

# 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.

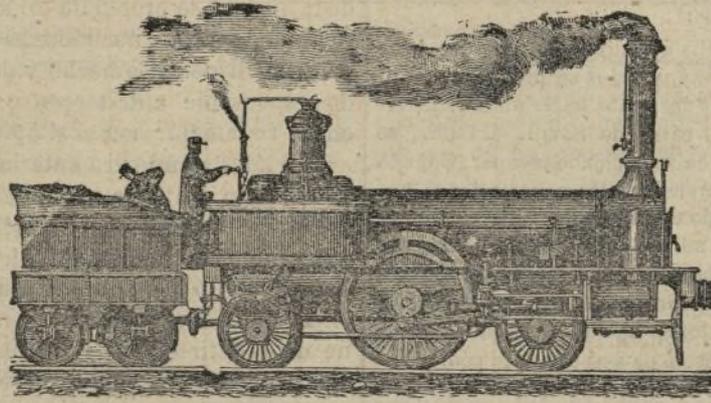
**VALENCIA:** librería de D. F. Matu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal.

### Extranjero y Ultramar.

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

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

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



## SE SUSCRIBE EN MADRID

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

### PRECIOS DE LA SUSCRICION

#### Madrid y Provincias.

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

#### Ultramar y Extranjero.

Por un año. . . . . 150 r  
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.

Los periódicos franceses.—Ferro carril del Tajo.—Ferro-carri de Medina á Salamanca.—Conferencia internacional de ferro carriles.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro carriles extranjeros.—Tramvías.—Movimiento de las ideas económicas.—Congreso postal.—Bancos populares.—Comercio inglés con el Oriente.—*Minería:* Explosiones en Inglaterra.—Maquinas de vapor.—Nueva campana de buzo.—El Krupp.—*Variaciones:* Una voladura en Londres.—La vigorita.—Sindicatura de la quiebra de Sarriá.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

## LOS PERIÓDICOS FRANCESES.

### EN LA CUESTION DE SEVILLÁ Á JEREZ Y CÁDIZ.

El sistema de generalizar lo que es sólo y particular de algunos, constituye entre las gentes poco escrupulosas en la eleccion de los medios que á sus fines convienen, un recurso de combate; pero recurso de mala ley en el doble sentido de faltar á la verdad primero, y de escudarse cobardemente en la supuesta opinion de otros, cuando no se tiene el valor de exponer la opinion propia.

De este mezquino sistema se ha dado un caso notable con motivo de la venta al Sr. Loring del camino de Sevilla á Jerez y Cádiz, caso de que ya nos hemos ocupado, si bien muy de paso, en los dos números anteriores; pero que merece la pena de tratarlo un poco más despacio, ahora que los sucesos lo han puesto más en claro.

El caso consiste en que un periódico de Madrid, muy pregonado y muy leído, hostil por lo visto á la solucion del asunto de la venta del camino de Sevilla á Cádiz, tuvo la llaneza de decir que toda la prensa financiera francesa se ocupaba de ese asunto y protestaba unánimemente contra dicha solucion; y esto lo decía el colega aludido, cuando

la referida prensa financiera del país vecino, no sólo no protestaba unánimemente, sino que no se ocupaba aún, de lo resuelto, por la sencilla razon de que todavía no habia llegado á su conocimiento. Antes, por el contrario, algunos de los periódicos franceses de que se trata, queriendo pasar por enterados, y presumiendo que el camino se venderia, como se habia creido, á la Compañía de Córdoba á Sevilla, dieron la noticia en este último sentido, quedándose tan tranquilos y satisfechos como si hubieran dicho la verdad.

Solo despues que nuestro colega madrileño incurrió en la grave falta de verdad á que nos hemos referido, empezó la prensa financiera francesa á ocuparse del asunto, abriendo la marcha dos periódicos, no financieros por cierto, sino dos diarios políticos, *La Liberté* y el *Messenger de Paris*, que efectivamente se presentaron hostiles, si bien rompieron el fuego en los dias 7 y sucesivos, despues de haberse dicho aquí lo de la protesta unánime.

Vamos ahora á ver lo que hay de cierto en lo de la prensa financiera francesa, que es lo concreto. Esta, bastantes dias despues de haberle colgado el milagro de su oposicion y protesta unánime, se ocupó en efecto del asunto, y el primer grupo que lo hizo lo constituyeron por cierto, los siete periódicos financieros de más circulacion que conocemos: cinco franceses, la *Semaine financiere*, el *Journal des actionnaires*, *L'Industrie*, el *Journal des chemins de fer* y *La France financiere*; y dos belgas, el *Moniteur des intérêts materiels* y *La finance nouvelle*.

De estos siete periódicos sólo uno de los belgas, el *Moniteur des intérêts materiels*, copia el artículo de *La Liberté* y le apoya.

De los seis restantes, *La France financiere* y *L'Industrie*, se limitan á dar cuenta de lo ocurrido en la Junta del 30 de Setiembre, sin añadir á la narracion el más pequeño comentario; otros dos, el *Journal des actionnaires* y el *Jour-*

*nal des chemins de fer*, no oponen más que objeciones hipotéticas; la *Finance nouvelle* no hace otra cosa que manifestar sorpresa; y por último, la *Semaine financière*, después de haber aplaudido la solución en los términos que ya extractamos en nuestro número del día 18, en el del 24 de Octubre confirma su apoyo, diciendo lo siguiente con relación á nuevos datos recibidos:

«La cesión del camino de Sevilla á Cádiz al Sr. Loring hace más ruido en Francia que en España, y todos se preguntan aquí cómo la Compañía de Córdoba, que declaraba hacer un tan mediano negocio anexionándose el ferro-carril de Sevilla á Cádiz, se muestra hoy tan contrariada por haberlo dejado escapar. Cuando se escriba la historia exacta y completa de las negociaciones habidas entre ambas Compañías, todo el mundo quedará convencido de una cosa: y es que, si ellas no han tenido éxito, si han dejado la puerta abierta á otra combinación, la culpa es del espíritu inconciliador, de las exigencias leoninas é imperiosas de los hombres de Córdoba á Sevilla. Estos se habían figurado que Sevilla á Jerez y Cádiz era una empresa de desecho, que podría batirosela cómodamente en sus pretensiones, y que, por cualquier precio que le ofrecieran, se entregaría, pues no habría que temer la competencia de otros compradores.

Pero aquellos señores se han equivocado doblemente, como se equivocan hoy día en las noticias que transmiten al público. No queremos prejuzgar nada acerca de los agravios de que reclaman ciertos accionistas, ó representantes de accionistas, contra los convenios de primero de Agosto; los tribunales decidirán si son procedentes; pero lo que hay de cierto es que toda la polémica de Córdoba se apoya en hechos materialmente inexactos. Pretenden que el camino de Sevilla á Cádiz, ha sido vendido á la Compañía de Málaga, y no hay nada de eso. Es el Sr. Loring quien ha comprado personalmente el camino, y se sabe que, para este negocio, acaba de constituir una Sociedad bajo la razón social: Loring, Heredia y Larios. Y estos tres nombres representan en España el primero de todos los créditos; y, comparada con ellos, la Compañía de Córdoba, que se encuentra tan satisfecha, haría una triste figura. Estos tres capitalistas de Málaga, sin contar sus amigos á quienes han interesado en el negocio, reúnen en efecto una fortuna de más de cuatrocientos millones de francos.

No es exacto pretender que el contrato Loring es idéntico al proyecto de contrato de Córdoba. Con este último, los accionistas de Sevilla á Cádiz no hubieran recibido nada durante una decena de años; mientras que el Sr. Loring les pagará sus cupones desde el año próximo. Además, ellos se sustraen á las contingencias de pleitos, á las lentitudes y dificultades de una liquidación, que ahora es inútil, pues que el Sr. Loring toma el camino en el estado en que se encuentra, con su activo y con su pasivo.»

El corresponsal que da estas noticias al colega, termina así:

«Los límites de una correspondencia no me permiten entrar en más amplios detalles: añadiré solamente que, no obstante las protestas de los Sres. Baux y Ladame, el ministro de Fomento ha dado las órdenes á los ingenieros del gobierno en Sevilla, para que se entiendan con el Sr. Loring, ó con su representante, lo cual es una aprobación implícita de la cesión á este último.»

Inútil es que ciertos diarios españoles se afanen por añadir citas de nuevos periódicos franceses que vienen cada día á reforzar la oposición: todos estos no hacen más que repetir en coro y sin conocimiento propio del asunto, las especies, y aun las palabras mismas del primero que recibió la consigna. Así es que todos ellos trasforman completamente la verdad de los hechos; todos hacen punibles omisiones de circunstancias en que precisamente estriba la razón de la legalidad del acuerdo tomado por la Junta ge-

neral de accionistas de Sevilla á Cádiz, y las ventajas que para estos ha traído el tratar con el Sr. Loring, en vez de hacerlo con la Compañía de Córdoba.

Pero no se trata sólo de ventajas: es que, si la venta se hubiese hecho á esta última, hubiera sido virtualmente nula, y la ley hubiera intervenido para declarar esta nulidad; porque se pretendía el absurdo de que una Compañía anónima que abandonaba el objeto social, quedando con esto disuelta de hecho y de derecho, continuara siendo responsable ante terceros; situación imposible y que choca rudamente con el simple buen sentido.

En nuestro número anterior ya quedó rebatido cuanto se ha dicho contra la venta del camino al Sr. Loring, y no es cosa de reproducirlo; y sólo porque la prensa, para cumplir con su obligación, tiene necesidad de repetirse, hemos vuelto hoy sobre el asunto.

Lo que hemos dicho de la necesidad que la prensa tiene de repetirse, nos recuerda que esa idea pertenece á Mr. Emile Girardin, el gran publicista que no há mucho pagó por la propiedad de la *Semaine financière*, de la cual hemos reproducido lo que han visto nuestros lectores, la respetable suma de 200.000 francos. Este dato explica la importancia y la independencia del periódico á que se refiere.

Esperamos ver qué contestan los periódicos franceses, cuyos ataques hemos refutado en el extenso artículo de nuestro número anterior, para discutir en caso necesario cualquiera de las cuestiones concretas sobre que fijen la polémica. Tenemos la esperanza de que serán contados los que contesten; porque todo periódico á quien no le vaya en la cuestión algo muy cercano, se habrá convencido de que habló en concepto de ser ciertos los hechos que refrieron los primeros predicadores de semejante cruzada, cuyos bríos son dignos de mejor causa.

Una nota publica *La Correspondencia* del miércoles relativa á la venta del ferro-carril de Sevilla á Cádiz, en que, se dice no ser exacto que toda la prensa francesa pida que mientras los tribunales resuelven sobre la demanda de nulidad de la venta del camino de Jerez, el gobierno intervenga en la Empresa, y que esa opinión sólo ha sido formulada por un determinado diario financiero; pero que, elevada la cuestión á su terreno propio, que es el de los tribunales, sólo á ellos compete en España adoptar las providencias oportunas, para garantizar los intereses de los litigantes, ajenos enteramente á la acción gubernativa, que sólo pueden ejercer para que no se interrumpa el servicio público, el cual se halla completamente garantido en la actualidad.

Los adversarios comienzan á batirse en retirada.

#### FERRO-CARRIL DEL TAJO.

El estado de las obras de la línea de Madrid á Malpartida, de la Compañía del ferro-carril del Tajo, era, en 30 de Setiembre último, el siguiente:

Kilómetros concluidos de explanación y obras de fábrica, 210 kilómetros, lo que representa 7 de aumento en el trimestre que comenzó el 1.º de Julio.

El valor de las expropiaciones pagadas hasta el 30 de Setiembre, es de 5.709.768 reales, de los cuales se han satisfecho en el trimestre último 98.679.

Las explanaciones, al precio del contrato de construcción y según el presupuesto oficial, han costado 42.794.811 reales, lo que representa en el trimestre un aumento de 1.946.636.

En las obras de fábrica, importantes 10.145.373 reales, el aumento, en el mismo período trimestral, ha sido de 63.984.

En la vía y su material van invertidos 5.301.115 reales, y de ellos 1.628.525 desde el 1.º de Julio al 30 de Setiembre.

El material móvil ha costado, hasta la fecha del estado, 144.000 reales.

Los gastos imprevistos figuran, desde que comenzó la construcción, por la suma de 2.405.780 reales, de los cuales 143.584 corresponden al último trimestre.

En resumen el importe total de las obras y expropiaciones asciende á la suma de 66.850.847 reales, siendo lo gastado desde el 1.º de Julio al 30 de Setiembre, 4.025.408 reales, cantidad importantísima, dadas las tristes circunstancias porque atraviesa el país y las no ménos penosas que afectan al crédito y á cuantas industrias dependen de él.

