminos.

FERRO-CARRILES DEL ESTADO.

Mollendo (Mejta) á Arequipa.

Por esta línea se ha inaugurado en el Perú la era de los caminos de hierro nacionales.

La via tiene 107 millas de longitud y su construccion ha necesitado obras muy importantes. En una sola seccion de 27 1/2 millas, ha sido necesario mover 2.500.000 metros cúbicos de desmonte; la obra de desmonte y terraplen en arena, en tierra y en roca muy dura se calcula en más de 7 millones de metros.

En la seccion de Cahinlla se han empleado más de 19.000 barriles de pólvora, y en toda la línea 2.750.000 libras.

Se llega á Arequipa sin atravesar por ningun túnel, ni hay otro puente que el de Tingo, de 100 piés de longitud y 62 de altura.

El viaje dura seis horas en direccion ascendente, y cinco en la descendente.

Las obras se empezaron en 27 de Mayo de 1868, y el 24 de Diciembre de 1870 la línea estaba concluida y abierta á la circulacion.

Apenas acabado el camino, el contratista ofreció al gobierno tomarlo en arrendamiento, y la proposicion fué aceptada. El contrato se hizo por cinco años y por el precio de 360.000 duros por cada uno de los dos primeros, y á razon de 480.000 por los tres restantes, pagaderos por trimestres vencidos.

La altitud llega hasta 7.113 piés ingleses, sobre el nivel del mar, en Tingo Grande.

Ferro-carril de Juliaca al Cuzco.

En 2 de Diciembre de 1872, el gobierno aceptó la proposicion de M. Meiggs para construir esta línea, que se enlaza con la de Puno á Juliaca y tiene 569 millas de larga y 18 estaciones en su trayecto.

Su mayor altitud es de 12.946 piés ingleses, en Juliaca.

Chimbote á Huaraz y Recuay.

Este camino recorre un trayecto sinuoso y lleno de dificultades, como todas las líneas trasandinas.

Tiene por término marítimo el puerto de Chimbote, uno de los más cómodos y más seguros de la costa del Pacífico, y concluye, en el interior, en Huaraz, capital del departamento de Recuay, centro de uno de los más importantes distritos mineros. Tiene un trayecto de 172 millas y 17 estaciones.

Está contratada la construcción en 24 millones de duros en efectivo, y al presente hay concluidas más de 60 millas.

Este camino está llamado á ser uno de los más productivos por el departamento de Ancash, cuyo territorio en el reino mineral, como en el vegetal, es uno de los más favorecidos del mundo.

La mayor altitud, en Recuay, mide 11.040 piés ingleses.

Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe y Calasnique á Magdalena.

Estas dos vías férreas pueden considerarse como la primera y la segunda sección del ferrocarril de Cajamarca, capital del departamento del mismo nombre, distante sólo 18 millas de Pueblo de la Magdalena.

La extensión total de ambas secciones es de 93 millas; 26 la primera y 67 la segunda.

En el puerto de Pacasmayo se construirá un muelle de 2.500 piés de largo, sistema Mitchell.

Ilo á Moquegua.

Este ferrocarril, que tiene 65 millas de largo, está acabado y abierto á la explotación.

El gobierno lo hace administrar por un ingeniero del Estado.

Los ingresos exceden á los gastos y se esperan excelentes resultados financieros, considerando que la vía atraviesa una comarca vinícola de las más ricas del Perú.

Arequipa á Puno.

Esta línea recorre una distancia de 232 millas y atraviesa la cordillera por una de sus cadenas más elevadas. Como no existían en ninguna parte del mundo caminos de hierro, subiendo á tan grandes alturas como las del Perú, se temía que las locomotoras conocidas hasta el presente no fuesen bastante potentes. Pero la cuestión se ha resuelto de una manera satisfactoria: las locomotoras americanas, que hacen el tráfico entre Arequipa y la costa, pueden arrastrar á la subida 50 toneladas netas de carga, es decir además de su propio peso y el de los vagones, á razón de 10 millas por hora, por una pendiente de 4 por 100, combinada con curvas de 352 piés de radio.

Las altitudes varían entre 7.642 piés, en Arequipa, y 14.665 en el Crucero.

Callao y Lima á la Oroya.

Este ferrocarril, ya sea como obra de coste, ya como obra de interés político y económico, debe considerarse como el más importante del Perú.

No trataremos de describirlo, porque no hay palabras capaces de hacer una pintura exacta del trabajo de titanes que se ejecuta á lo largo de esta línea monumental, cuya realización será un título de gloria para la América del Sur.

La construcción ha sido contratada con M. Meiggs, en Diciembre de 1869, y debía quedar concluida para principios de 1876.

Sin contar los cambios de nivel y los desvíos, la longitud es de 156 millas desde el puerto del Callao hasta el pueblo de la Oroya; y en un trayecto tan corto ha sido preciso subir hasta 15.645 piés sobre el nivel del mar, para llegar al otro lado de la Cordillera de los Andes. Como se vé, el camino de hierro de la Oroya es el más alto del mundo; pero esto sólo no basta para dar una idea del carácter de las dificultades extraordinarias que es preciso vencer.

Es necesario examinar el trazado sobre el terreno, contemplar de cerca las cortaduras, las torrenteras, las cimas que hay que franquear entre las dos extremidades de la línea, para apreciar la importancia y el mérito de una obra, en la que hay que remover más de 4.000.000 millones de metros de guijarros y de roca granítica.

Las obras se empezaron en Enero de 1870, y ya 60 millas están cubiertas por los rails, y 40 dispuestas á recibir las traviesas.

La sección comprendida entre Lima y S. Bartolomé hace algunos meses que está abierta á la explotación, y esta se hace por cuenta del contratista, que la ha arrendado por la suma de 5.000 duros al mes.

Se espera que la línea entera se concluirá para el 28 de Julio del corriente año; es decir, 17 meses antes del término señalado al contratista.

Sucede con el ferrocarril de Oroya, lo que con el de Arequipa.

Para que produzca todos sus frutos, es necesario prolongarlo hasta sus extremidades naturales: Pasco, Chanchamayo, Jauja, Huancayo y Ayacucho, ramales que le trasformarán en una vía interoceánica, y darán la vida á una región extremadamente rica en minas de plata, de oro, de mercurio y de hulla.

