

# 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 Ángel; y de Sala, hermanos, calle de la Unión.

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

**SANTANDER:** D. Juan Gonzalez.

**ZARAGOZA:** Sr. Gallifa, librero.

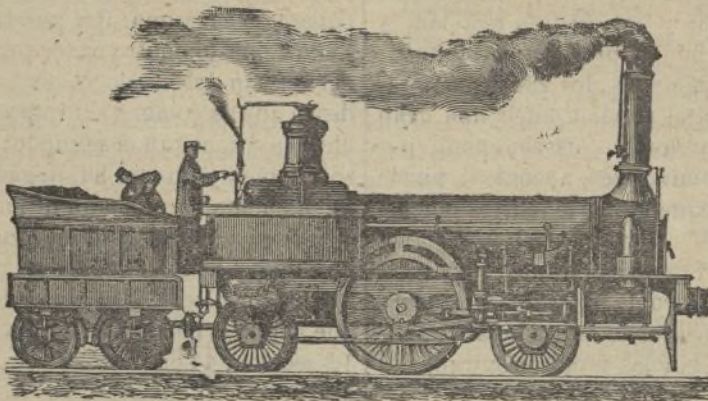
**VALENCIA:** librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal.

### Extranjero y Ultramar.

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

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

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



## SE SUSCRIBE EN MADRID

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

## PRECIOS DE LA SUSCRIPCION.

### Madrid y Provincias.

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

### Ultramar y Extranjero.

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

## ANUNCIOS.

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

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

## RESÚMEN.

Estadística de la Exposicion de 1873.—Ingresos de los ferro-carriles peninsulares.—Anuario de los ferro-carriles.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Los ferro-carriles peruanos en 1873.—Estadística del papel.—Nuevo freno.—Correo tubular.—Agricultura: Saneamiento y fertilidad de las tierras.—*Variedades:* La Masonería. La gruta de Montana.—Crónica.—Valores franceses.—Valores españoles en la Bolsa de Paris.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

## ESTADÍSTICA DE LA EXPOSICION DE 1873.

Un grave accidente ocurrido al autor de estas líneas, á los pocos dias de abierta la Exposicion nacional verificada en Madrid en los últimos 75 dias del año próximo pasado, fué causa de que no terminase con la extension que se habia propuesto el exámen de los objetos y el juicio sobre la significacion del concurso, dadas las circunstancias de su origen y de la calamitosa época que atraviesa España.

Algo tarde podrá parecer á muchos para volver sobre el asunto, cuando está ya próxima la segunda Exposicion; pero, como, por una parte, los premios de la primera no se han distribuido todavía, á causa de la acuñacion de las medallas y de la impresion de los diplomas; (1) y por otra los datos estadísticos nunca son perdidos, vamos á presentar el resultado de nuestras observaciones, por lo que se refiere á la representacion de las provincias en ese certámen debido exclusivamente á la iniciativa y á la actividad particular.

Además de la críticas circunstancias en que se anunció

(1) Ambas cosas concluidas en los momentos en que escribimos este artículo.

y preparó la Exposicion, cuando las dos insurrecciones, la cantonal y la carlista, estaban en su apogeo, la gran dificultad con que tuvieron que luchar los promovedores del concurso, era la inercia de los expositores producida por la desconfianza de que este se realizase, desconfianza por cierto muy fundada, cuando tantas y tantas veces se habia hablado de exposiciones sin que llegaran á realizarse.

Ante semejante actitud de los que habian de concurrir con sus productos, actitud que hubieron de vencer la Direccion y la Junta de Fomento creada al efecto, era natural que la árdua empresa de atraer á los indiferentes y de decidir á los vacilantes, fuera más eficaz en Madrid, donde se podia excitar personalmente á los productores, que en las provincias, justamente preocupadas por el azote de la guerra, que les alcanza más inmediatamente, y á donde sólo podian llegar las excitaciones por escrito; y cuando, además, habia que arrostrar las dificultades del transporte, agravadas por los actos de barbarie cometidos contra los ferro-carriles y sus trenes.