No se incluye en la valoración el importe de las expropiaciones, explanaciones y obras de fábrica de los kilómetros que están en construcción.

Se ha hecho, además de todo lo indicado, el asiento de la vía en los nueve primeros kilómetros, y está construida la estación de empalme, con las instalaciones necesarias para el servicio.

Con razón decíamos en nuestro número anterior que la Compañía del ferro-carril del Tajo merece las mayores alabanzas, por su constancia, su actividad, sus esfuerzos, y hasta por su fortuna; que la fortuna en estos casos no es hija de la suerte ciega, sino de un concurso de circunstancias que sabe reunir el que la alcanza.

#### FERRO-CARRIL DE MEDINA A SALAMANCA.

Tenemos noticias muy satisfactorias que comunicar á nuestros lectores acerca del estado de este camino, y que no son por cierto las únicas que anunciamos en el presente número, que las contiene también referentes al ferro-carril del Tajo.

Este y algunos otros esfuerzos de patricios distinguidos españoles que, en medio de la conflagración general del país, tienen el valor de consagrarse á semejantes empresas, propias sólo de la paz; que arriesgan sus fortunas, su tranquilidad, y hasta sus personas, en dar muestras de que aun conservan virilidad los elementos industriales de España, presta gran consuelo al ánimo abatido, y hace confiar en el porvenir.

El ferro-carril de Medina del Campo á Salamanca, objeto de estas líneas, recordarán nuestros lectores que, apenas constituida la Empresa actual, se encontró con una embrolladísima complicación producida por los derechos que decían tener, no uno, sino varios concesionarios, por

muertes, herencias, retroventas, y otros motivos, para la propiedad de la concesión. Y, como si esto no fuera bastante, contratistas que pretendían haber pactado con los concesionarios, no sólo trataban de imponerse á la nueva Empresa para hacer ellos las obras, sino que hasta llegó el caso de que dichos contratistas se pusieran á trabajar, no habiendo faltado jueces que amparasen esta y otras intrusiones y desafueros.

Todo ese enjambre de pleitos y otras complicaciones las que ofrecía la dificultad de encontrar material y sus elevadísimos precios; los contratiempos anejos á la situación general de España; lo maltratado del crédito; todo esto lo ha sabido vencer la Empresa actual, auxiliada poderosamente por los recursos que le ha facilitado, según creemos, el Banco de Castilla.

En la actualidad, las obras del camino están casi totalmente concluidas, en términos de que la sección de Medina del Campo á Cantalapiedra pudiera muy bien inaugurarse á principios de Diciembre; y de seguro, si no se abre al público para esa fecha, se pondrá en explotación desde principios del año próximo.

En cuanto al material, así el fijo como el móvil, está ya completo y en el camino mismo y pagado en su totalidad. El material de trenes consta de diez máquinas, seis para viajeros y cuatro de gran potencia para mercancías, con el número de coches y vagones necesario para el servicio de toda la línea.

En una palabra, la construcción de esta vía está asegurada en su totalidad para dentro de un breve plazo, y la Empresa desembarazada y libre de los numerosos obstáculos que se le han presentado y de que tan hábil y afortunadamente ha sabido triunfar.

#### CONFERENCIA INTERNACIONAL DE FERRO-CARRILES

Se anuncia que los encargados de negocios de Suiza han remitido hace pocos días á Londres, París, Viena, Roma, San Petersburgo y Berlin, una nota simultánea de su gobierno, cuyo objeto es provocar una conferencia internacional de las administraciones de todos los ferro-carri-les de Europa.

Suiza desea someter al examen de esa conferencia los cuatro puntos siguientes:

1.º Los límites de la responsabilidad de la Compañía que recibe la primera las mercancías, para expedirlas á un punto de destino lejano, así como la que corresponde á las diferentes Compañías intermediarias.

2.º Qué tribunal es el competente, en caso de que surjan contestaciones entre los diversos interesados.

3.º La aceptación de ciertas formalidades para acreditar los perjuicios eventuales, ya sea en el interior, ya en el exterior, que sufran los bultos expedidos.

4.º El reconocimiento, por regla general de todas las administraciones, de que la Compañía que hace la entrega al destinatario, quedará responsable respecto de éste; salvo su derecho de reclamar á las Compañías precedentes que hayan intervenido en el transporte.

Este último punto es el que nos parece ha de presentar mayores dificultades para llegar á un acuerdo, puesto que,

para cumplir su objeto, sería necesario hacer en cada trasbordo de los trenes de una Compañía á los de otra, un reconocimiento pericial, y además intervenido por agentes autorizados por el tratado internacional que se aoptase, para certificar acerca del estado de las mercancías en cada cambio de línea.

### PRENSA EXTRANJERA.

*Moniteur des intérêts matériels.*—Reproduce el mismo párrafo en favor de la venta del camino de Sevilla á Cádiz al Sr. Loring, que hemos traducido y publicado en la reseña de la prensa extranjera de nuestro número anterior; pero como el colega de Bruselas se mostró favorable á las opiniones de la *Liberté*, no se atreve á volver entre lo que ya dijo, y se refugia en el pobre recurso que revelan estas palabras:

«Continuamos siendo de parecer de que, á condiciones iguales, la fusion con la Compañía de Córdoba á Sevilla, era *mucho más sencilla* y más ventajosa, que la combinacion acordada por la Junta general de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz.»

Lo de la *sencillez* ya han podido apreciarlo cuantos hayan leído la detallada y exacta historia que en nuestro número anterior hemos hecho de este asunto; lo de *más ventajosa* la fusion con la Compañía de Córdoba, tambien se ha visto, desde el momento en que, con dicha relacion, hemos desvanecido el cúmulo de hechos falsos alegados por la prensa extranjera, ó mejor dicho, por los primeros que, con su falta de verdad, indujeron á error á todos los demás periódicos.

*Journal des chemins de fer.*—«La exterior española ha retrocedido desde 19 1/8 á 18 1/4. Despachos de Madrid nos participan que la comision creada por el Sr. Camacho en el ministerio de Hacienda, para determinar las bases de la reduccion de la Deuda de España, se propone preguntar al ministro, cómo y con qué recursos cuenta pagar la renta, despues de su reduccion. La pregunta nos parece indiscreta, y es probable que el ministro no la conteste satisfactoriamente.»

En otro lugar, dice:

«El Moviliario español es, sobre todo, el que se distingue en esta campaña, puesto que cierra á 650, con una alza da 33.75 francos. Se asegura que el 16 de Noviembre próximo, en que se celebrará la Junta general de accionistas, se decidirá sobre la nueva combinacion financiera relativa al Moviliario español.»

Como puede verse en la *Guía de los accionistas* del presente número, la Junta general á que se refiere el colega, no se celebrará hasta el día 27 del mes que hoy empieza.

*Journal des actionnaires.*—«La exterior española, que se vendía el viernes á 19 1/2, ha vuelto al precio de 18 1/2. Se esperaba una batalla decisiva; pero los beligerantes parecen igualmente impotentes para intentar nada importante. Esta inaccion desanima á los compradores.»

Hé aquí sus noticias sobre los valores de nuestros ferro-carri en la Bolsa de París:

«Una nueva alza acaba de conducir la accion del Norte de España á 196.25. La obligacion de prioridad se cotiza á 202, y la de interés variable ha progresado 10 francos, avanzando, desde 169, á 179. La subida de las acciones está, segun dicen, dirigida por manos poderosas, y se asegura que se relaciona con una combinacion por la cual se trata de la fusion del Norte de España con las Compañías de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.

»La accion de Zaragoza á Pamplona se inscribe en la cotizacion á 117.50, lo que representa una subida de 8.75 en la semana.

*La Semaine financière.*—Además de la calurosa defensa que hace de la venta al Sr. Loring del camino de Sevilla á Jerez y Cádiz que insertamos en otro lugar de este número, dice respecto de nuestra deuda:

«Los fondos españoles están parados: los arreglos que se decian hechos con los acreedores ingleses continúan en estado de proyecto y de discusion. Los resultados políticos y militares que se esperaban del reconocimiento del gobierno del general Serrano por la Europa, están lejos de responder á lo que todos se prometian de ellos. No es, pues, extraño que los numerosos compradores de la exterior española en París y en el extranjero se descorazonen, y que, estando la semana anterior á 19, se vea hoy poco buscada á 18 3/16.»

*L'Industrie.*—«Los fondos españoles están flojos. Los resultados que algunos esperaban del reconocimiento por la Europa del gobierno de Serrano, no se dan prisa en manifestarse.»

«Entre los caminos extranjeros, es notable la alza del Norte de España y de los de Pamplona: la situacion de estos caminos no es brillante, sobre todo los de Pamplona; pero corren rumores de fusion, y esto explica que los mejor informados encuentren justificados los precios de 210 del Norte de España, y de 120 del Pamplona.»

*La France financière.*—Publica una correspondencia de Madrid sumamente fundada, censurando la administracion del Sr. Camacho, «por su gestion poco reflexiva y con frecuencia en oposicion con las reglas más elementales de la economia política.» Las observaciones del corresponsal no admiten réplica y las comparaciones con que las apoya son perfectamente exactas.

En su artículo de Bolsa, dice que el Moviliario español está á 657.50, y que se le vaticina el curso de 700.

En lo *Crónica de los valores* de este periódico, encontramos la siguiente noticia:

«El comité de los *Foreign Bond Holders*, en Lóndres, se ha declarado casi por unanimidad, contra las proposiciones hechas por el Sr. Camacho; ministro de Hacienda de España, relativas al modo de pagar los cupones de la deuda exterior.»

«Sabemos, por otra parte, que la noticia dada por periódicos extranjeros de un empréstito que el gobierno español negocia con banqueros de Berlin, carece de todo fundamento. Este empréstito dicen que debería emitirse en Lóndres.»

## DOCUMENTOS OFICIALES.

### MINISTERIO DE HACIENDA.

#### DECRETO.

A propuesta del ministro de Hacienda, y de conformidad con lo acordado por el Consejo de ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Los Bancos provinciales de emision y descuento declarados en liquidacion por el decreto de 19 de Marzo último, que no hayan dado aun cumplimiento á lo dispuesto, lo verificarán sin excusa ni pretexto alguno dentro del plazo de tres dias, á contar desde que se les comuniquen el presente por el gobernador de la provincia respectiva.

El plazo señalado á las comisiones liquidadoras en el párrafo último, art. 5.º del decreto citado, para pasar al gobierno los estados de liquidacion, vencerá á los 30 dias de haberla declarado.

Art. 2.º En el caso de que los Bancos provinciales dejasen de cumplir lo dispuesto en el artículo anterior en el término de los tres dias que al efecto se fijan, el gobernador de la provincia publicará en el *Boletín oficial* el estado de liquidacion en que se halla el Banco en virtud del decreto de 19 de Marzo último, y nombrará, donde no lo haga el ministro de Hacienda, un empleado caracterizado de cualquiera de sus dependencias ó de las de la administracion economica de la provincia, que con arreglo á lo mandado en el art. 18 de la ley de 28 de Enero de 1806 ejerza en el Banco las funciones de comisiario del gobierno. El gobernador en este caso dará cuenta inmediatamente al ministerio de Ha-

cienda del nombramiento que haya hecho y de estar el nombrado en posesion de su cargo para la resolucion que proceda.

Art. 3.º Las comisiones liquidadoras, tanto de los Bancos que se hallan declarado en liquidacion antes de la fecha de este decreto, como de los que se declaren ó sean declarados á virtud de lo dispuesto en los dos artículos anteriores, se abstendrán de hacer nuevas emisiones de billetes y de volver á la circulacion los que por cualquier causa se hallen en las cajas del Banco, procediendo desde luego á recoger los que estén circulando durante el plazo que se señala en el artículo siguiente.

Ar. 4.º La circulacion de los billetes de dichos Bancos que no se hallan en sus cajas á la fecha de este decreto será lícita y legal hasta que el Banco de España ponga los suyos en circulacion en la plaza respectiva y 30 días despues.

Art. 5.º De acuerdo con el Banco de España se concede á los de provincia un plazo improrogable de 30 días para fusionarse en aquel con arreglo á las prescripciones del decreto de 19 de Marzo último. Este plazo empezará á contarse desde el día siguiente al en que el gobernador de la provincia comunique estas disposiciones á los Bancos provinciales.

Madrid veinte de Octubre de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de Hacienda, Juan Francisco Camacho.