Son dignas de mencionarse las principales altitudes de esta línea sobre el nivel del mar. Las cifras expresan piés ingleses:

Lima.	448
Quiroz.	808
Santaclara.	1.312
La Chosica.	2.800
Cocachaca.	4.538
San Bartolomé.	4.905
Agua de Verrugas.	5.840
Surco.	6.655
Matucana.	7.950
Challapa.	7.950
San-Mateo.	10.530
Infiernillo.	11.650
Túnel de la Cima.	15.645
Yauli.	13.420
Oroya.	12.178

Salaberry á Trujillo

Este camino se construye por cuenta del Estado y cuesta á la nación 3.400.000 duros en efectivo.

La línea comienza en el puerto de Salaberry donde se construirán un dique y un muelle; terminará, y en Trujillo, capital del departamento de la *Libertad*. De Trujillo parten ramales para Pedregal, Chocope, Pañan y Ascope. Su longitud es de 85 millas. Este camino no es más que una sección del de Huamachucho, que aun no está decretado por el Congreso.

Paita á Piura

La construcción de esta línea fué contratada en Julio de 1872 con D. F. Blume. Comienza en el puerto de Payta y debe terminar en Piura, capital del departamento, pasando por Huaca y Suyana, aldeas situadas en la ribera izquierda del Río Chira, que es navegable hasta un puerto llamado el Arenal para vapores de 4 piés de calado.

La línea tendrá 65 millas y el gobierno hace estudiar su prolongación hasta Limon, sobre el río Marañon, departamento de las Amazonas, ruta que se considera la más corta entre el Pacífico y el Atlántico.

Pisco á Ica.

Este camino fué construido por medio de la emisión de bonos con la garantía de 7 por 100 durante 25 años. El gobierno lo ha recobrado del concesionario y lo ha arrendado en subasta por 5 años, y el precio de 80.000 duros durante los dos primeros y 105.000 en cada uno de los restantes.

Lima á Ancon y Chancay—Lima á Huacho.

Estos caminos constituyen la 1.^a y 2.^a seccion de la línea de Lima á Huacho: su longitud es de 43 millas, con estacion en Infantas, Puente Piedra, Ancon y Pasamoyo. Ha sido construido por una Compañía anónima, y en virtud de arreglos posteriores adquirida por el Estado.

En un segundo artículo, nos ocuparemos de los ferro-carriles peruanos construidos por empresas particulares.

L. DE L.

BANCO DE ESPAÑA.

(Conclusion).

ALCANCES Y ROBOS EN EL SERVICIO DE LA RECAUDACION DE CONTRIBUCIONES.

El numeroso personal que exige la índole especial de este servicio y el interés de las partidas armadas por apoderarse de los fondos existentes en poder de los encargados de la cobranza, son causa de que se hayan repetido con alguna frecuencia estas dos clases de siniestros. Su situacion en fin de 1873 era la siguiente:

Importe de los alcances en fin de 1872	Esc.	463.852'848
Idem de los verificados en 1873.		215.691'792

Total.	Esc.	679.544'640
--------	------	-------------

Cobrado de los interesados á cuenta de los mismos alcances.		155.615'468
---	--	-------------

Pendiente de cobro.	Esc.	523.929'172
---------------------	------	-------------

Cantidades reservadas en las Cajas del Banco del sobrante del premio de cobranza con aplicacion á esta cuenta.

En 1872.	Esc.	180.000 »
En 1873.		180.000 »

Total.	Esc.	360.000 »
--------	------	-----------

Deducida esta cantidad de los 523.929'172, escudos á que ascienden los alcances pendientes de cobro, queda un líquido de escudos 163.929'172, los cuales podrán enjugarse con los resultados que se vayan obteniendo de los procedimientos de apremio, que con la mayor insistencia y decision se siguen contra los alcanzados.

Ascendian los robos en fin de 1872 á.	Esc.	98.299'643
Idem los que han tenido lugar en 1873.		125.533'780

Total.	Esc.	223.823'423
--------	------	-------------

sobre los cuales se han instruido para unos, y se están instruyendo para los demás los oportunos expedientes, que justifiquen la sustracion de fondos, para su abono en las cuentas de recaudacion, en conformidad á lo estipulado en la base 17 del convenio celebrado con el gobierno.

Además de la cifra anterior, y como consecuencia de la entrada de los carlistas en Cuenca, se apoderaron estos de los escudos 136.148'375, que, procedentes de la recaudacion de contribuciones, existian en poder del comisionado del Banco en aquella capital; habiéndose reintegrado ya de ellos provisionalmente el establecimiento, y faltando sólo para su formalizacion definitiva la resolucion del expediente que se ha presentado ya justificando la sustracion de dicha cantidad.

El líquido que ha quedado por premio de cobranza en el año de 1873, despues de satisfechos todos los gastos que son inherentes á la recaudacion, asciende á.

	Esc.	463.522'713
--	------	-------------

Reservado en las Cajas del Banco para dismi-

nuir los alcances de que se ha hablado anteriormente. 180.000 »

Sobrante pasado á ganancias y pérdidas.		283.522'713
---	--	-------------

Existen además procedente del mismo premio de cobranza otros 618.644'521 escudos, que corresponden, parte á las cuotas pendientes de realizacion de los contribuyentes, y parte á lo que adeuda la Hacienda pública por los ingresos hechos en sus Cajas por este concepto.

(a) ADQUISICION DE BARRAS DE ORO Y PLATA.

5.º Varios.

Se tomaron del Tesoro, incluidos los 31.589.374'976 aplicados al reembolso del préstamo de 32.200.000, de que se ha hecho mencion en el lugar correspondiente de esta Memoria, pastas de oro y plata por valor de. Esc. 33.250.349.200

Se compraron en Lóndres por el Banco. 1.704.500'912

Adquiridas de particulares. 688.542'364

En junto.	Esc.	35.643.392'476
-----------	------	----------------

En el año precedente se hicieron compras por importe de. 32.800.616'512

Más en 1873.	Esc.	2.842.775'964
--------------	------	---------------

(b) TRASLACION DE FONDOS POR CONDUCTAS.

Para hacer frente á las necesidades de la Caja central se han trasladado de las sucursales y comisionados en provincias. Esc. 36.462.095'357

En el año anterior. 28.858.890'781

Más en 1873.	Esc.	7.603.204'576
--------------	------	---------------

Tan importante movimiento de metálico se ha realizado sin experimentar siniestro alguno, habiendo el gobierno facilitado los medios necesarios para la seguridad de las conductas.

(c) ACCIONES.