Dadas tales circunstancias, á nadie ha sorprendido que de 685 expositores concurrentes, 388, ó sea un 57 por 100 del total fueran personas domiciliadas en Madrid. Sin embargo, no es esto lo exacto: de los 388 expositores, cuyas hojas de inscripcion han estado encabezadas con la provincia de Madrid, hay que eliminar 104 por los siguientes conceptos:

Expositores de la provincia de Madrid no residentes en la capital. . . . .	20
Objetos de otras provincias presentados por vecinos de Madrid. . . . .	45
— de Ultramar presentados por id. id. . . . .	9
— de Francia. . . . .	10
— de Portugal. . . . .	5
— de Inglaterra. . . . .	4
— de los Estados-Unidos. . . . .	3



- de Austria. . . . . 4  
— de otras naciones. . . . . 4

104

Quedan por lo tanto reducidos á 284 los expositores de Madrid, ó sea al 41 1/2 por 100; y eso que, en realidad, y deducidos sólo aquellos que han expresado el lugar de procedencia de los objetos presentados, los 284 expositores que aun atribuimos á esta capital pueden sufrir una gran reduccion en su número. En muchos casos, como por ejemplo en las colecciones de minerales, apenas si puede atribuirse en Madrid la más pequeña parte en los objetos presentados.

Hechas las precedentes advertencias, vamos á presentar por el orden del mayor número de expositores, con arreglo al domicilio de estos consignado en las hojas de inscripción, la relacion de las provincias y países extranjeros que han presentado productos ú otros objetos.

De las 49 provincias de España, seis no han tenido representacion directa y expresa en el concurso, y son: Almería, Canarias, Castellon, Guipúzcoa, Huelva y Pontevedra.

- N.º 1.—Madrid, con 388 expositores.  
2.—Barcelona, con 26.  
3.—Ciudad-Real, con 22.  
4.—Valencia, Valladolid y Zaragoza, 14 cada una.  
5.—Salamanca y Toledo, 12.  
6.—Alicante, Búrgos, Huesca y Francia, 10.  
7.—Cádiz y Guadálajara, 9.  
8.—Málaga, Segovia y Sevilla, 8.  
9.—Cáceres y Santander, 7.  
10.—Jaen, Palencia y Zamora, 6.  
11.—Oviedo y Portugal, 5.  
12.—Badajoz, Granada, Logroño, Murcia, Inglaterra y Austria, 4.  
13.—Córdoba, Coruña, Navarra y los Estados-Unidos, 3.  
14.—Albacete, Cuenca, Leon, Tarragona y Teruel, 2.  
15.—Alava, Avila, Baleares, Gerona, Lérida, Lugo, Orense, Soria, Vizcaya, Hungría, Dalmacia, Italia y Alemania, un sólo expositor cada una.

Enojoso seria reproducir esta lista modificada con arreglo á la procedencia de los objetos; y sobre enojoso, ocasionado á errores por omision; pues al consignar que 104 expositores domiciliados en Madrid han presentado objetos y productos de otras partes, cabe todavía una modificacion importante, la de que muchos de los industriales de esta capital son de otras provincias, principalmente catalanes, y no pocos hay extranjeros.

Tratándose de un trabajo estadístico, debemos consignar las secciones á que pertenecen los 688 expositores:

Secciones.	Expositores.	Núm. de Objetos.
1.ª Agricultura. . . . .	265	962
2.ª Minería. . . . .	78	855
3.ª Química. . . . .	38	186
4.ª Artes gráficas. . . . .	63	261
5.ª Varios. . . . .	244	873
	688	3.137

En el resúmen del catálogo y del primer apéndice se advirtió por medio de una nota, que el número de objetos era superior al marcado, principalmente por la reduccion que, para mayor brevedad, se habia hecho en el de algunas colecciones; si bien se indicaba el verdadero total á la cabeza de cada una. Por nuestra parte debemos añadir que hemos puesto cuatro expositores más de los que figuran en el resúmen del catálogo, porque nos constaba su aumento desde que se comenzó la impresion; aumento que se ha hecho mayor, segun el segundo apéndice, que se ha impreso tambien y que no ha llegado á circular, teniéndose sólo en cuenta para la adjudicacion de los premios.

Si se exceptúa Madrid, ninguna otra provincia ni país extranjero ha figurado en las cinco secciones, pues la capital, por su representacion propia y la de otros puntos de que dejamos hecho mérito, ha tenido 80 expositores en la 1.ª seccion, 44 en la 2.ª, 20 en la 3.ª, 54 en la 4.ª y 190 en la 5.ª.

De las localidades restantes han tenido representacion:

*En cuatro secciones.* Barcelona, Ciudad-Real, Palencia y Zamora.

*En tres secciones.* Guadálajara, Huesca, Málaga, Santander, Segovia, Sevilla, Toledo, Valencia, Valladolid, Zaragoza, Francia, Portugal y Austria.

*En dos secciones.* Albacete, Alicante, Búrgos, Cáceres, Córdoba, Coruña, Granada, Jaen, Leon, Logroño, Murcia, Oviedo, Salamanca y Teruel.

*En una sola seccion.* Alava, Avila, Badajoz, Baleares, Cádiz, Cuenca, Gerona, Lérida, Lugo, Navarra, Orense, Soria, Tarragona, Vizcaya, Hungría, Dalmacia, Italia, Inglaterra y Alemania.