El presidente del Poder ejecutivo de la República, de acuerdo con el Consejo de ministros y con lo propuesto por la precitada Direccion, ha resuelto:

1.º Que está exento del pago de derechos de consumo el carbon de piedra que empleen en aparatos ó máquinas movidas por el vapor los industriales comprendidos en la tarifa 3.ª de la contribucion de subsidio, el que se dedique á la fundicion de cualquiera clase de minerales y el que las empresas de ferro-carriles inviertan en las máquinas de arrastre y en los talleres de construccion y recomposicion de material.

2.º Que el carbon de piedra libre de los expresados derechos se considere como un depósito deméstico para los efectos expresados en el caso 4.º del art. 85, y en el 6.º, 7.º y 8.º del art. 86 de la instruccion de 26 de Junio último; quedando por consecuencia los contraventores sujetos á las penas que los citados artículos determinan.

De orden del referido Presidente lo digo á V. E. para los efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 16 de Octubre de 1874.—Camacho.—Señor Director general de contribuciones é impuestos indirectos.

#### MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

##### DECRETOS.

Como presidente del Poder Ejecutivo, y de conformidad con lo propuesto por el ministro de la Gobernacion,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se aprueba la transferencia que á favor de la Compañía *The Direct Spanish Telegraph, Limited* de Lóndres, ha hecho la titulada *The India Rubber Gutta-Percha and Telegraph Works, Limited*, tambien de Lóndres, de todos los derechos que en virtud del decreto de 3 de Octubre de 1872 posee esta última respecto del cable telegráfico sub marino de Barcelona á Marsella entendiéndose que la nueva Compañía *The Direct Spanish Telegraph Limited*, queda sujeta al cumplimiento de todas las obligaciones marcadas en el referido decreto.

Dado en Madrid á veintiuno de Octubre de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de la Gobernacion, Práxedes Mateo Sagasta.

De conformidad con lo propuesto por el ministro de la Gobernacion,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se concede á la Compañía *The India Rubber Gutta-Percha and Telegraph Works Limited*, de Lóndres, concesionaria del cable telegráfico submarino de Barcelona á Italia, un año de próroga, á contar desde la fecha en que termina la concesion, para que lleve á cabo la ejecucion de las obras necesarias para el establecimiento de dicho cable.

Dado en Madrid á veintiuno de Octubre de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de la Gobernacion, Práxedes Mateo Sagasta.

#### MINISTERIO DE FOMENTO.

Precedida de un preámbulo de escasa importancia, la *Gaceta* publicó hace días un decreto sobre personal, cuya parte dispositiva, dice así:

1.º Los ingenieros de los cuerpos de Caminos, Canales y Puertos, de Minas y de Montes, que se hallen en servicio activo, no podrán ocuparse en el de corporaciones, empresas ó particulares declarándose caducadas todas las licencias que por razones especiales se hayan concedido con dicho objeto.

2.º Quedan comprendidos en la anterior resolucion los individuos del cuerpo auxiliar de Obras públicas, los auxiliares de minas y los ayudantes de montes.

3.º Cuando algun individuo de los referidos cuerpos en activo servicio deseara pasar al de alguna empresa, corporacion ó particular, lo solicitará con arreglo á las disposiciones que determinan los reglamentos vigentes; y si se le concediese será declarado supernumerario, sin derecho á percibir haber alguno del Estado mientras se halle fuera del servicio activo, proveyéndose la vacante por la antigüedad en los que se encuentren dentro del mismo cuerpo en expectacion de destino.

Lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 10 de Octubre de 1874.—Navarro y Rodrigo.—Señor Director general de...

#### FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

*América latina.* Una nueva línea de caminos de hierro, que atravesará el estado de Costa-Rica, llegará á unir dentro de breve tiempo las dos riberas americanas del Atlántico y del Pacífico. Esta nueva vía se construirá sufragándola el gobierno. Además, debe establecerse una línea telegráfica entre Puerto Limon y Aspinwall, línea que corresponderá con las terrestres de Nicaragua, de San Salvador y de Guatemala.

*Italia.* En los días 26 y 27 de Setiembre, se ha verificado en Acqui una verdadera solemnidad, con motivo de la inauguracion de los dos ramales de ferro-carril que se destacan en Savona de la línea de Liguria, dirigiéndose al Este hácia Acqui, por el lado de Alejandría, y al Oeste por el lado de Turin.

Este doble ramal opera un enlace importante entre la frontera francesa, Alejandría y Turin; hasta ahora, para abordar estas dos ciudades, se necesitaba dar un largo rodeo por Génova. De esta á Savona hay 40 kilómetros.

Para el presente mes de Noviembre, se anuncia la apertura de la seccion de Sestri á la Spezia: de Sestri á Génova, la seccion ya se explota; por consecuencia, la apertura de la de Spezia á Sestri completará la comunicacion directa á Génova.

*Inglaterra.* En una correspondencia del *Times* encontramos noticias de interés acerca de los viajeros que han circulado por los ferro-carriles ingleses desde 1867 hasta 1872, entre cuyas dos épocas resulta un aumento de 51 millones de viajeros por año.

El autor de dicha estadística cree que á este acrecentamiento extraordinario y á la creacion de trenes expresos para viajeros de 3.ª clase desde 1872, se debe el gran aumento de accidentes en los

Caminos de hierro, y opina que el acrecentamiento en el número de viajeros ha debido llegar en 1873 á más de cien millones de personas. Hé aquí el número de viajeros, no comprendiendo los abonados:

|  | 1872.              | 1867.              |
|--|--------------------|--------------------|
| 1. <sup>a</sup> clase. . . . .                               | 37.678.538         | 27.093.001         |
| 2. <sup>a</sup> clase . . . . .                              | 72.459.562         | 71.720.368         |
| 3. <sup>a</sup> clase. . . . .                               | 312.736.722        | 151.785.613        |
| <b>Total. . . . .</b>  | <b>422.874.822</b> | <b>250.598.982</b> |
| Viajeros abonados. . .                                       | 272.342            | 84.418             |
| Número de viajes. . .  | 120.040.180        | 37.208.921         |
| que pueden descomponerse como sigue:                         |                    |                    |
| <b>VIAJEROS EN</b>   | <b>1872.</b>       | <b>1867.</b>       |
| 1. <sup>a</sup> clase. . . . .                               | 63.000.000         | 20.000.000         |
| 2. <sup>a</sup> clase. . . . .                               | 48.000.000         | 15.000.000         |
| 3. <sup>a</sup> clase. . . . .                               | 9.040.180          | 2.208.921          |
| <b>Total. . . . .</b>  | <b>120.040.180</b> | <b>37.208.921</b>  |
| Lo que corresponde al número de viajeros abonados siguiente: |                    |                    |
| 1. <sup>a</sup> clase. . . . .                               | 100.678.538        | 47.093.001         |
| 2. <sup>a</sup> clase. . . . .                               | 120.459.562        | 86.720.368         |
| 3. <sup>a</sup> clase. . . . .                               | 321.776.902        | 153.994.534        |
| <b>Total. . . . .</b>  | <b>542.915.002</b> | <b>287.807.903</b> |

En la semana terminada el 11 de Octubre, los ferro-carriles del Reino-Unido han recaudado 1.140.014 libras esterlinas contra 1.116.772 en la correspondiente del año anterior; y el ingreso medio por día y kilómetro ha resultado de 174 pesetas, contra 172.

*Austria.* Se anuncia que el gobierno negocia con el Vereinsbank, de Francfort, un empréstito de 14 millones de florines, con el objeto de establecer la línea férrea de Lamberg-Tomaszow, de la Compañía Lemberg Czermowitz-Jassy, la cual continúa en estado de secuestro por el Estado.

La *Nueva Prensa libre*, de Viena, anuncia que la comisión constituida por el gobierno para preparar las bases de la separación de las redes de la Compañía del Sur de Austria y la de la Alta-Italia, ha celebrado ya varias sesiones; pero sin tomar resolución alguna, ni aun en principio, sobre la medida proyectada.

*Argelia.* Dice el periódico *L'Union de Setif*:

«Una persona bien informada nos asegura que una Compañía inglesa está decidida á emprender la construcción de un ferro-carril de Constantina á Setif, y que el gobierno había acogido favorablemente su proposición, con la condición expresa de que emprenda inmediatamente las obras.»

El periódico argelino lamenta no poder dar la anterior noticia sino como un rumor; pero otro periódico, la *France financière*, que la copia, añade por su propia cuenta:

«El rumor de que *La Union* se hace eco ha corrido igualmente en Constantina, y con cierta persistencia. Por nuestra parte, creemos saber que, respecto de dicho asunto, se han hecho proposiciones muy formales al gobernador de la Argelia.»

«La apertura de un ramal de Constantina á Setif, con prolongación á Bordj-bou-Arréridj, hará la fortuna de una Compañía concesionaria, al mismo tiempo que la de la comarca, que es por la naturaleza, la más fértil de la Argelia.»

### TRAMVIAS.

#### LINEAS ESTERIORES DEL NORTE DE PARIS.

El ministro de Obras públicas de Francia ha recorrido hace poco, en los carruajes de la Compañía de los tramvías exteriores

del Norte de París, la línea que va desde la plaza de la Estrella al puente de Suresnes, abierta á la explotación (hasta el puente de Neuilly solamente, con una longitud de 3.300 metros) desde el día 3 de Setiembre último.

Esta línea está servida por diez coches, que hacen cada uno diez y seis viajes al día, desde las 7 de la mañana hasta las 11 de la noche, invirtiendo en el trayecto desde la plaza de la Estrella hasta el puente de Neuilly, 25 minutos.

Los nuevos coches, puestos en servicio desde hace sólo unos ocho días, han sido construidos por Mr. Delettrez, y cada uno se compone de un interior para 14 asientos, y de dos plataformas de á 8 plazas cada una; pudiendo contener, por consecuencia, 30 viajeros. En el interior hay dos banquetas longitudinales, sin divisiones marcadas; las vidrieras pueden abrirse ó cerrarse, á voluntad de los viajeros, como en los ómnibus ordinarios. En las plataformas, que están rodeadas de una balaustrada, y abrigadas por marquesinas, van los viajeros de pié, como en los coches del tramvia de Madrid. Se sube por la trasera, á derecha ó izquierda, por medio de dos escalones colocados oblicuamente.

Los ejes son fijos, como en los vagones de los ferro-carriles ordinarios; las cuatro ruedas son de reborde y este penetra en la ranura de los carriles, también como en Madrid. Un sistema de frenos muy ingenioso permite al conductor parar los coches, cuando es necesario, casi instantáneamente.

Cada coche ocupa cinco pares de caballos, siendo necesarios, por consiguiente, ciento para el servicio. Las cuadradas, construidas en Putaux, contienen 150 plazas. A su lado se encuentra un vasto cobertizo, en el cual ha reunido la Compañía, como objetos de estudio, diversos modelos de coches para tramvia, entre los que se cuentan ingleses, americanos y austriacos.

La línea es ya muy frecuentada: transporta, por término medio, 7.000 viajeros por día, siendo naturalmente el domingo el día en que los ingresos alcanzan su máximun. El jueves es el más productivo de la semana, y el viernes es cuando los productos llegan á su mínimun. Se encuentra fácilmente la explicación de este hecho en las costumbres de la población parisiense.

A juzgar por su principio, los tramvías de París están llamados á prestar grandes servicios, y pronto gozarán de gran favor en la opinión pública.

Lo mismo sucede en todas partes.

### MOVIMIENTO DE LAS IDEAS ECONÓMICAS

#### EN ITALIA.

El antiguo proteccionismo, batido en el terreno científico y desacreditado por los hechos prácticos, se refugia á lo que parece, en una nueva escuela, en una especie de *justo medio* como el que adoptaron por lema y por bandera los doctrinarios e i política. No nos disgusta esa tendencia, porque al fin demuestra un progreso; y preferimos ver á los proteccionistas avanzando hácia la escuela liberal, á que permanezcan aparapetados en una intransigencia, que á todos perjudica, y á ellos más que á nadie. Tras de un paso viene otro, y así han llegado á convertirse á la buena doctrina importantes poblaciones industriales que un tiempo fueron las más formidables fortalezas, del sistema proteccionista.

El centro principal donde se inicia el movimiento a que nos referimos es Italia, y hé aquí como lo describe nuestro ilustrado colega la *Gaceta internacional*, de Bruselas:

«Hablaremos de los programas de este movimiento, de esta lucha: 1.<sup>o</sup> Un conjunto de adhesiones considerables á la tendencia general del socialismo científico, tal cual se manifiesta desde

hace algun tiempo en Alemania: 2.º El grito de alarma dado respecto á esto por M. Francisco Ferrara, antiguo ministro de Hacienda, alumno de Smith de Say, de Bastiat, etc., etc. Debemos mencionar dos incidentes nuevos: 1.º Formacion en Florencia de una *Sociedad Adam Smith*, teniendo por promovedores á los profesores de Economía política de las universidades, y á varios hombres notables, como MM. Francisco Ferrara, Bastoggi, Mancini, Penezzi, Alfieri, etc., etc. 2.º Convocacion en Milan de una reunion de economistas. Está firmada por Fedele Lampertico, Antonio Scialoja, Luigi Cossa, Luigi Zuzzati, esto es, por economistas que tienden á aceptar nuevas fórmulas para la ciencia. Se dice que MM. Mersedaglia y Boccardo asistirán á la reunion de Milan con disposiciones favorables al socialismo científico.