Se registró en el año de esta Memoria la transferencia por venta de. 17.566 acciones.

y por defuncion. 2.256

19.822

En 1872 por ambos conceptos.		13.867
------------------------------	--	--------

Más en 1873.		5.955 acciones.
--------------	--	-----------------

En fin de 1872 era el número de accionistas.		2.321
y en fin de 1873.		2.499

Más accionistas en 1873.		178
--------------------------	--	-----

(d) DIVIDENDOS.

A cuenta de los beneficios de 1873 se repartió á los señores accionistas un dividendo de 16 escudos por accion; y como complemento otro de 23, que hacen en el año 39 escudos por accion.

(e) CONTRIBUCIONES Y GASTOS DE ADMINISTRACION.

Satisfizo el Banco en 1873:

Por contribucion territorial.	Esc.	1.980 »
-------------------------------	------	---------

Por id. industrial.		21.300 »
---------------------	--	----------

Por censos, obras, seguros y demás gastos de la		
---	--	--

casa-Banco.		5.913'179
-------------	--	-----------

Por sueldos.		165.614'895
--------------	--	-------------

Por gastos comunes.		36.949'630
---------------------	--	------------

Por id. judiciales.	3.955'324
Por id. eventuales.	25.824'616

Esc. 261.837'644	
Importó todo lo satisfecho en 1872.	253.954'792

Más en 1873.	Esc. 7.882'852
----------------------	----------------

Por confeccion de billetes en el año de 1873 se han pagado escudados 43.162'605, aplicados en la forma siguiente:

A cuenta de la emision de 31 de Diciembre de 1871.	Esc. 12.806'053
--	-----------------

A id. de la id. 30 Noviembre 1872.	18.912'901
--	------------

A id. de la id. 1.º Mayo 1873.	11.443'651
--	------------

Esc. 43.162'605	
-----------------	--

(f) EMPRÉSTITO DE 175 MILLONES DE PESETAS EXIGIBLE AL BANCO COMO CONTRIBUYENTE.

Por el primer plazo del empréstito nacional de 175 millones de pesetas, correspondiente al Banco, contribuyente como por los conceptos de territorial é industrial, ha satisfecho 127.860,384, cuyos recibos están en cartera para canjearse en su día por las correspondientes láminas del Tesoro.

Dicho pago se ha hecho usando de las ventajas que ofrecia el decreto de 24 de Noviembre, y obteniéndose un beneficio de escudados 27.234'947.

(g) SUCURSALES.

Las sucursales han seguido su marcha normal, con arreglo á las instrucciones del Banco, prestando apreciables servicios y dejando algunas utilidades, despues de sufragar sus gastos, además de otros provechos positivos que por su naturaleza no lucen en los respectivos estados.

Las ganancias liquidas de aquellas cajas ascendieron en Valencia.	Esc. 3.893'404
y en Alicante á.	7.346'138

Esc. 11.239'542	
-----------------	--

Además debe considerarse como beneficios de las mismas dependencias lo siguiente:

	VALENCIA.	ALICANTE.
Economía del 1/2 por 100 de comisión s/ esc. 627.811'817 y 101.447'468, cobrados respectivamente por obligaciones de compradores de bienes desamortizados.	Esc. 3.139'059	507'237
Idem del 1/4 id. s/ esc. 3.661'160 y 1.399'000 por entregas de productos de contribuciones y otros conceptos.	9.152'900	3.497'500
Esc. 12.291'959		4.004'737

(h) ALTERACIONES EN EL PERSONAL DEL CONSEJO DE GOBIERNO.

En 25 de Diciembre del año á que se refiere esta Memoria sufrió el Banco la muy sensible pérdida del digno consejero Sr. don Bernardo Ansaldo y Ferrazo, que desde el 5 de Noviembre de 1850 venia desempeñando aquel cargo. Su notoria probidad y celo por el establecimiento, le grangearon la particular estimacion, con que siempre le distinguió el Consejo, así como le recomiendan á la buena memoria de los señores accionistas.

Le reemplazó el primero de los supernumerarios, señor don Manuel Gonzalez Serrano.

(i) EMPLEADOS.

Tambien en el trascurso del mismo año, cuando estaba celebrándose la anterior Junta general, falleció el laborioso y entendido secretario, Ilmo. Sr. D. José de Adaro: y los señores accionistas dieron ya señaladas muestras del aprecio que merecian sus buenos servicios al Banco, acordando una pension de gracia para su viuda.

Le reemplazó el Ilmo. Sr. D. Manuel Ciudad de la Hoz, director que era de la sucursal de Valencia, y á este el Ilmo. Sr. don Gabriel Secades.

Los empleados han desempeñado sus trabajos con la exactitud debida y con el celo que es tradicional en los mismos.

(j) TURNO DE ELECCION DE SEÑORES CONSEJEROS.

Los consejeros á quienes por turno coresponde cesar en el año actual, son los Excmos. Sres. Marqués de Casariego, D. Acisclo Miranda y D. Manuel María Alvarez. La Junta procederá, segun lo estime, á su reemplazo ó reeleccion.

Madrid 3 de Febrero de 1874.—El gobernador, Manuel Cantero.

FERRO-CARRIL DE MALLORCA

(DE PALMA Á INCA.)

(Conclusion).

El importe total del material contratado hasta la fecha, comprendido en el estado letra A, asciende á la suma de 371.802'000 escudados.

Las obras de explanacion que quedaron á punto de empezar al finalizar el año 72, han recibido notable desarrollo durante el 73, habiéndose contratado la ejecucion de todas las de explanacion y de fábrica para pasos de agua que comprende la seccion de Palma á Inca, exceptuando las correspondientes á los tres primeros kilómetros, por medio de seis contratos hechos en pública licitacion, que llevan los números de orden 1, 2, 4, 11 y 14, y tres hechos particularmente por falta de licitadores, señalados con los números 3, 5 y 8.

El estado letra B da á conocer el objeto concreto de cada uno de estos contratos, los nombres de los contratistas, las cantidades abonadas por las obras hechas hasta el 31 de Diciembre y todos los demás datos dignos de mencion.

Las obras comprendidas en el contrato núm. 1 están ya terminadas y recibidas provisionalmente. Las de los demás contratos señalados con los números 2, 4, 6, 11 y 14, no están terminadas todavía; pero algunas de ellas se hayan ya muy adelantadas y podrán recibirse en breve tiempo, especialmente las correspondientes al número 2, que comprende el importante puente sobre el torrente de Alaró, al cual sólo falta la colocacion de la barandilla.