Por escasa que pueda ser la utilidad de este pequeño trabajo, algo contribuirá á determinar la fisonomía de la Exposicion de 1873, distinta de la que han de ofrecer las sucesivas, particularmente la anunciada para el mes de Abril próximo; y si nuestros lectores no la considerarán útil ni aun bajo ese modesto concepto, el autor de estas líneas reclama cierta indulgencia en su calidad de desmenuzador de guarismos impenitentes.

Además, dentro de poco les indemnizaremos con otra publicacion, que será la última referente á la Exposicion nacional de 1873: la de los premios concedidos por el Jurado.

F. J. de B.

#### INGRESOS DE LOS FERRO-CARRILES PENINSULARES.

Presentan aumento en la primera semana de Marzo, los siguientes ferro-carriles:

*Madrid á Zaragoza y Alicante*, 177.667'24 pesetas, y se cotizan las acciones en París á 260.

*Córdoba á Sevilla.* Aumento de 61.176'70 pesetas.

*Norte.* Aumento respecto de la semana correspondiente de 1873, 61.785'28 pesetas.

*Zaragoza á Pamplona y Barcelona.* Aumento muy importante, representado por 129.388'80 pesetas, en la quinta semana.

*Sevilla á Jerez y Cadiz.* Sétima semana, 25.000 pesetas.

*Portugueses.* Su longitud explotada es hoy de 502 ki-



lómetros. Los ingresos, de 166.295'87 frs., representan, respecto de la semana correspondiente del año pasado un aumento de 19.276 francos. Se cotizan sus acciones, en París, á 195.

En las siete primeras semanas del año actual, Madrid á Zaragoza y Alicante ha tenido de aumento en sus ingresos 628.000 pesetas respecto del mismo período de 1873, ó sean 15'83 por 100 por kilómetro. El año pasado, en la misma época, y no obstante que el tráfico se encontraba grandemente favorecido por las circunstancias, el aumento bruto sobre el período equivalente de 1873 no era aun más que de 526.000 pesetas.

Córdoba á Sevilla ha ganado en lo que iba de ejercicio hasta la sétima semana, 38.000 pesetas, ó 11'58 por 100;

Sevilla á Jerez y Cádiz, 41.000, ú 8 por 100.

Zaragoza á Pamplona y Barcelona, sólo hasta el 4 de Febrero, presenta un aumento de 249.000 pesetas, ó 77'98 por 100; pero en el año anterior, en la misma época, la explotación estaba en pérdida de 822.000 pesetas, ó de 65'57 por kilómetro.

El Norte, no obstante la mejora desde la quinta semana, presenta todavía una disminución de 134.000 pesetas respecto de 1873, época en que ya la sufría de 840.000 pesetas, ó de 14'46 por 100 respecto de 1872.

Los ferro-carriles portugueses continúan con su tipo en aumento. Este, desde principio del año, es de 149.000 francos, ó sea un 17'55 por 100 por kilómetro.

#### «ANUARIO DE LOS FERRO-CARRILES.»

Hemos tenido el gusto de recibir el primer *Anuario de los ferro-carriles*, correspondiente al año actual, libro que viene á llenar un verdadero vacío entre nosotros; y nos felicitamos tanto más de su aparición, cuanto que hemos tenido más de una vez el propósito de llenar ese mismo vacío. Las circunstancias porque atraviesan, hace tiempo, nuestras vías férreas, penosas y difíciles para nuestra publicación, que sigue naturalmente su suerte, nos han impedido realizar semejante propósito.

En cuanto al contenido del *Anuario*, comprende toda la legislación general referente al ramo y la peculiar de cada Compañía de ferro-carriles y tramvías; el personal de la Junta directiva y negociado que entienden de lo concerniente á dichas vías, de las divisiones, de los delegados, y por último, las reseñas históricas y financieras de las empresas.

Es, pues, una recopilación utilísima, y que recomendamos eficazmente á nuestros lectores.

Véndese en el Postigo de San Martín, 11 y 13.

#### PRENSA EXTRANJERA.

*Moniteur des intérêts matériels.*—Ocupase detalladamente de la demanda presentada contra el ayuntamiento de Madrid por el comité de tenedores alemanes de títulos del empréstito municipal.

*La France financière.*—Publica una correspondencia de Madrid que no carece de interés; pero ya desposeída de novedad por el

gran retraso con que van y vuelven entre París y Madrid todas las noticias y cartas.

*L'Industrie.*—Dice que los fondos españoles no han bajado como se esperaba, á consecuencia del contratiempo de Abanto, y que se cotiza la exterior á 193/4.