No necesitamos llamar la atencion sobre la particularidad de que, así, el grupo de la reunion de Milan comprendería la mayor parte de las ilustraciones economistas de Italia. Los innovadores que sin negar el principio de libertad quieren fecundarlo con cierta aplicacion inteligente de la accion del Estado, tienen probablemente mayor fuerza como personal. La *Perseveranza*, *Il diritto*, y otros periódicos se han adherido en principio á la reunion de Milan.

Creemos que sea M. B. Nghi el que, en un duro artículo de la *Perseveranza*, ha dado rudos golpes á los liberales absolutos, exponiendo las fórmulas, de estos tan fecundas para desembarazar el campo económico de procedimientos groseros y bárbaros, pero que llegarían á ser, si no se modificaban ante las circunstancias nuevas de las sociedades, completamente estériles.»

#### CONGRESO POSTAL.

A su tiempo dimos cuenta del que se habia reunido en Berna con objeto de redactar un convenio, al que concurrieron varias naciones interesadas en el mejor servicio de correos. Al pié de estas líneas va el Tratado, lo traducimos del francés, idioma en qué fué escrito. A los pueblos de América les interesa, sobre todo, desde el art. 17, en que se explica el modo con que pueden entrar en la union postal.

Los que suscriben plenipotenciarios de los gobiernos de los países representados en el Congreso, han concluido de comun acuerdo, y bajo reserva de ratificacion, la convencion siguiente:

Artículo 1.º Los países entre los que se ha concluido el presente tratado formarán, bajo la nominacion de «Union general de correos.» un sólo territorio para el cambio recíproco de correspondencias, entre sus oficinas de correos.

Art. 2.º Las disposiciones de este tratado se extenderán á las cartas, periódicos, libros y otros impresos, muestras de mercancías, papeles de negocio, originarios de uno de los países de la union, y con destino á otro de esos países. Se aplicarán igualmente al cambio postal de los objetos ya determinados entre los países de la union y los extranjeros á la union siempre que este cambio necesite del territorio de dos partes contratantes, por lo ménos.

Art. 3.º La tasa general de la union se ha fijado en 25 centésimos por carta simple, franqueada. Sin embargo, como medida de transicion queda reservada á cada país, para tener cuenta de sus conveniencias monetarias ú otras, la facultad de percibir una tasa superior ó inferior á esta cifra, con tal que no exceda de 32 centésimos, y no baje de 20 centésimos. Será considerada carta simple, toda aquella cuyo peso no pase de 15 gramos (1).

La tasa de las cartas que pasen de este peso será de un franco simple por 15 grams, ó fraccion de 15 gramos. El porte de las cartas no franqueadas será el doble de la tasa del país de destinacion por las franqueadas. Por todo trasporte marítimo, de más

de 300 millas marítimas, podrá aumentarse la tasa; pero no exceder de la mitad de la fijada por las cartas franqueadas.

Art. 4.º La tasa fijada por papeles de negocio, muestras de mercancías, periódicos, libros encuadernados ó empastados, papeles de música, tarjetas de visita, catálogos, prospectos, anuncios y avisos diversos, impresos, grabados, litografías ó autógrafos y fotografías, es de 7 centésimos por cada envío simple. Sin embargo como medida de transicion, queda reservado á cada país para tener cuenta de sus conveniencias monetarias, la facultad de percibir una tasa superior ó inferior á esta cifra con tal de que no exceda de 11 centésimos, y no baje de 5. Será considerado como envío simple todo aquello cuyo peso no pase 50 gramos. La tasa de los que lo pasen, será de un porte simple por 50 gramos ó fraccion de 50. Por todo trasporte marítimo de más de 300 millas marítimas, podrá agregarse al porte ordinario un aumento que no podrá pasar de la mitad de la tasa general de la union, fijada para los objetos de esta categoría. El peso máximo de los objetos mencionados se fija en 250 grams. por las muestras, y en 1.000 por todos los otros. Se reserva el derecho del gobierno de cada país de la union de no efectuar en su territorio el trasporte y la distribucion de los objetos designados en el presente artículo por los que no se haya satisfecho á las leyes, ordenanzas y decretos que reglan las condiciones de su publicacion y de su circulacion.

Art. 5.º Los objetos designados en el art. 2.º podrán expedirse bajo certificado. Todo envío certificado deberá ser franqueado. El porte de franqueo de dichos envíos es el mismo que el de los no certificados. La tasa que se percibirá por la certificacion y aviso de recepcion, no podrá exceder de la admitida en el servicio interno del país de su origen. En caso de pérdida de un certificado, y salvo el de fuerza mayor, se pagará una indemnizacion de 50 francos al que expide, ó, por la orden de este, al destinadorio, por la administracion en cuyo territorio ha tenido lugar la pérdida; es decir, en el que la traza del objeto ha desaparecido, á ménos que, segun la legislacion del país, la administracion no sea responsable de la pérdida de certificados para el interior. El pago de esta indemnizacion tendrá cumplimiento tan pronto como sea posible, y á más tardar en un año, á partir del día de la reclamacion.

Art. 6.º El franqueo de todo envío no puede hacerse sino por medio de sellos de correos valederos en el país en que se ejecuta. No se expedirán los periódicos y otros impresos no franqueados ó franqueados insuficientemente. Los otros envíos no franqueados ó franqueados insuficientemente, serán tasados como cartas sin franqueo, sin deduccion, si hay lugar, del valor de los sellos aplicados.

Art. 7.º No se pagará porte suplementario por la reexpedicion de envíos en el interior de la union.

Art. 8.º Las correspondencias oficiales relativas al servicio de correos están exentas de porte. Fuera de esta excepcion, no se admite la falta de franqueo, ni disminucion de porte.

Art. 9.º Cada administracion guardará las sumas enteras que haya percibido en virtud de los artículos 3, 4, 5, 6 y 7. Las cartas y otros envíos no podrán, ni en el país de su origen ni en el de destinacion, sufrir un aumento de tasa ni otros derechos á cargo del que expide, ó de la persona á quien sean dirigidos, sobre los arriba mencionados.

Art. 10.º La libertad de tránsito queda garantida en el territorio entero de la union. En consecuencia, habrá entera y absoluta libertad de cambio; las diversas administraciones de correos de la union, pueden expedir recíprocamente, en tránsito para los países intermedios, tanto despachos cerrados, como correspondencias abiertas, segun las necesidades del tráfico y las conveniencias del servicio de correos. Los despachos y las correspondencias deben dirigirse siempre por las vías más rápidas de que las administraciones disponen. Si varias rutas ofrecen las mismas con-

(1) Peso que equivale á veinte granos del marco de Castilla.

diciones de celeridad la administracion tiene la eleccion de la que deba seguir. La oficina que expide pagará á la administracion del territorio de tránsito 2 francos por kilogramo por las cartas, y 25 centésimas por kilogramo por los envíos especificados en el 4.º cuando el tránsito sea más de 750 kilómetros en el territorio de una misma administracion. Bien entendido, sin embargo, de que si el tránsito es actualmente gratuito, ó sometido á menores tasas, esas condiciones serán mantenidas. En caso de que el tránsito tenga lugar *por mar* en un espacio de más de 300 millas, la administracion que ha organizado ese servicio marítimo tendrá derecho al abono de gasto del transporte.

Los miembros de la union se comprometen á reducir esos gastos cuanto fuere posible. El abono que la administracion podrá reclamar de lo que expide no podrá exceder de 6 francos 50 cént. por kilogramos por cartas, y 50 cént. por los envíos especificados en el art. 4.º (peso neto). En ningun caso esos y estos pueden ser superiores á los que ahora existen. Por consiguiente, no se pagará abono alguno por las rutas marítimas que no lo perciben actualmente. Para establecer el peso de correspondencias que transitan, sea despachos cerrados, ó abiertos, se hará en determinadas épocas, de comun acuerdo, una estadística de esos envíos durante dos semanas. Hasta la revision, el resultado de ese trabajo servirá de base á las cuentas de las administraciones entre ellas. Cada oficina podrá exigir la revision: 1.º En caso de modificacion importante en el curso de las correspondencias. 2.º A la espiracion de un año de la fecha de la última justificacion. Las disposiciones del presente artículo no son aplicables á la mala de las Indias, ni á los transportes á través del territorio de los Estados-Unidos por los caminos de hierro entre New-York y San Francisco. Estos servicios continuarán siendo el objeto de arreglos particulares entre las administraciones interesadas.

Art. 11. Las relaciones de los países de la union con los extranjeros se arreglarán por convenios particulares que existen actualmente, ó que se concluirán entre ellos. Las tasas que deban percibirse por el transporte, fuera de los límites de la union, se determinarán por esos convenios. En conformidad con las disposiciones del art. 9.º la tasa de la union se formará de la manera siguiente:

1.º Cada oficina de la union guardará por entero la tasa de correspondencias franqueadas con destino á países extranjeros que haya expedido.

2.º Cada oficina de la union guardará, por entero, la tasa de correspondencias sin franqueo de países extranjeros que haya recibido.

3.º Cada oficina de la union que cambie despachos cerrados con países extranjeros guardará por entero la tasa por correspondencias franqueadas originarias de países extranjeros, y por correspondencias sin franqueo con destino á países extranjeros. En los casos designados en los núms. 1, 2 y 3, la oficina que cambia no tiene derecho á ningun abono por el tránsito. En otro caso los gastos de tránsito se pagarán segun las disposiciones del artículo 10.

Art. 12. El servicio de cartas con valores declarados será objeto de arreglos ulteriores en los diferentes países ó grupos de países de la union.

Art. 13. Las administraciones de correos de los diversos países que componen la union, serán competentes para concluir, de comun acuerdo, un reglamento de todas las medidas de orden y detalle necesarias á la ejecucion del presente tratado. Bien entendido, que todas las disposiciones de este reglamento podrán modificarse siempre, de comun acuerdo, entre las administraciones de la union.

Art. 14. Las estipulaciones del presente tratado no alteran la legislacion de correos interna de cada país, ni limitan el derecho de las partes contratantes á mantener y establecer uniones más

reducidas en vista del mejoramiento progresivo de relaciones de correos.

Art. 15. Se organizará con el nombre de «Despacho internacional de la union general de correos» una oficina central que funcionará bajo la alta vigilancia de una administracion designada por el Congreso y cuyos gastos se harán por todas las administraciones de los Estados contratantes. Este despacho estará encargado de publicar y distribuir informes de toda naturaleza que interesen el servicio internacional de correos, de facilitar las operaciones de la contabilidad, principalmente en las relaciones previstas por el art. 10, y en general, procederá á estudios y trabajos que se le confiaren en interés de la union de correos.

Art. 16. En caso de disentiimiento entre dos ó varios miembros de la union, relativamente á la interpretacion del presente tratado, la cuestion en litigio deberá arreglarse por juicio arbitral; para esto cada administracion litigante elegirá un otro miembro de la union que no esté interesado en el negocio. La decision de los árbitros se dará por mayoría absoluta de votos. En caso de empate, los árbitros elegirán, para decidir la cuestion, otra administracion que no esté interesada en el litigio.

Art. 17. Los países de ultramar que no forman aun parte de la union, serán admitidos bajo las condiciones siguientes:

1.º Depositarán su declaracion en manos de la administracion encargada de la gestion del despacho internacional de la union.

2.º Se someterán á las estipulaciones del tratado de la union, salvo arreglo ulterior de gastos de transporte marítimo.

3.º Su participacion en la union debe ser precedida de un arreglo con las administraciones con las que tengan ya conveniones ó relaciones directas de correos.

4.º Para conducir á este arreglo, la administracion gerente convocará, si no ha podido concluirse, una reunion de administraciones interesadas, y de la que pide la admision.

5.º Concluido el arreglo la administracion gerente avisará á todos los miembros de la union general de correos.

6.º Si en el término de seis semanas, á contar de la fecha de esta comunicacion, no se ha presentado objecion alguna, la participacion será considerada como concluida, lo que se comunicará por la administracion gerente á la participante. La participacion definitiva será establecida por un acto diplomático entre el gobierno de la administracion gerente y el de la admitida en la union.