Los contratos 4 y 6 se encuentran algo atrasados, teniendo en cuenta el tiempo trascurrido y la importancia de sus obras, á consecuencia de las dificultades que ha promovido en uno y otro la naturaleza de la roca que ha habido que desmontar y que, carcomida y agrietada en varios sentidos no se ha prestado al rápido empleo de la pólvora, ocasionando gastos de mucha consideracion.

Los contratos de explanacion y obras de fábrica para pasos de agua que no han sido hechos por medio de pública licitacion y que llevan los números 3, 5 y 8, comprenden todas las obras de los kilómetros 4 y 5 que se habian englobado para formar un sólo contrato; pero como la subasta no dió resultado por falta de licitadores, se dividió en tres pequeños contratos que fueron adjudicados sucesivamente sin las formalidades de la licitacion. Los números 3 y 5 están ya muy adelantados y el número 8 que comprende el puente sobre el torrente del Pont d'Inca, aunqus re-

trasado por las prolongadas avenidas del torrente durante el mes de Noviembre, es de esperar se termine en breve tiempo.

Por medio de pública licitacion se ha contratado tambien la construccion de los edificios para viajeros de las estaciones de Santa María, *Pont d'Inca*, Alaró y Lloseta cuyos contratos llevan los números de orden, 9, 10, 12 y 13.

El de Santa María es el único que se encuentra bastante adelantado estando ya sus muros tanto de fachada como interiores á la altura de la faja del piso principal; para los demás no ha trascurrido tiempo suficiente, despues que fueron comenzados, para poder señalar á esta fecha progresos de importancia.

El estado letra C resume las circunstancias principales de los contratos expresados.

Próximamente se substará la construccion de los edificios de las demás estaciones; pero un grave obstáculo se ha opuesto á que pueda adelantarse tanto en lo relativo á la de Palma Fijado definitivamente su emplazamiento en las afueras de la puerta Pintada, la Direccion facultativa formó el oportuno ante-proyecto que se elevó al ministerio de la Guerra, solicitando la autorizacion necesaria por hallarse aquel emplazamiento comprendido en la zona táctica de la plaza de Palma. El gobierno de la República concedió el permiso solicitado, pero imponiendo á la empresa la obligacion de retirar la verja que limita la estacion á la distancia de 150 metros del revestimiento exterior de la cortina de la muralla, y entendiéndose esta concesion como provisional hasta que se presentase el proyecto definitivo. Formóse este en seguida y al elevarse de nuevo al ministerio, solicitó la empresa que se la eximiera de aquella obligacion, haciendo presente los perjuicios que ocasionaria no sólo á la empresa sino al público en general; pero el gobierno en 27 de Noviembre aprobó el proyecto mencionado dejando subsistente la obligacion de alejar la estacion. Esta orden del ministerio de la Guerra fué recibida en esta isla con tan general desagrado por los grandes perjuicios que ha de ocasionar al público, que ha dado lugar á que en contra de ella hayan acudido al gobierno la Excm. Diputacion provincial y todos los ayuntamientos de los pueblos que la línea atraviesa. Además, la autoridad competente, á tenor del decreto ley de 14 de Noviembre de 1868, ha declarado que es de utilidad pública que la estacion se construya en el punto en que antes se habia proyectado.

Aparte los perjuicios que el emplazamiento fijado por el ministerio de la Guerra ha de ocasionar á la empresa, los que ha de sufrir el público y sus justas quejas han sido ya motivo suficiente para que la Junta haya suspendido las obras que iba á emprender para acudir tambien al Excmo. señor presidente del Poder ejecutivo en solicitud de que modificando la orden de 27 de Setiembre último, conceda la autorizacion necesaria para construir el edificio en el emplazamiento proyectado. De esperar es que tan justa pretension, recomendada por su utilidad y apoyada por la opinion pública sea atendida por el gobierno que con tanta predileccion mira los intereses del país.

El expediente de expropiacion de los terrenos que ha de ocupar la via férrea está casi terminado, faltando únicamente expropiar las ocho primeras parcelas del término de Palma, dos enclavadas en el de Binisalem y una en el de Inca.

El estado letra D demuestra el área expropiada, las cantidades satisfechas por este concepto y el precio á que por término medio resulta la hectarea y la cuarterada de terreno.

La Junta ha calculado aproximadamente el importe de los gastos que faltan todavía para la completa terminacion del ferro-carril, tomando por base la cifra á que se elevan los ocurridos hasta ahora y los servicios ya contratados, y se complace en manifestar á la general que abriga la halagüeña esperanza de que el presupuesto formado en el mes de Abril de 1872, que sirvió para fijar el capital de la Sociedad no sólo no será excedido sino que ni siquiera será alcanzado, á pesar del considerable aumento de

precio que desde entonces ha experimentado en el extranjero el material para ferro carriles, de los tipos altos á que se han sostenido los jornales en la isla desde que principiaron las obras y de la sustitucion de la via de sillares que se admitió en aquel presupuesto por la de traviesas que se ha adoptado, y que es sin disputa más costosa.

Cumpliendo la Junta de gobierno con lo que ofreció á la general en la sesion anterior, se ha ocupado en estudiar las reformas que conviniera introducir en los estatutos de esta Sociedad y no encuentra en ellos defectos de tanta importancia que merezcan una seria modificacion. Cree que sin alterarlos en lo más mínimo, llenan cumplidamente su objeto; y sólo en el caso de que más adelante la experiencia aconseje una reforma ó la Junta general la crea conveniente, propondrá la de gobierno que se introduzca una pequeña variacion en el art. 20 y que se redacte con más claridad el primer párrafo del art. 34. En concepto de la Junta de gobierno estas modificaciones son tan insignificantes que no bastan por sí solas para motivar una reforma; pero sin embargo, si la Junta general lo estima conveniente, podrá acordar reunirse en sesion extraordinaria para introducir todas las que juzgue necesarias.

Faltaría la Junta á uno de sus más sagrados deberes si antes de terminar esta reseña no dedicara un doloroso recuerdo á la memoria de su dignísimo vice-presidente el Sr. D. Juan Bautista Socias. Amante como el que más de cuanto contribuía al engrandecimiento y prosperidad de nuestra isla, no habia empresa ni mejora á que no fuera unido su nombre. Distinguido jurisconsulto y conocedor estudioso con toda especialidad de la legislacion mercantil, hubo de tomar una parte muy activa en la constitucion de nuestra Sociedad y despues de haberla prestado importantes servicios, la muerte vino á privar á la Junta del eficaz auxilio de su inteligencia antes de que pudiera ver realizada la obra objeto de su constante predileccion. Justo es, pues, que la Junta consigne aquí el profundo dolor que le causó tan irreparable pérdida.

Por demás minucioso fuera el trabajo de entrar en la explicacion de cada una de las cuentas que forman el balance que acompaña á esta Memoria y que demuestra la situacion económica de la Compañía al terminar el año 1873. De su estudio se ha ocupado la comision inspectora, y oido su dictámen, la Junta general resolverá lo que estime más acertado.

Es muy grato para la Junta reiterar cuan cumplida es la satisfaccion que experimenta, y que hizo constar ya en su anterior Memoria, por el celo é inteligencia con que han llenado sus deberes así el ingeniero director y los demás empleados de la seccion facultativa, como todos los de la administracion y secretaria.

Para cubrir las vacantes que resultaron en la Junta de gobierno á consecuencia del fallecimiento de D. Juan Bautista Socias, y de haberse colocado antes D. Damian Bernad en el caso de que trata el art. 19 del reglamento, cometiendo en el espacio de tres meses un número de faltas de asistencia injustificadas, mucho mayor que el máximo de las que segun aquel pueden tolerarse, designó la Junta provisionalmente á los señores marqués del Reguer y D. Jacinto Feliu y Ferrá que desempeñaban cargos de suplente. Con estos nombramientos no quedó suplente alguno para sustituir á los vocales propietarios en los casos previstos en el art. 32 de los estatutos y considerando la Junta que por ser de cada dia más importantes las cuestiones que se sometian á su deliberacion, era más necesario que estuviera completa para que á sus sesiones concurriera el mayor número posible de vocales, dió cumplimiento al art. 34 de los estatutos y cubrió las plazas de suplentes, nombrando provisionalmente á los señores D. Pablo Sorá, D. Fernando Cotoner marqués de la Cenía, y don Antonio Sureda y Ferrá, accionistas que reúnen las condiciones exigidas en el art. 29 de los mismos estatutos. La Junta general deberá por consiguiente proceder al nombramiento de dos voca-

les propietarios en reemplazo de los Sres. Bernad y Socías, al de un suplente que quedó sin nombrar en la anterior reunión ordinaria y al de los cinco accionistas que han de formar la comisión inspectora durante el nuevo año social.

Palma 3 de Febrero de 1874.—El presidente, conde de Montenegro.—El vicepresidente, marqués de la Bastida.—Vocales: Francisco Manuel de los Herreros.—Cayetano Socías.—José de Cáceres.—Juan Sureda y Villalonga.—Rafael Pomar.—El marqués del Reguer.—Jacinto Feliu y Ferrá.—P. A. de la J. de G.—Teodoro Cerdá, secretario.

ATAQUE Á UN TREN.

Un testigo presencial ha facilitado algunos detalles relativos á lo ocurrido noches pasadas con el tren-correo cerca de Daimiel con una partida de gente armada.

A las diez y media y á pocos kilómetros de Daimiel, el silbato de la máquina hizo la señal de alarma. El teniente de caballería de Villaviciosa D. Nicanor Ruiz Delgado venia en dicho tren conduciendo 36 caballos de requisa desde Ciudad-Real, custodiándole 25 guardias civiles, los cuales á su voz y la del alférez que los mandaba se lanzaron á tierra á pesar de las voces de «¡Alto: el que se baje muere!» Rompióse el fuego dando los salteadores gritos de «¡Viva Carlos VII!» y el primero que se acercó al tren cayó muerto instantaneamente atravesado el corazón de un balazo. Algunos otros trataron de acercarse, pero uno de ellos cayó tambien, y esto sin duda les intimidó hasta el extremo de retirarse silenciosamente. El tren tuvo que retroceder á Daimiel, donde fueron curados un quinto que al salir del coche le dieron un tiro en la cabeza, y al fogonero que boca abajo, como los agresores le habían obligado á ponerse, le hicieron una descarga, sin que afortunadamente le hiriesen más que en la mano izquierda. Uno de los caballos de requisa tambien apareció muerto en el vagon, sin duda por el excesivo frio y las muchas horas que llevaban sin alimento.

A las siete de la mañana se presentó el señor juez acompañado de algunos guardias, salieron con máquina exploradora á reconocer el terreno y solo se encontró un muerto, bien vestido y armado de puñal y escopeta, aun montada, pues no tuvo tiempo de dispararla, segun declaracion del guarda-aguja, que estuvo en poder de los malhechores, amenazado con ser fusilado si el tren retrocedia. La partida se componia de unos 35 ó 40 hombres.

Los viajeros hacen grandes alabanzas de los mencionados oficiales y bravos guardias civiles.

CRÓNICA.

Pago de cupones. Hace ocho dias que un diario publicó las siguientes líneas:

«El pago de los cupones de la deuda exterior es ya un hecho. Segun nuestras noticias, confirmadas por un telegrama de la agencia Fabra, en la reunion de tenedores de los mismos celebrada en Lóndres, ha habido conformidad con las bases presentadas para la celebracion del contrato que ha de producir el pago de aquellos.»

Confirmando esta noticia, dice un telegrama de Lóndres:

«La asamblea de tenedores de fondos extranjeros ha aceptado las proposiciones del gobierno español relativas al pago de los cupones vencidos.»

Exposiciones. Dentro de un mes, á más tardar, habrán terminado los trabajos de la comisión de la Exposición de Viena, y muy en breve comenzarán, segun parece, los preparatorios pa-

ra que España concorra á las de Florencia, Lóndres y Filadelfia, por una comisión que se formara probablemente con individuos de la actual, que tanta actividad y celo ha demostrado por los intereses de nuestros productores.

Así lo dice un colega.

Comercio exterior de Francia. Si son exactos los datos estadísticos que acaban de publicarse en Francia, el comercio de importación y el de exportación ascendió allí el año próximo pasado á 7.527 millones de francos, lo cual prueba, en el supuesto indicado, la sin razón con que se quejan nuestros vecinos de paralización de los negocios.

Fusion del Norte y Santander. La Junta general de accionistas de la Compañía de los caminos de hierro del Norte de España, celebrada el día 7 del corriente, aprobó por unanimidad el convenio de compra de la línea de Alar á Santander, y designó en su virtud, para que pasaran á formar parte de su Consejo de administración, á los excelentísimos señores marqués de Mauzamedo, D. Emilio Bernar y D. Federico Luque, que pertenecian al Consejo de la mencionada línea de Alar á Santander.