Art. 18. Cada tres años, por lo ménos, se reunirá un Congreso de plenipotenciarios de los países participantes del tratado con objeto de perfeccionar el sistema de la union, de introducir mejoras juzgadas necesarias y de discutir los negocios comunes. Cada país tiene un voto. Cada país puede hacerse representar sea por uno ó varios delegados, ó ya por la delegacion de otro país. Bien entendido que el delegado ó delegados de un país no podrán encargarse sino de la representacion de dos países. La próxima reunion tendrá lugar en París en 1877. La época de esta reunion podrá, sin embargo, anticiparse, si así se exige por lo ménos por la tercera parte de los miembros de la union.

Art. 19. El presente tratado tendrá vigor el 1.º de Julio de 1875. Se ha concluido por tres años desde esta fecha. Pasado este término será considerado como prolongado indefinidamente, pero cada parte contratante tendrá derecho á retirarse de la union, advirtiéndolo con un año de anticipacion.

Art. 20. Quedan abolidas desde el día de la ejecucion de este tratado todas las disposiciones y tratados especiales concluidos entre los diferentes países y administraciones, si no pudiesen conciliarse con los términos del presente, y sin perjuicio del artículo 14. Este tratado se ratificará tan luego como sea posible, y, cuando más tarde, tres meses antes de la fecha de su ejecucion: las actas de ratificacion se cambiarán en Berna. En fé de lo cual los plenipotenciarios de los gobiernos de los Estados representados en el Congreso lo han firmado en Berna, etc., etc.

## BANCOS POPULARES.

Se ha celebrado en Charleroi un Congreso de los Bancos populares. De 7 á 8 000 personas trabajan en Bélgica en crear y organizar el crédito popular. El Banco de Lieja ha roto la marcha; se fundó el 1.º de Junio de 1861: el primer año contaba solamente 220 miembros; la cifra de las entradas no pasó de 6.346'8 francos, y la de los anticipos de 12.459'70 frs.; en 1870 llegó á 1.217 miembros, las entregas de estos ascendieron á 179.488'19 francos y los anticipos á 1.367.940'25 frs.

Nada puede mejor dar idea de la confianza que inspiran los Bancos populares como los depósitos hechos por los socios, fuera de sus obligaciones: ascendían el 30 de Junio de 1871 á las cifras siguientes: Lieja, 413.297'31; Huy, 40 125'37; Verviers, 57 507'97; Gante, 56.825'26; Namur, 497.061'21; Tournai, 94.814'09; San Nicolás, 87.939'75, y Charleroi, 31.649,56 frs.

## COMERCIO INGLÉS CON EL ORIENTE.

Por las cifras que vamos á consignar, será fácil al lector formar idea de la importancia para los ingleses de todo lo relativo al Oriente; se comprenderá el interés que tiene en el desenvolvimiento del orientalismo y el amor propio que les impulsa á colocarse en el primer rango de las naciones que conocen el Levante.

Rusia, en 1872, había hecho con China un comercio que figuraba por 4.927.483 rublos para la importación y por 1.517.324 para la exportación. Con la Mongolia ha sido, en la misma época, de 100.441, y Rusia ha comprado á los mongoles por cerca de rublos 1.200.000 rublos de té. Vamos á ver ahora las cifras del comercio inglés.

La exportación de arroz de Siam fué de 3.761.785 dollars en 1872, y las importaciones, que traspasan esta cifra, son todas de productos manufactureros de la Gran-Bretaña ó de la India británica.

En el Norte de la Siria, Alepo es el centro, el emporio de los negocios con el Asia Menor, la Mesopotamia y el Kurdistán; el comercio, que está casi completamente en manos de los ingleses, representaba en la misma época, 2.908.655 libras esterlinas.

Inglaterra vende también mucho á los Cyclades, á Grecia, Egipto y Turquía. En 1872, su comercio total ha sido de 58 millones de libras con la China, y en 1871 la Gran Bretaña sola, esto es, sin contar las posesiones inglesas, había importado y exportado por valor de 20.683.286 libras esterlinas, de las cuales 8.745.677 son por las importaciones y 11.842.609 libras por las exportaciones con China.

Estos resultados prueban el desarrollo del comercio inglés, porque el de Hong-Kong con la China era entonces de 11.364.637 libras, el de los Estados Unidos de 3.629.655 libras esterlinas, y aunque América haya hecho grandes progresos desde 1864, es bien cierto que los competidores tienen mucho que hacer para rivalizar con la industria inglesa.

El algodón por sí sólo representa 3.941.135 libras, esto es, 1.555.955 libras esterlinas más que en 1867; las lanas 1.429.762 y los aumentos de las relaciones con las provincias, y sobre todo, con el Oeste de la China, toman cada día con más extensión. El comercio de Inglaterra con el Turkestan ha ganado terreno. Las mercancías de la Gran-Bretaña han encontrado nuevo sitio donde no habían penetrado nunca, en el Kashgar y en Yarkand; se han establecido ferias en Palampur; se trata en este momento de entrar en relaciones con el Thibet, que daría á la actividad inglesa un mercado de los más ricos.

En diez años, el tráfico de tránsito de la India con Kashgar por Leh, la ciudad fronteriza de Cashmeer, se ha elevado de libras 23.504 á 177.672; estos brillantes resultados autorizan las más legítimas esperanzas para el porvenir.

Europa no sabe el enorme gasto de trabajo y de esfuerzos que desarrollan Inglaterra y Rusia para conquistar el Asia y hacérsela tributaria; pero estas dos potencias tienen otros motivos que no son el amor de la ciencia y del arte para animar á sus sábios á estudiar la historia, la religión y las lenguas de los países donde, para la Tierra, tiene su cuna el Sol.

## MINERIA.

## EXPLOSIONES EN LAS MINAS HULLERAS DE INGLATERRA.

Interesantes escritos se han leído ante la Sociedad meteorológica por Mr. Robert Scott y Mr. W. Galloway, inspector de minas, sobre la relación entre las explosiones ocurridas en las minas y el estado atmosférico en 1872. El número de explosiones que causaron víctimas durante el año fué el de 70 ocasionando la muerte de 163 mineros. En tres de esos siniestros murieron más de 10 hombres, que fué el mismo número que por término medio dieron las explosiones ocurridas en los últimos veinte años. El número de explosiones sin muertes fué el 221. Según las observaciones tomadas oficialmente, 58 por 100 de las explosiones fueron debidas á la presión atmosférica; 17 por 100 á excesiva temperatura y 25 por 100 no fueron atribuidas á causas meteorológicas. Se produjo alguna discusión con referencia al diagrama que exhibió la curva continua de presión barométrica del Observatorio de Glasgow durante los últimos nueve meses de 1873, y una curva que manifiesta el aumento de gas hidrógeno carburado en las minas del Oeste de Escocia durante el mismo período.

Las curvas barométricas mostraron una muy notable concordancia en su curso; pero lo que representa el gas hidrógeno carburado mostró algunas notables irregularidades, que se debieron probablemente á la falta de cumplimiento de lo prevenido en el decreto de 1872 reglamentando las minas de carbon de piedra. El resultado de la investigación fué haber puesto fuera de duda que era de todo punto necesaria una cuidadosa vigilancia sobre el barómetro, así como suma precaución para el escape del gas hidrógeno. Por último, se citaron varios ejemplos para probar las ventajas producidas por las lámparas de seguridad, especialmente donde la atmósfera estaba alterada, y se recomendó á los propietarios de minas mucha atención sobre los resultados recordados en la lectura.

## MÁQUINAS DE VAPOR.

Nuestro querido amigo D. Gumersindo Vicuña ha publicado recientemente una revista industrial, de la que nos parece conveniente dar á conocer los párrafos que en tan distinguido ingeniero hace notar la propagación de las calderas tubulares y la tendencia cada día más marcado del vapor á penetrar en la industria doméstica.

Dice así el Sr. Vicuña:

«Entre los aparatos industriales que más se trasforman de día en día, tendiendo siempre á mayores perfeccionamientos, merecen citarse las calderas de vapor. Hasta hace muy pocos años no se veían sino calderas de hogar interior y de hervideros, cuando se destinaban á máquinas fijas; hoy se efectúa una revolución completa, y los tipos tubulares, de formas variadas, no son ya patrimonio exclusivo de las locomotoras, locomóviles ó máquinas marinas.

Howard en Inglaterra, Belleville en Francia y Dingler en Alemania, construyen muchísimas calderas, más complicadas que las antiguas, pero en las que se utiliza mucho mejor la potencia del combustible. En la Exposición de Viena han obtenido legítima recompensa las calderas tubulares, llevando gran ventaja sobre las ordinarias. Lo poco ó nada usadas que son en España para

las máquinas fijas, y atendiendo á la carestía del combustible entre nosotros, lo cual las hace más preciosas aun, nos mueve á llamar la atención sobre este punto, á fin de olvidar la rutina que prescribe el uso de las antiguas calderas.

Ya que de este asunto tratamos, no estará de más indicar la tendencia de las máquinas motrices á subdividirse y disminuir de tamaño. El vapor continúa siendo el fluido motor práctico sin que aun puedan luchar con él, en las condiciones ordinarias, los demás vehículos de energía y potencia; pero tiende á introducirse, hasta para las industrias más pequeñas, en la forma que recibe el nombre de *motor doméstico*. Las capitales modernas contienen numerosas industrias, ejercidas por reducido número de operarios y dentro de las casas ordinarias; trátase de que alcance á estas faenas la gran ventaja de poseer un agente inanimado y económico, que reserve al hombre para misión más elevada que la de aplicar brutalmente su fuerza muscular á la cigüeña de un volante.

### NUEVA CAMPANA DE BUZO.

Leemos en un periódico de Ambéres:

«Ayer mañana tuvieron lugar en Kattendyk los interesantes ensayos sobre un aparato-buzo, perfeccionado por un ingeniero francés. Estos experimentos se han hecho en presencia de M. Lefebvre, inspector de Obras públicas, de varios individuos del ayuntamiento, oficiales de ingenieros y funcionarios superiores de la ciudad.

La bomba de aire, tan complicada en el sistema conocido, es en este de una extrema sencillez, pudiendo desmontarse con mucha facilidad. Está provista de un regulador que permite conocer á cada instante si el buzo recibe una cantidad suficiente de aire para la respiración. También la *escafandra* es de muy pequeña complicación en sus órganos y puede colocarse en pocos minutos por medio de tres pernos solamente.

El antiguo sistema, al contrario, exigía numerosas tuercas y necesitaba para montarse y desmontarse más de un cuarto de hora. La innovación más importante del presente aparato, consiste en un tubo acústico que permite al buzo comunicarse con una persona colocada sobre el muelle ó en el barco.

El tubo acústico está combinado de tal suerte que, á romperse, el agua no podría invadir la *escafandra*, habiéndose de este modo resuelto un problema planteado desde que empezaron á emplearse los aparatos para bucear.

Finalmente, el aparato de que acabamos de hablar, constituye un perfeccionamiento muy importante, que ha merecido la aprobación unánime de las personas que han presenciado los ensayos.»

### EL KRUPP.

No há mucho que, á consecuencia de una comunicación y datos que recibimos del representante del célebre industrial en aceros, más conocido y célebre por sus piezas de artillería, que por sus excelentes productos aplicados á la paz y prosperidad de la humanidad, hicimos una reseña del magnífico establecimiento de Essen, propiedad del referido industrial.

Pero en un periódico portugués hallamos algunas noticias, dadas por cierto con referencia á un periodista español que ha hecho una reciente visita á la gran fábrica.

La visita parece que fué muy detenida, y empezó por la humilde casita, donde Federico Krupp, padre del actual propietario y director de la fábrica, con seis operarios solamente, pero ayudado por un génio potente, fundó los elementos de la celebrada futura de su apellido. Su hijo Alfredo, que conserva aquella casita como una reliquia, como su mejor ejecutoria de nobleza,

ha seguido la misma senda trazada por su padre, viendo en pocos años aquella pobre casa, en la cual también trabajó como simple operario, rodeada por un establecimiento industrial que ocupa más de 400 hectáreas, donde trabajan 17.000 operarios, teniendo además otros 7.000 en las minas y altos hornos que Krupp posee como auxiliares de la gran fábrica.

Más de 13 000 hornos de varias clases; 270 forjas, 300 calderas de vapor, 70 martillos de vapor, uno de ellos de 50 toneladas, cerca de 300 máquinas de vapor y otras muchas movidas por ellas se abrigan debajo de 75 hectáreas de techos y representan con su prodigiosa actividad un espectáculo tan bello como sorprendente. De noche se iluminan aquellas vastas dependencias con 16.000 mecheros de gas, que consumen 5 millones de metros cúbicos, luz bastante para una población de 150.000 habitantes. Treinta y siete kilómetros de camino de hierro y 15 de tramvías, con un material de 800 vagones, facilitan las comunicaciones dentro del establecimiento, cuyas oficinas se hallan en relación unas con otras por medio de 30 estaciones telegráficas.