Banco de España. El domingo último se verificó la Junta general de accionistas del Banco de España, siendo aprobada la Memoria presentada por el Consejo, (que hoy concluimos de publicar) y reelegidos como consejeros los señores marqués de Casariego, Alvarez (D. Manuel María) y Miranda (D. Acisclo).

El inventor de la hélice. Ha fallecido en Lóndres sir Francis Pettit Smith, el inventor de la aplicación del hélice como propulsor en los buques.

Cable de Barcelona á Marsella. Ha llegado á Barcelona D. José Aparicio y Fernandez, representante de la Compañía del cable directo de Inglaterra, cerca de la administración española.

El objeto de su viaje se relaciona con la próxima colocación del cable submarino eléctrico de Barcelona á Marsella, de que es concesionaria la Compañía The India Rubber Gutta-Percha and Telegraph Works, de Lóndres, en cuyos grandiosos talleres se ha construido.

El día 25 de Febrero salió de dicho punto el vapor *Dacia*, propiedad de la expresada Compañía constructora, conduciendo á bordo el cable y el personal encargado de dirigir las operaciones, que quedarán terminadas en un breve plazo, pues la Compañía concesionaria se propone poner el cable en explotación en el transcurso del corriente mes.

Más sobre cupones. A lo que decimos en otro lugar, podemos añadir que el arreglo aceptado por el comité de tenedores ingleses para el pago de los cupones, vencidos consiste en que recibirán un nuevo papel de 5 por 100, amortizable en cierto número de años.

Apertura del Norte. Dice un periódico, muy bien informado generalmente que los centros carlistas han entablado en París nuevas negociaciones con la Compañía hispano-francesa para la apertura del ferro-carril del Norte.

Por nuestra parte, no podemos apreciar el fundamento de la noticia.

Impuesto sobre el tráfico. La Asamblea francesa ha aprobado el día 9, por 364 votos contra 325, el impuesto sobre pequeña velocidad.

Valores americanos. Hé aquí los precios de los principales americanos que sólo se cotizan en la Bolsa de Londres:

Buenos-Aires.	6 0/0 de	88 á 90
Chileno.	6	101 á 103
—	5	90 á 92
Costa-Rica.	6	29 á 31
Uruguay.	6	73 á 75

Carbon inglés. El valor del carbon de piedra exportado de Inglaterra en 1873, asciende á la enorme suma de cerca de 1.301 millones de reales.

La producción total de carbon en Inglaterra, que no escedia en 1836 de 4.000.000 de toneladas, se eleva hoy á 120.000.000, que se reparten en esta forma:

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

Las fábricas de hierro consumen más de la cuarta parte de la producción total. Los puertos principales de exportacion son los de Cardiff, Swansea y Newport; pero estos últimos vienen sufriendo una ruda competencia que les hace el primero. Para apreciar su importancia respectiva, reproducimos el siguiente estado de exportacion que corresponde al año 1873:

	Al extranjero.	Cabotaje.
Cardiff.	2.697.566	964.268
Swansea.	628.145	255.124
Newport.	301.516	779.606
Llanelly.	94.634	150.414
Saint-David's.	50.413	498
Total.	3.772.324	2.149.910

El único puerto que embarca más carbon que Cardiff es el de Newcastle; pero la importancia de este último consiste principalmente en sus embarques para puertos ingleses. También se exporta para el Báltico una cantidad considerable.

FERRO-CARRILES

DE TARRAGONA Á MARTORELL Y BARCELONA.

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

	Reales vellon.
48.990 pasajeros.	368.425'82
Mercancías, equipajes, etc.	279.186'11
Total.	647.611'93
Productos en igual mes de 1873	833.009'55
Disminucion.	185.397'62
Productos desde 1.º de Enero hasta 28 de Febrero de 1872.	1.434.550'35
Idem en igual período de 1873.	1.760.752'06
Disminución.	326.201'68

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

GUIA DE LOS ACCIONISTAS

JUNTAS GENERALES.

Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla.—El Consejo de administración del esta Compañía, tiene el honor de po-

ner en conocimiento de los señores accionistas que el día 12 de Mayo próximo, á la una de la tarde, tendrá lugar una Junta general extraordinaria en las oficinas de la misma, Paseo de Recoletos, 9, con objeto de acordar

- 1.º Si conviene acogerse á la ley de 19 de Octubre de 1869;
- 2.º Modificar, en este caso, los estatutos actuales;
- 3.º Acordar lo conveniente acerca de varios empalmes ó prolongaciones de la via.

Conforme con lo que disponen los estatutos, la Junta general se compone de todo accionista poseedor de 25 acciones á lo ménos. Los accionistas que deseen tomar parte en la Junta deberán depositar sus acciones 20 dias antes del señalado para su celebracion.

En Madrid, en el domicilio social, ó en la Caja de la Sociedad general de Crédito moviliario español. En París: en la Caja de esta misma Sociedad, boulevard Haussmann, 25.

Todo accionista con derecho de asistencia á la Junta general, puede hacerse representar por otro que tenga igual derecho. Nadie puede tener por sí, ó delegar más de diez votos sea cualquiera el número de acciones que posea.

Queda abierto el plazo para el depósito en los puntos arriba indicados, hasta el 22 de Abril próximo.

Madrid 10 de Marzo de 1874.—Por acuerdo del Consejo, el secretario, P. de Vargas.

El Consejo de administración de esta Compañía, tiene el honor de poner en conocimiento de los señores accionistas que el día 12 de Mayo próximo á las tres de la tarde, tendrá lugar la Junta general ordinaria en el domicilio social, Paseo de Recoletos, 9.

Conforme con lo que disponen los estatutos, la Junta general se compone de todo accionista poseedor de 25 acciones á lo ménos. Los accionistas que deseen tomar parte en la Junta deberán depositar sus acciones 20 dias antes del señalado para su celebracion.

En Madrid, en el domicilio social ó en la Caja de la Sociedad general del Crédito moviliario español.

En Paris, en la Caja de esta misma Sociedad, boulevard Haussmann, 25.

Todo accionista con derecho de asistencia á la Junta general, puede hacerse representar por otro que tenga igual derecho. Nadie puede tener por sí, ó delegar más de 10 votos, sea cualquiera el número de acciones que posea.