Una compañía de 76 bomberos vigila constantemente, y raro es el día que no tiene que acudir á sofocar algún pequeño incendio.

Las casas de operarios que forman barrios ó colonias diferentes, dan habitación á 30.000 personas, y aun deben construirse muchas más.

Todas estas noticias, y otras muchas más y con bastantes detalles, publicó nuestra GACETA; pero, al reproducirlas, aparte de que no es perdida la repetición que difunde el conocimiento de las grandes cosas, nos proponemos rectificar algo lo que el autor de ellas dice respecto de la persona de Herr Krupp y que parecen rebajar su mérito. El actual director y propietario del gran establecimiento de Essen quedó huérfano de padre y madre en una misma semana, teniendo sólo diez y seis años de edad, quedando dueño de un capital de 4.000 francos, de la indicada casita, donde estaba un taller con cuatro operarios, y *un martillo que yo lo levantaba con la mano*, según las mismas palabras de Krupp dirigidas á uno de los oficiales más instruidos que cuenta el Cuerpo español de Artillería, que nos honra con su amistad.

Sabido es que la importancia de un establecimiento de esa índole se determina por el peso de los martillos; y entre otros tiene uno la fábrica de Essen al que se aplica la fuerza de una máquina de *mil caballos*. Sin duda Federico Krupp fué un herrero muy honrado y laborioso; pero el mérito de lo creado corresponde por completo á su hijo.

### VARIEDADES.

#### UNA VOLADURA EN LÓNDRES.

El viernes 3 del corriente ocurrió en la capital del Reino Unido una catástrofe terrible.

A las cinco de la mañana la población del Noroeste se despertó con sobresalto y aterrada á un ruido formidable y una formidable sacudida; tan violenta, que se sintió á muchas leguas de distancia. En el primer momento se creyó que era un terremoto. Cinco toneles de pólvora de mina acababan de hacer explosión en una barca, en el canal del Regente, cerca del Parque del mismo nombre, en uno de los más bellos distritos de la metrópoli. Cinco toneles de pólvora es más de lo que se necesita para hacer saltar una ciudad entera. Si la explosión hubiera sido en un distrito de calles estrechas, se hubieran contado las víctimas por millares. Felizmente el del Parque del Regente es muy espacioso. El canal está situado junto á un Parque inmenso y los estragos sufridos por la pólvora han sido limitados. Sin embargo, además de la muerte de los marineros que conducían el convoy de pólvora, y los accidentes causados por el terror, se tiene que deplorar la destrucción casi total de un centenar de casas, en el número de las

cuales se cita la del pintor Alma Tadema. Casi por todas partes los habitantes han escapado por milagro. Del puente del canal del Regente no quedó una piedra. La casa del guardian del Parque no es más que un monton de ruinas. El guardian, anciano de 75 años, ha sido gravemente herido. El jardin zoológico es el que ha sufrido más. Se estima en 300 libras esterlinas el precio sólo de los vidrios rotos. Los vidrios colocados delante de las jaulas de los reptiles han resistido y las jaulas de los animales feroces no se han roto. Pero hubo grandes perjuicios en las de los elefantes, de los monos, de las girafas y de los antilopes. Se tienen muy vivas simpatías por un gran número de personas que se encontraban enfermas en el mismo distrito en el hospital, por enfermedades nerviosas. Hay una indignación general contra la negligencia de las autoridades. Parece que fuera de los cinco toneles de pólvora que han volado, había muchos *cargados con petróleo* sobre barcas que hacían parte del mismo convoy, y este era remolcado por un buque de vapor, cuya chimenea lanzaba llamaradas enormes.

LA VIGORITA.

Como relacionado con el triste suceso que acabamos de referir nos ocurre dar cuenta de un nuevo agente de destruccion, que, como sus similares, tiene sin embargo, su utilidad aplicado á la industria y á las obras públicas.

Este nuevo agente la *vigorita*, inventada por el capitán Bjorkman, excede en mucho, por sus efectos á la dinamita. Se hace saltar un pedazo de piedra de 100 piés cúbicos con una carga de *vigorita* de la mitad de lo que se necesitaría empleando la dinamita.

Además la *vigorita* tiene una cualidad inapreciable para su trasporte y manejo: no hace explosion aunque esté sometida á temperaturas muy elevadas, ni se inflama con la percusion: hay que comunicarle el fuego por el intermedio de otra sustancia explosiva y colocándola en determinadas condiciones.

SINDICATURA DE LA QUIEBRA

DEL FERRO-CARRIL DE BARCELONA Á SARRIÁ.

|   | ESCUDOS.   |
|---|------------|
| Existencia del mes anterior. . . . .                                | 43.241'777 |
| Productos desde el 20 de Setiembre al 19 del corriente mes. . . . . | 11.505'457 |
|   | 54.747'234 |
| <b>Gastos.</b>  |            |
| Por personal, material y demás gastos de explotacion. . . . .       | 6.627'744  |
| Existencia en caja. . . . .   | 48.119'490 |

Barcelona 20 de Octubre de 1874.—Tomás Eufiril.—Santiago M. Calafell.

CRÓNICA.

**Pérdidas de la Compañía de Alicante.** Las pérdidas sufridas hasta ahora por la Empresa en el ferro-carril de Murcia, consisten en 88 coches y vagones, 6 máquinas, 4 puentes, 3 estaciones con muebles y demás efectos, 8 edificios pertenecientes á las mismas, 91 kilómetros de alambre, algunos aparatos telegráficos, y la baja natural de los ingresos por la falta de seguridad en la línea.

**Utrera á Osuna.** La diputacion de Sevilla ha declarado de utilidad pública la expropiacion de los terrenos del trayecto de Utrera á Sevilla, para la prolongacion de la línea férrea de Moron.

**Alcalá de Guadaira.** En la línea férrea de Alcalá de Guadaira se está terminando el enorme desmonte que se practica á la salida de aquel pueblo en direccion á Mairena. Los trabajos de la via llegan á Marchenilla, y seguirán con actividad en direccion á Gandul, con el fin de que los trenes puedan llegar á Mairena en la próxima feria.

**Puerto de Tarragona.** La Junta consultiva de Obras públicas ha recibido ya el proyecto de reforma del puerto de Tarragona.

**Cable costero.** Parece que pronto quedarán vencidas algunas dificultades que han contrariado el que se acometan ya los trabajos para tender los cables submarinos desde Barcelona á Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga y Cádiz, cuyo coste está presupuestado en 36 millones, segun los estudios de la Empresa concesionaria.

**Obligaciones de ferro-carriles.** Por el ministerio de Hacienda se ha autorizado al jefe de negociado de primera clase en la Direccion de la Deuda, D. Luis del Valle, para firmar las nuevas obligaciones de ferro-carriles.

**Correspondencia de tránsito.** La Direccion general de comunicaciones acaba de ultimar un trabajo verdaderamente curioso y que consiste en un cuadro sinóptico donde figuran las cantidades satisfechas á la administracion de Postas de Francia, durante el año 1873, por la correspondencia remitida de España en pliegos cerrados para las cuatro grandes vias de Inglaterra, Bélgica, Suiza é Italia, y las sumas que, segun las estipulaciones del tratado deberán abonarse en las mismas vias, suponiendo un peso igual al transmitido en dicho año.

De los citados datos resulta que, durante el año de 1873, pagó la Direccion general de Correos 135.062 pesetas por derechos de tránsito en las expresadas líneas, y que igual cantidad de correspondencia pagará en lo sucesivo, tan luego como rija el tratado, al tipo de 4 pesetas kilógramo, 16.702 pesetas; es decir, una diferencia á favor de España de 118.359 pesetas.

En una proporcion igual se obtendrá el cambio con los Países Bajos y Alemania.

Otra de las ventajas obtenidas en el Congreso, ha sido el que desaparezean con España las cuentas por el cambio de correspondencia á descubierto, y que representan una economía notable, que no es fácil precisar hasta que se establezca la estadística que en dicho tratado se previene.

**Canal de Aragon.** Están para terminar las obras que se practican para dar al canal de Aragon el mismo raudal de agua que antes tenia. Así lo escriben de Zaragoza.

**Asociacion de empleados de ferro-carriles.** El señor ministro de Fomento, á quien ha dado noticia el Sr. Llofrin, director del *Defensor*, del proyecto de «Asociacion de empleados de ferro carriles para socorro en casos de accidentes,» iniciado por aquel periódico, ha manifestado que se halla dispuesto á prestar su apoyo al pensamiento tan pronto como se realice. Parece que en breve se verificará la primera reunion, y que ya se han adherido á la idea algunos altos jefes de la Compañía, entre los cuales se cuenta el Sr. Savouré, representante del servicio del movimiento de la del Mediodia.

**Tramvia de Chamberí al Pacifico.** La diputacion provincial no ha negado la concesion de un tramvia desde Chamberí al barrio del Pacifico, como se ha dicho; lo que ha hecho ha sido desechar el acuerdo del ayuntamiento, contrario á dicho proyecto.

**Contratos de Obras públicas.** El estado del país y la prolongacion de la guerra está dando resultados fatales para la industria y todos los ramos de la riqueza pública. Varios de los empresarios de Obras públicas que pretenden rescindir sus contratos, y algunos, como los de la limpia del puerto de Tarragona, lo han efectuado ya, siendo probable que hagan lo mismo los de las obras del puerto de Cartagena.

**D. Quijote.** Nos ha llamado la atencion, al leer la *Revista mercantil* de Manila que, entre los buques fondeados en aquel puerto el 1.º de Setiembre, figura una fragata norte-americana, de 1.174 toneladas, consignada á los Sres. Smith Bell y compañía, cuyo nombre es *Don Quijote*.

**Nafragio.** Segun noticias de las islas Marianas, el bergantin inglés *Leonor*, ha naufragado en Strong Island. El vapor *Pañay* llevó á Manila al piloto y cuatro marineros salvados del naufragio.

**Carbones ingleses.** Durante el mes de Agosto último se han exportado de Inglaterra 1.238.930 toneladas de hulla en la forma siguiente: Por los puertos del Norte, 895 486 toneladas; del Jorkshire, 92.893; del puerto de Lóndres, 3.921; de Liverpool, 80.685; de los puertos del canal de Bristol, 353 998; de los de Escocia, 141.947.

**Cable hispano-italiano.** Se ha concedido próroga de un año al concesionario del cable submarino de Barcelona á Italia.

**Cable chino.** Se ha restablecido el cable de Saigon á Hong-Kong.

## GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

### JUNTAS GENERALES.

**Ferro-carril de Barcelona á Sarriá.**—En virtud de los acuerdos tomados en la Junta judicial celebrada en 28 de Abril de 1872, aprobados ejecutoriamente, se convoca á los señores obligacionistas de dicho ferro-carril, á la Junta general que tendrá lugar el dia 14 del próximo mes de Noviembre, á las tres de la tarde, en una de las salas de la estacion de esta ciudad, á fin de proceder á la discusion y aprobacion de los estatutos de la nueva Sociedad, y acordar además el reparto de los fondos existentes. En su consecuencia, dichos señores obligacionistas deberán depositar previamente sus títulos respectivos en las oficinas de la Sociedad desde el dia 2 del citado Noviembre, hasta el dia 19 ambos inclusive de 3 á 5 de la tarde, donde se les librarán los correspondientes resguardos nominativos, junto con las papeletas personales de entrada. Tambien se admitirán en depósito, en lugar de las obligaciones, los resguardos que acrediten, hallarse depositadas en el Banco, ó en cualquier otro establecimiento de crédito.

Barcelona 20 de Octubre de 1874.—Tomás Eufiril.—Santiago M. Calafell.

**Sociedad general del Crédito moviliario español.**—El Consejo de administracion de esta Sociedad tiene el honor de poner

en conocimiento de los señores accionistas de la misma que no habiendo podido celebrarse por falta de suficiente número de acciones depositadas la Junta general extraordinaria convocada para el dia 16 de Octubre actual, se ha acordado hacer nueva convocatoria para el dia 27 de Noviembre próximo, á las tres de la tarde.

Al tenor de lo prescrito en los estatutos, los individuos presentes á esta Junta, cualquiera que sea su número y el de las acciones que representen, deliberarán válidamente, siempre que sus deliberaciones recaigan sobre los asuntos enunciados en la primera convocatoria.