Queda abierto el plazo para el depósito en los puntos arriba indicados, hasta el 22 de Abril próximo.

Los depósitos hechos para la Junta general extraordinaria, son válidos igualmente para la ordinaria.

Madrid 10 de Marzo de 1874.—Por acuerdo del Consejo, el secretario, P. de Vargas.

Ferro-carril del Tajo.—En virtud de lo que determinan los artículos 60, 71 y 72 de los estatutos de esta Compañía, el Consejo de administración usando del derecho que le compete, ha acordado convocar á la Junta general ordinaria de señores accionistas para el día 12 de Mayo próximo venidero á las 2 de la tarde en las oficinas centrales, situadas en el palacio de Pozas, calle de Fernandez de los Rios, núm. 4.

Madrid 10 de Marzo de 1874.—El vocal secretario del Consejo de administración, Rafael Tamarit de Plaza.

Llody barcelonés de seguros marítimos.—No habiéndose podido deliberar en la Junta celebrada el 4 del corriente sobre la reforma de algun artículo de los estatutos y del reglamento de la Compañía, por falta de número de individuos que exige el art. 52 de dichos estatutos, con arreglo al art. 29 de los mismos se convoca á nueva Junta para aquel objeto, la que tendrá lugar á las tres de la tarde del miércoles, 18 del presente mes, en el local de las oficinas de la Compañía, plaza de la Merced, núm. 4. Y se avisa para que los señores socios que con arreglo á las disposi-

ciones del art. 27 tengan derecho de asistencia, se sirvan pasar á las oficinas de la misma Sociedad, desde el día 16 en adelante para recoger sus papeletas de entrada.

Barcelona 7 de Marzo de 1874.—P. A. de la J. D.—El secretario habilitado, E. Mallafre.

Sociedad del ferro-carril 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, á 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 ménos 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. Minondo.

Ferro-carril 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 ferro-carriles 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.

Lloyd barcelonés de Seguros marítimos.—Desde el día de mañana, de diez á doce, queda abierto en el despacho de esta So-

ciudad, plaza de la Merced, núm. 4, el pago del dividendo de dos duros por acción acordado por la Junta general por beneficios de 1873. Las acciones se presentarán acompañadas de facturas que se facilitarán en el mismo establecimiento y no serán admitidas al pago aquellas cuyos tenedores no se hallen reconocidos por la Dirección.

Barcelona 5 de Marzo de 1874.—P. A. de la D.—El secretario habilitado, E. Mallafre.

SUBASTAS

Compañía de los ferro-carriles de Ciudad-Real á Badajoz y de Almorchon á las minas de carbon de Belmez.—Necesitando esta Compañía para su consumo 4.000 arrobas castellanas de aceite de oliva, admite proposiciones para su suministro hasta el 28 de corriente en la Delegación de la misma, sita en esta capital, Plazuela del Angel, núm. 8, cuarto 2.º y en la secretaría del representante de la Delegación en Ciudad-Real.

El pliego de condiciones se hallará de manifiesto en las dos oficinas indicadas.

Madrid 13 de Marzo de 1874.—El administrador delegado, José Canalejas y Casas.

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

Para toda la América latina puede hacerse la suscripción dirigiéndose al administrador de la GACETA INTERNACIONAL, (12 rue de Livourne, en Bruselas) remitiendo el importe anticipado en libranzas, como para dicho periódico, sobre cualquiera capital de Europa.

GACETA INTERNACIONAL.

Esta revista hispano-americana se publica semanalmente en Bruselas, en castellano, y se consagra á defender la integridad del territorio de España y á estrechar las relaciones de comercio y amistad entre los españoles peninsulares y los que constituyen las repúblicas hispano-americanas. Tiene próximamente el mismo tamaño forma y extensión que la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, y en los cuatro años que lleva de existencia ha prestado grandes servicios á nuestro país.

Redaccion: 12, rue Livourne, Bruselas.

Precios de suscripción: En Europa, un año, 42 francos; 6 meses 21 y un trimestre, 11.—En América, un año, 12 pesos; 6 meses 7 pesos; un trimestre 4.

Se admiten suscripciones en la administración de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, Cervantes, 16, Madrid.

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, Londres 1862, Paris 1867, Havre, Lyon 1872

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

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

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

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias. Útiles y herramientas para contratistas, etc. Confeccion de planos y presupuestos, etc.
Representantes de las mejores fábricas de Inglaterra, Francia, Bélgica y Estados-Unidos.

FERRO-CARRIL COMPOSTELANO DE SANTIAGO A CARRIL.

CONSEJO DE ADMINISTRACION.

PRESIDENTE

Excmo. Sr. D. EUGENIO MONTERO RIOS.

VOCALES

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

DIRECTOR GERENTE.

Sr. D. INOCENCIO VILARDEBÓ.

Capital social 25.000.000 de reales.

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

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

1.^a La Compañía del ferro-carril compostelano, en conformidad con lo dispuesto en los estatutos por los que se rige y continuará rigiéndose, y previa la 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 seccion concedida.

3.^a Las acciones serán nominativas, por valor de dos mil reales cada una, y deberán satisfacerse en nueve plazos, á saber: de veinte por ciento el primero, y los ocho restantes de diez por ciento cada uno. El pago de todo dividendo se anunciará con treinta dias de 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 seccion 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.

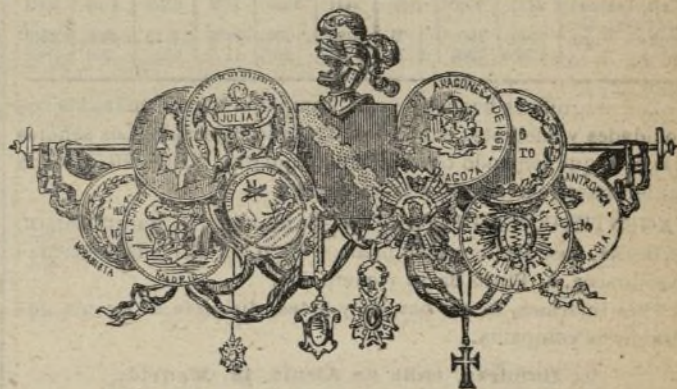
Se vende, por un precio sumamente arreglado, un proyecto completo para un camino de hierro desde Val de Zafan á los Alfaques. Para las condiciones, dirigirse á D. Gregorio Lopez, avenida de la Libertad Y, en San Sebastian; y en Madrid á las oficinas de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

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 redacción y administración de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO



GRAN FOTOCRAFIA DE E. JULIA.

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

CASA EN PARIS

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

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

Único en retratos de niños.

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

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

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

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

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

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

THE PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY.

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. 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 (vía Lisboa)	2675	2060	1653	3441	2060	1149	6505	4166	2684
Santander, Coruña ó Vigo.	2940	1960	1175	3430	1925	1175	7345	4900	2940
Lisboa.....	2700	1960	1175	3130	1960	1175	6700	4200	2800

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

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

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

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

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.ª, EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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, terrajenes y minas, fabricacion de eclises, escarpias, placas de junta, trnillos y redoblones para ferro-carriles.

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

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

Para pedidos dirigirse en esta, Fuencarral número 147, 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 ERÍDICO, 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.^a; BARCELONA, D. Ripol y C.^a; SANTANDER, Pérez 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 explotación.	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...	29 al 4 Febrero...	22.515			2.617.221	95.566	2.959.397	86.152	257.824		9.404	
Albacete á Cartag...												
Alcazar á Ciudad-Real												
Manzanares á Córdoba.												
Norte de España.....	26 al 3 Marzo.....				1.087.908	78.479	1.212.213	87.425	124.305		8.946	
Tudela á Bilbao.....												
Valencia á Almansa y Tarragona												
Sevilla á Cádiz.....	22 al 28 Enero.....				320.190	105.009	259.513	83.187	63.677		21.872	
Córdoba á Sevilla.....	5 al 11 Febrero.....	3.509	56.094	175.340	281.434	92.878	208.001	83.190	29.433		5.688	
Zaragoza á Barcelona.												
Barcelona á Pamplona.	29 al 4 Febrero.....	16.955			734.340	61.659	721.807	60.607	12.533		1.052	
— á Francia.....												
— á Tarragona.....												
— á Sarriá.....												
Lérida á Reus y Tarrag.												
Alar á Santander.....												
Langreo á Gijón.....												
Palencia á Leon.....												
Córdoba Málaga.....												
Medina á Zamora y Vigo á Orense.....												
Ciudad-Real á Badajoz.												
Utrera á Moron.....												

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 7 AL 13 DE MARZO DE 1874.							CAMBIOS OFICIALES.		
FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	14 85	14 85	14 85	14 85	14 85	14 95	Albacete.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	14 5	..	14 95	14 90	15 ..	15 ..	Alicante.....	..	3/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 75	18 07	18 ..	17 85	18 12	18 10	Almeria.....	..	18
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..	Avila.....	..	3 8
Material del Tesoro no preferente con interés...	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	3 8
Bonos del Tesoro.....	52 20	52 4	52 60	52 45	52 50	52 40	Barcelona.....	..	3/E
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda idem.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	1/2 p.	3,8
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	..	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	..	98 50	..	..	..	..	Cádiz.....	..	..
ACCIONES DE CARRITERAS GENERALES.—6% anual									
Emision de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Castellon.....	par	1/8
Idem de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real...	1/4 p.	..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	..	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	39 ..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4	3/8
Idem de 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4	..
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	..	Granada.....	par	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	28 05	28 40	28 30	28 35	28 35	28 30	Guadalajara...	3/4	..
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	..	27 75	27 70	..	27 70	27 70	Huelva.....	..	..
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Huesca.....	..	..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	27 50	27 75	..	..	..	Jaen.....	..	1/4
Acciones de Banco de España.....	145 ..	142 ..	141 ..	141 ..	141 ..	142 ..	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	..
							San Sebastian..	..	1/2
							Santander.....	par	3/8
							Santiago.....	l.	..
							Segovia.....	1/2 p.	..
							Sevilla.....	..	..
							Soria.....	1/2 p.	1/8
							Tarragona.....	..	1/2
							Teruel.....	par	..
							Toledo.....	3/4	..
							Valencia.....	..	3/8
							Valladolid.....	..	1/2
							Vitoria.....	..	1/2
							Zamora.....	1/4	..
							Zaragoza.....	..	1/8
							Londres, á 90 d/f.....	49'60	..
							Paris, á 8 d/v.....	5'15	..
							Hamburgo, á 8 d/v...	..	..
							Génova, á 8 d/v.....	..	..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 4 AL 10 DE MARZO.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 4.	DIA 5.	DIA 6.	DIA 7.	DIA 9.	DIA 10.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	14 32	14 50	14 65	14 72	14 52	14 65
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	..	..	..	..	..	..
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 85	17 50	17 65	17 72	17 60	17 80
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..
Sociedad catalana general de crédito.....	..	..	56 50	56 50	56 50	56 50
Banco de Barcelona.....	..	..	88 ..	89 ..	88 ..	88 ..
Crédito moviliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..
Sociedad de crédito mercantil.....	21 25	21 ..	22 ..	22 ..	22 ..	22 ..
Camino de Barcelona á Francia.....	37 ..	37 50	38 ..	38 40	38 25	38 ..
— de Tarragona á Barcelona.....	68 50	..	98 50	68 50	68 50	68 50
— de Zaragoza á Barcelona.....	13 ..	13 ..	13 ..	13 ..	13 ..	13 ..
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..
Alumbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA de los EMPRÉSTITOS.	NUMERO de OBLIGACIONES.	CAPITAL reembolsable.	INTERES FIJO.	EPOCA de los VENCIMIENTOS.	DURACION de la AMORTIZACION.	NOMBRES de LAS SOCIEDADES.	ULTIMOS CAMBIOS.
1856-58.....	2.392.000	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alicante Norte.....	Paris 28 de Febrero 213 ..
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Zaragoza á Barcelona.....	185 50
1859.....	308.206	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Pamplona...	Bruselas 26 Febrero 278 ..
1859.....	44.984	1.900	3 0/0	Enero.—Julio.	..	Córdoba á Málaga.....	..
1858.....	290.000	1.900	57	Enero.—Julio.	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	..
..	..	..	..	..	..	Sevilla á Jerez.....	..
..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real á Badajoz...	..
..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 49 ..
..	..	..	..	..	..	Targ. á Martorell y Barc ^a	..
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Noroeste.....	Bruselas 26 Febrero. 49 50
..	..	..	..	..	..	Lérida á Reus.....	Paris 28 de Febrero 26 ..
..	..	2.000	3 0/0	..	..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 95 ..
..	..	1.900	3 0/0	..	..	Almansa á V. y Tarrag..	..
..	..	..	..	..	..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª série ..
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