La Junta se celebrará en el domicilio social, en Madrid, paseo de Recoletos, núm. 9.

Los accionistas poseedores de 50 acciones á lo ménos que deseen formar parte de esta Junta deberán depositar sus títulos 10 dias antes del señalado para su reunion.

Los depósitos se recibirán todos los dias no festivos, desde las diez de la mañana hasta las tres de la tarde:

En Madrid, domicilio de la Sociedad, paseo de Recoletos, número 9; y en París, en las oficinas de la misma Sociedad, Boulevard Haussmann, núm. 25 esquina á la calle de Halevy.

Madrid 23 de Octubre de 1874.—El secretario general, Jorge Polack.

**Compañía de los caminos de hierro del Norte de España.**—El Consejo de administracion de esta Compañía tiene el honor de convocar á los señores accionistas de la misma para una Junta general extraordinaria, que deberá celebrarse el sábado 23 de Noviembre próximo, á la una de la tarde, en el domicilio social, paseo de Recoletos, núm. 9, en esta capital.

El objeto de esta reunion es:

1.º Oír una comunicacion del Consejo, relativa á la agregacion á las acciones de los cupones atrasados de las obligaciones, conforme al art. 42 de los estatutos.

2.º Conceder al Consejo los poderes necesarios para consolidar en tiempo oportuno las obligaciones de rédito variable, acordar las condiciones de esta operacion ó introducir en los estatutos las modificaciones que por consecuencia de ella puedan ser necesarias.

3.º Resolver sobre los medios relativos á la extension en su caso de la red de caminos que hoy posee la Compañía.

De conformidad con los estatutos, dicha Junta general se compondrá de todos los accionistas poseedores de 50 acciones por lo ménos, que hayan depositado sus títulos 15 dias antes del señalado para celebrarla en la Caja de la Compañía ó en la de la Sociedad general de Crédito moviliario en Madrid, y en París en la Sociedad general de Crédito moviliario español.

Los accionistas que tengan derecho de asistencia á la Junta no pueden ser representados en ella sino por otros accionistas que lo tengan tambien por sí.

En su consecuencia, los depósitos de acciones necesarias para tener este derecho deberán constituirse antes del 13 de Noviembre próximo.

En Madrid, en la Caja de la Compañía ó en la Sociedad general de Crédito moviliario español, paseo de Recoletos, núm. 9.

En París, en las oficinas de la misma Sociedad, Boulevard Haussmann, 25, esquina á la calle Halevy.

Los depósitos se recibirán gratis todos los dias no festivos, de diez de la mañana á tres de la tarde.

Madrid 26 de Octubre de 1874.—El secretario del Consejo, A. Eduardo Gullon.

**Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla.**—El Consejo de administracion de esta Compañía tiene el honor de poner en conocimiento de los señores accionistas que la Junta general extraordinaria convocada para el 15 de Octubre corriente, queda aplazada á una fecha indeterminada, que no podrá fijarse sino despues de que una próxima reunion de la Junta general de la

Compañía de Sevilla á Cádiz, debidamente autorizada por la modificación de sus estatutos, para realizar la venta de este camino haya deliberado la enajenación á la Compañía de Córdoba á Sevilla bajo las condiciones contenidas en el proyecto de contrato celebrado entre ambos Consejos de administración.

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

**TITULOS Y DIVIDENDOS.**

**Compañía de los caminos de hierro del Norte de España.**

—El Consejo de administración de esta Compañía tiene el honor de anunciar que, en cumplimiento de lo prescrito en el art. 4.º del convenio de 31 de Enero de este año para la compra por esta Compañía del ferro-carril de Alar á Santander, desde el día 1.º de Octubre próximo se pagará á las obligaciones emitidas en virtud del mismo contrato el cupon que vence en igual fecha, importante rs. 66:50.

Los pagos se verifican todos los días no feriados.

En Madrid, en la Sociedad general de Crédito moviliario español, paseo de Recoletos, núm. 9.

En Santander, en casa de los Sres. hijos de Pombo.

Las facturas se facilitarán gratis todos los días no feriados en las oficinas de la Dirección de esta Compañía, calle de Leganitos, núm. 54, de diez de la mañana á cuatro de la tarde, y en Santander en casa de los indicados Sres. hijos de Pombo.

Tan luego como las obligaciones se encuentren en poder de los que tienen derecho á recibirlas, se verificará el sorteo para la primera amortización, anunciándose previamente para que los señores obligacionistas que lo deseen puedan presenciar la operación.

Madrid 26 de Setiembre de 1874.—El secretario del Consejo, A. Eduardo Gullon.

**Compañía de los ferro-carriles de Ciudad-Real á Badajoz y de Almorchon á las minas de Carbon de Belmez.**—En la sesión de 26 de Abril último, la Junta general de accionistas fijó en 45 reales 60 céntimos (francos 12) el dividendo del ejercicio de 1873.

Satisfecho á cuenta en 12 de Junio último la suma de 22 reales 80 céntimos (francos 6) el saldo del referido dividendo, ó sean 22 reales 80 céntimos (francos 6) por acción, se pagará previa presentación del cupon núm. 6 desde el 2 de Noviembre próximo:

En Madrid, domicilio social, plaza del Angel, núm. 8;

En Paris, place Vendome, núm. 12;

En Bruselas, Banque de Belgique;

En Lieja, Banque Liégesire;

En Gante, Banque de Flandre.

Madrid, 15 de Octubre de 1874.—El administrador delegado, José Canalejas y Casas.

**Banco de España.**—Desde el día 23 del actual, se entregará por este Banco la tercera parte, realizada en papel de los intereses del segundo semestre de 1874, correspondientes á los valores depositados en las cajas del mismo de las clases que se expresan, previa presentación de los respectivos resguardos de depósito á saber:

Inscripciones de renta perpétua al 3 por 100 interior.

Deuda procedente del material del Tesoro.

Acciones de carret ras de Julio.

Id de id. de marzo.

Id. de id. de Abril.

Madrid 22 Octubre de 1874.—El secretario, Manuel Ciudad.

**LA SOLEDAD, POR ZIMMERMANN, TRADUCIDA DE LA ÚLTIMA edición por D. Pedro Espina y Martinez, Médico de número del Hospital general de Madrid. Se vende en la librería nacional y extranjera de D. Carlos Bailly-Bailliere plaza de Topete, núm. 10, y en las principales de la Nación. Precio, 3 pesetas 50**

céntimos (14 rs.) en Madrid y 4 pesetas en provincias, franco de porte.

**GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.**

CONSERVACION

48 RS. ARROBA

Y

BLANCURA

DE

26 LIBRAS.

DE LAS



ROPAS LAVADAS CON ELLOS.

SE SIRVEN Á DOMICILIO.

Madrid.—Fábrica, Oficinas y Despacho, Gobernador, 20.

NOTA. Para que no se confundan con las otras fábricas, los elabora de pinta natural, la cual no admite adulteraciones, ni presta mal olor á las ropas, como las imitaciones, por lo cual no hay jabones que compitan con los de esta compañía.

**FÁBRICA EN VENTA.**

Por acuerdo convencional de los interesados, se vende, al contado ó á plazos, una fábrica de grancina (única de su clase en España y que últimamente han llevado en renta los Sres. Chancel hijo y compañía) con sus accesorios, maquinarias, almacenes, habitaciones y edificios que la pertenecen.

Es libre de toda carga, y se responde de evicción con arreglo á derecho.

Está situada en la margen izquierda del rio Pisuerga, á la parte Sudoeste, un kilómetro de distancia de la ciudad de Valladolid.

Pertenece á la señora viuda y herederos de D. Marcelino de Goicoechea (padre) de dicha ciudad.

El pliego de condiciones estará de manifiesto en la casa de dicha señora viuda, plazuela del Teatro viejo, núm. 15 principal.

**FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA**

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

**TRATADO PRACTICO DE CAMINOS,**

por D. JOAQUIN MONTERO.

Un tomo de 200 páginas, buen papel y esmerada impresion, cuatro láminas con figuras geométricas.

Se venden á 8 rs. en Madrid en las principales librerías.

Esta obra es útil á todos los ayuntamientos y diputaciones provinciales, á todos los individuos del personal auxiliar del cuerpo de ingenieros de Caminos.

DEL MISMO AUTOR.

Nomenclator de Ferro-carriles y Carreteras, á 2 reales.

Firmes en sustitucion de los empedrados, 1 real 50 céntimos,

**MECHAS DE SEGURIDAD**

PARA BARRENOS.

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

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.  
CATORCE VECES PREMIADOS

Y 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

**GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.**

AÑO XIX.

Para toda la América latina puede hacerse la suscripcion diri-  
giéndose al administrador de la GACETA INTERNACIONAL, (12 rue  
de Livourne, en Bruselas) remitiendo el importe anticipado en li-  
branzas, 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 a defender la integridad del  
territorio de España y a 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 extension que la GACETA DE LOS CAMINOS DE  
HIERRO, y en los cuatro años que lleva de existencia ha prestado  
grandes servicios a nuestro pais.

Redaccion: 12, rue Livourne, Bruselas.

Precios de suscripcion: En Europa, un año, 42 francos; 6 meses  
21 y un trimestre, 11.—En América, un año, 22 pesos; 6 meses 7  
pesos; un trimestre 4.

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

**VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.**

Ponemos en conocimiento de las personas que necesiten tras-  
ladarse a Francia, que en el despacho central de ferro-carriles de  
Madrid a Zaragoza y Alicante, situado calle Alcalá, núm. 2, se  
halla de manifiesto un cuadro de los servicios de vapores que  
existen entre nuestros puertos del Mediterráneo y Cete ó Marse-  
lla, con indicacion de los dias de salida, precios del pasaje, du-  
racion de la travesia y noticias interesantes acerca de las com-  
odidades con que se efectúan los viajes.

**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 ESTE PERIÓDICO, CERVANTES, 16, PRAL.

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

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

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

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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

FABRICA DE HIERRO,

**HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO,**

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

Rails para tramvias, terraplenes y minas, fabri-  
cacion de eclises, escarpas, placas de junta, tornillos  
y redoblones para ferro-carriles.

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

Para pedidos dirigirse en esta, Fuencarral núme-  
ro 117, y en Barcelona calle Ancha, núm. 2.

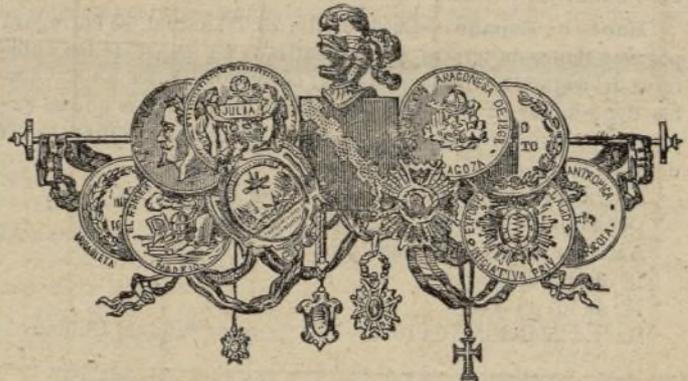
**GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIÁ.**

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

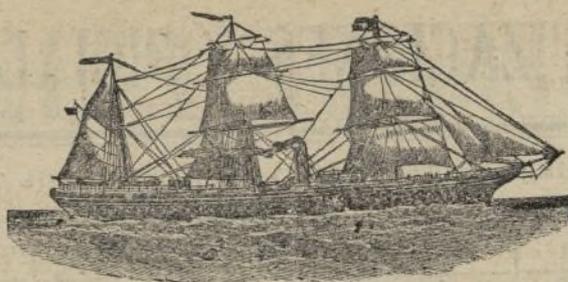
CASA CREADA POR EL EN 1855,

y enriquecida constantemente con cuantos inventos  
se verifican.

Marcos y objetos para colocar retratos.—Aparatos, productos y útiles para  
fotógrafos.



El Sr. Juliá ha sido premiado en tres Exposiciones universales,  
tres nacionales, por la Sociedad económica matritense; condeco-  
rado seis veces en España y el extranjero, ha sido miembro del  
Jurado en la Exposicion nacional de 1873, en Madrid, y lo es de  
varias corporaciones útiles en Europa.



# VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

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

| LINEAS.                              | PERIODO de explotacion. | 1874.     |          |                  |                             | 1873.    |                             | Diferencia sobre 1873. |         |           |               |           |
|--------------------------------------|-------------------------|-----------|----------|------------------|-----------------------------|----------|-----------------------------|------------------------|---------|-----------|---------------|-----------|
|                                      |                         | VIAJEROS. |          | Mercan-<br>cias. | TOTAL GENERAL de productos. |          | TOTAL GENERAL de productos. |                        | BRUTOS. |           | Kilométricos. |           |
|                                      |                         | Número.   | Producto |                  | Brutos.                     | Kilomts. | Brutos.                     | Kilomts.               | En mas. | En menos. | En más.       | En menos. |
| Madr. á Alic. y Toledo               | 1 al 7 Octubre...       | 28.615    | ,        | ,                | 634.154                     | 444'10   | 729.216                     | 510'62                 | ,       | 95.062    | ,             | 19'04°    |
| Madr. á Cartagena...                 |                         |           |          |                  |                             |          |                             |                        |         |           |               |           |
| Albacete á Cartag.                   | 14 al 20 Octubre...     | ,         | ,        | ,                | 326.484                     | 601'26   | 283.985                     | 522'99                 | 42.498  | ,         | ,             | 14'97°    |
| Alcázar á Ciud. -Real                |                         |           |          |                  |                             |          |                             |                        |         |           |               |           |
| Manzanares á Córdoba.                | 17 al 23 Setiembre.     | 4.540     | 81.690   | 169.252          | 250.912                     | 100.647  | 89.478                      | 562'75                 | ,       | 16.292    | ,             | 15'26°    |
| Norte de España.....                 |                         |           |          |                  |                             |          |                             |                        |         |           |               |           |
| Tudela á Bilbao.....                 | 8 al 14 Octubre...      | ,         | ,        | ,                | ,                           | ,        | ,                           | ,                      | ,       | ,         | ,             | ,         |
| Valencia á Almansa y Tarragona.....  |                         |           |          |                  |                             |          |                             |                        |         |           |               |           |
| Sevilla á Cádiz.....                 | 14 al 20 Octubre...     | ,         | ,        | ,                | 118.532                     | 816'78   | 109.740                     | 789'49                 | 8.79    | ,         | ,             | 3'46°     |
| Córdoba á Sevilla.....               |                         |           |          |                  |                             |          |                             |                        |         |           |               |           |
| Zaragoza á Barcelona.                | 15 al 21 Octubre...     | ,         | ,        | ,                | 220.261                     | ,        | 336.977                     | ,                      | ,       | 176.715   | ,             | ,         |
| Barcelona á Pamplona.                |                         |           |          |                  |                             |          |                             |                        |         |           |               |           |
| — á Francia.....                     | ,                       | ,         | ,        | ,                | ,                           | ,        | ,                           | ,                      | ,       | ,         | ,             | ,         |
| — á Tarragona.....                   |                         |           |          |                  |                             |          |                             |                        |         |           |               |           |
| — á Sarriá.....                      | ,                       | ,         | ,        | ,                | ,                           | ,        | ,                           | ,                      | ,       | ,         | ,             | ,         |
| Lérida á Reus y Tarrag.              |                         |           |          |                  |                             |          |                             |                        |         |           |               |           |
| Alar á Santander.....                | ,                       | ,         | ,        | ,                | ,                           | ,        | ,                           | ,                      | ,       | ,         | ,             | ,         |
| Langreo á Gijon.....                 |                         |           |          |                  |                             |          |                             |                        |         |           |               |           |
| Palencia á Leon.....                 | ,                       | ,         | ,        | ,                | ,                           | ,        | ,                           | ,                      | ,       | ,         | ,             | ,         |
| Córdoba Málaga.....                  |                         |           |          |                  |                             |          |                             |                        |         |           |               |           |
| Medina á Zamora y Vigo á Orense..... | ,                       | ,         | ,        | ,                | ,                           | ,        | ,                           | ,                      | ,       | ,         | ,             | ,         |
| Ciudad-Real á Badajoz.               |                         |           |          |                  |                             |          |                             |                        |         |           |               |           |
| Utrera á Moron.....                  | ,                       | ,         | ,        | ,                | ,                           | ,        | ,                           | ,                      | ,       | ,         | ,             | ,         |
|                                      |                         |           |          |                  |                             |          |                             |                        |         |           |               |           |

# COTIZACIONES OFICIALES.

| BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 24 AL 30 DE OCTUBRE DE 1874.        |         |        |         |          |         |          | CAMBIOS OFICIALES.     |                       |
|---|---------|--------|---------|----------|---------|----------|------------------------|-----------------------|
| FONDOS PÚBLICOS.  | SÁBADO. | LUNES. | MARTES. | MIÉRCOL. | JUEVES. | VIERNES. | Daño.                  | Beneficio             |
| Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....                   | 11 75   | 11 72  | 11 81   | 11 77    | 12 77   | 11 67    | Albacete.....          | 1/4                   |
| Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....                    | 11 75   | 11 75  | 11 90   | 11 80    | 11 85   | 11 75    | Alicante.....          | 1/4                   |
| Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....                     | 15 69   | 15 75  | 15 85   | 16 20    | ..      | 15 65    | Almería.....           | 1/2                   |
| Deuda del personal.....   | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Avila.....             | 1/2                   |
| Material del Tesoro no preferente con interés...                    | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Badajoz.....           | 1/4                   |
| Bonos del Tesoro.....   | 43 65   | 43 60  | 43 50   | 43 80    | 44 ..   | 43 60    | Barcelona.....         | 1                     |
| Deuda amortizable de primera clase.....                             | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Bilbao.....            | 1/4                   |
| Deuda amortizable de segunda idem.....                              | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Burgos.....            | 1/4                   |
| Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....                     | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Caceres.....           | 1/2                   |
| Billetes hipotecarios del Banco de España.....                      | ..      | ..     | ..      | 100 50   | 100 50  | ..       | Cádiz.....             | 3/8                   |
| ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6 <sup>o</sup> /100 anual         |         |        |         |          |         |          | ..                     | ..                    |
| Emission de 1. <sup>o</sup> de Abril de 1850 de 4.000 rs.....       | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Castellon.....         | par                   |
| Idem de 2.000 rs.....   | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Ciudad-Real.....       | 1/4                   |
| Idem de 1. <sup>o</sup> de Junio de 1851 de 2.000 rs.....           | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Córdoba.....           | par p.                |
| Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....                         | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Coruña.....            | 3/4                   |
| Idem de 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs.....                        | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Cuenca.....            | ..                    |
| Idem 1. <sup>o</sup> de Julio de 1853, de 2.000 rs.....             | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Gerona.....            | 1/4                   |
| Obras públicas de 1. <sup>o</sup> de Julio de 1858 de 2.000 rs..... | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Granada.....           | ..                    |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Guadalajara.....       | par p.                |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Huelva.....            | ..                    |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Huesca.....            | ..                    |
| Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs.....               | 21 15   | 21 20  | 21 15   | 21 10    | 21 20   | 21 20    | Jaen.....              | par                   |
| Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....                                  | 20 65   | 20 65  | 20 70   | 20 75    | 20 80   | 20 65    | Leon.....              | ..                    |
| Idem id. id. de 20.000 rs.....                                      | .. 55   | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Lérida.....            | 1/2                   |
| Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....                             | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Logroño.....           | 1/4                   |
| Acciones de Banco de España.....                                    | 135 ..  | 137 50 | 137 50  | 138 50   | 137 25  | 135 75   | Lugo.....              | ..                    |
| Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....                    | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Málaga.....            | 3/4                   |
| Banco popular español de Barcelona.....                             | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Murcia.....            | 3/8                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Orense.....            | ..                    |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Oviedo.....            | 1/8                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Palencia.....          | par                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Pamplona.....          | ..                    |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Pontevedra.....        | 1/4                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Salamanca.....         | 1/4                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | San Sebastian.....     | ..                    |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Santander.....         | 1/2                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Santiago.....          | 7/8                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Segovia.....           | 1/2                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Sevilla.....           | ..                    |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Soria.....             | 1                     |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Tarragona.....         | 1/2                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Terruel.....           | par                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Toledo.....            | 3/4                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Valencia.....          | ..                    |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Valladolid.....        | 3/8                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Vitoria.....           | 1/4                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Zamora.....            | 3/8                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Zaragoza.....          | par                   |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Londres, á 90 d/f..... | 00 <sup>o</sup> 48 .. |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Paris, á 8 d/v.....    | 00 <sup>o</sup> 5 ..  |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Hamburgo, á 8 d/v..... | ..                    |
| ..  | ..      | ..     | ..      | ..       | ..      | ..       | Génova, á 8 d/v.....   | ..                    |

## BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 21 AL 27 DE OCTUBRE.

| FONDOS PÚBLICOS.                                   | DIA 21. | DIA 22. | DIA 23. | DIA 24. | DIA 25. | DIA 27. |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado..... | 12 27   | 12 25   | 12 35   | 12 30   | 12 27   | 12 57   |
| Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....    | 17 35   | 17 45   | 17 40   | 17 80   | 17 20   | 17 30   |
| Bonos del Tesoro.....                              | ..      | ..      | ..      | ..      | ..      | ..      |
| Sociedad catalana general de crédito.....          | 55 50   | 55 50   | 55 ..   | 55 ..   | ..      | 55 ..   |
| Banco de Barcelona.....                            | 83 ..   | 83 ..   | 82 25   | 82 ..   | 82 50   | 82 50   |
| Crédito mobiliario barcelonés.....                 | ..      | ..      | ..      | ..      | ..      | ..      |
| Caja barcelonesa.....                              | ..      | ..      | ..      | ..      | ..      | ..      |
| Sociedad de crédito mercantil.....                 | 23 50   | 23 50   | 23 50   | 23 50   | 23 50   | 23 50   |
| Camino de Barcelona á Francia.....                 | 37 65   | 37 75   | 37 50   | 37 50   | 37 50   | 37 25   |
| — de Tarragona á Barcelona.....                    | ..      | ..      | ..      | ..      | ..      | ..      |
| — de Zaragoza á Barcelona.....                     | 21 50   | 21 50   | 22 25   | 22 ..   | 23 ..   | 23 50   |
| Canal de Urgel.....                                | ..      | ..      | ..      | ..      | ..      | ..      |
| Azumbrado por el gas en Barcelona.....             | ..      | ..      | ..      | ..      | ..      | ..      |

## OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑIAS 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.....              | 789.698                 | 1.900                 | 57 3.         | Enero.—Julio.              | 95 años.                     | Madrid á Zaragoza y Alic Norte.....    | Paris 3 de Oct..... 213 *             |
| 1860.....                 | 625.000                 | 1.900                 | 57            | Abril.—Octub.              | ..                           | Zaragoza á Barcelona.....              | — — — — — 200 ..                      |
| 1859.....                 | 92.618                  | 2.000                 | 57            | Abril.—Octub.              | desde 1864 99                | Zaragoza á Pamplona.....               | Bruselas 1 <sup>o</sup> Oct... 307 50 |
| 1859.....                 | 177.044                 | 1.900                 | 8 0/10        | Enero.—Julio.              | .. 99                        | Córdoba á Málaga.....                  | — — — — — 127 ..                      |
| 1858.....                 | 44.984                  | 1.900                 | 57            | Enero.—Julio.              | desde 1861 47                | Córdoba á Sevilla.....                 | — — — — — 58 ..                       |
| 1858.....                 | 290.000                 | ..                    | 57            | ..                         | ..                           | Sevilla á Jerez.....                   | — — — — — 223 ..                      |
| ..                        | ..                      | ..                    | ..            | ..                         | ..                           | Ciudad-Real á Badajoz.....             | — — — — — 71 ..                       |
| ..                        | 8.750                   | 2.000                 | 120           | Octub.—Abril.              | desde 1867 9                 | Barcelona á Francia.....               | — — — — — 42 ..                       |
| 1862.....                 | 29.750                  | 2.000                 | 120           | Enero.—Julio.              | desde 1866 42                | Targ. á Martorell y Barc Noroeste..... | Barcelona..... 47 50                  |
| ..                        | ..                      | ..                    | ..            | ..                         | ..                           | Lérida á Reus.....                     | Bruselas 1. <sup>o</sup> Oct... 65 25 |
| ..                        | ..                      | ..                    | ..            | ..                         | ..                           | Barcelona á Gerona.....                | Paris 3 de Oct..... 25 75             |
| ..                        | ..                      | 2.000                 | 3 0/10        | ..                         | ..                           | Almansa á V. y Tarrag.....             | Barcelona..... 97 ..                  |
| ..                        | ..                      | 1.900                 | 8 0/10        | ..                         | ..                           | Tudela á Bilbao.....                   | Bilbao 1. <sup>a</sup> série ..       |
| 1871-72.....              | 11.000                  | 1.900                 | 66 50         | Febrero.....               | desde 1874 60                | Villalba á Segovia.....                | Madrid..... 635 *                     |
| ..                        | ..                      | ..                    | ..            | ..                         | ..                           | Gran Central-Peninsular                | ..                                    |