*Journal des actionnaires.*—Hablando del Consejo inglés de tenedores de deudas extranjeras, dice nuestro colega:

«Un miembro de este Consejo, M. Magniac, ha tomado la palabra: estima la deuda de España respecto de Inglaterra en 100 millones de francos (así lo dice; pero debe haber una errata en la cifra.) Será muy difícil, según él, arreglar la Hacienda cualquiera que sea la forma de gobierno que se establezca, y será necesario acabar por exigir una hipoteca sobre tierras.»

El periódico francés nada añade que puede informarnos de cómo acogió el Consejo tan estraña proposición.

En el *Boletín financiero* dice que la deuda española ha resistido mucho mejor de lo que se pensaba la contrariedad del general Moriones ante Bilbao, y añade que «lo que ha sostenido esta ren-» ta es la mejora que parece dibujarse en la situación financiera » de España;» mejora que atribuyen en gran parte á la fusión de los bancos de nuestras provincias con el de España.

Dice que «los tenedores de partes de la Sociedad civil de Pagarés se han reunido el 9 del corriente, bajo la presidencia de Mr. Girod, director de la Caja de Descuentos, con el objeto de comunicarle el resultado del acuerdo tomado en la Junta de 26 de Diciembre, y por el cual dicha Caja de Descuentos había de anticipar la suma de 152.872 frs. para completar el pago del cupon que vencería en 1.º de Enero, con la condición de que sería reembolsa la de los primeros ingresos, cualquiera que sea su naturaleza, y á remitir al Banco hipotecario de España, para que este, á falta del gobierno español, se haga cargo de los pagarés que vencen en 1874, y que forman el contra-valor de la anualidad correspondiente.

»La Caja de Descuentos ha enviado á Madrid un repaesentante con el encargo de obtener del gobierno español el reembolso de su anticipo, y nuevas garantías en reemplazo de las que ya habían sido realizadas, para hacer frente á los dos últimos vencimientos.»

Otro número del colega, que llega á nuestras manos al corregir las pruebas de esta reseña, dice:

«La firmeza de la exterior de España no se desmiente: las noticias financieras continúan denotando mejora.»

*Journal des chemins de fer.*—Este periódico cree que será difícil que el consolidado se sostenga; pues, según el colega, el arreglo para el pago de los cupones pendientes se reduce á entregar pedazos de papel que llevarán nominalmente 5 por 100 de interés. Los prácticos ingleses y la mayoría de los tenedores en Francia opinan, sin embargo, de otro modo que nuestro pesimista colega de París.

Da cuenta, como el anterior, de la reunión de los tenedores de partes de la Sociedad de Pagarés.

Publica una traducción textual del proyecto de creación del Banco Nacional, aprobado en la Junta de accionistas del Banco de España.

*La Semaine financière.*—«Madrid á Zaragoza y Alicante, dice, continúa siendo el único de los ferro-carriles españoles, cuyas acciones figuran estos días en la cotización: han bajado un instante á 245, á consecuencia de entregas previstas; pero no han tardado en levantarse de nuevo á 260. Las obligaciones de esta Compañía se han reaccionado un poco y están á 212'50, curso ciertamente muy bajo comparado con el de las acciones.»

Dice que «los títulos canjeados de Sevilla á Jerez y Cádiz han subido 2'50 frs. por acción, y 6 frs. las obligaciones: estas últimas, que producen 10 frs., tienen todavía una ancha margen delante de sí para esperar los tipos de capitalización de los valores similares.»



«La Canalización del Ebro ha bajado 2 frs. y está á 39.

Da cuenta del fallo de los tribunales de Madrid sobre la reclamación de los tenedores de Francfort de obligaciones municipales de la capital de España, que reclamaban los intereses atrasados y el servicio regular de la amortización de los mismos.

También da cuenta de la Junta de accionistas de la Sociedad de Pagarés de España.

*Moniteur de la Banque.*—Este periódico, tan sistemáticamente hostil á España, como mal informado, desfigura los hechos de una manera lamentable, así tratando de los políticos como de los económicos, en el último número que ha llegado á nuestras manos ¡Medrados están los suscritores del colega, si en todo se sirve tan bien como en lo relativo á informes sobre nuestro país!

Respecto del Banco territorial de España, dice que «ha subido y vuelto á bajar 10 francos en una sola bolsa, sin que se pueda atribuir esto á otra cosa que á las operaciones de los especuladores que agitan estas acciones.»

## DOCUMENTOS OFICIALES.

### MINISTERIO DE HACIENDA.

Excmo. Sr.: El Presidente del Poder Ejecutivo de la República, de conformidad con lo propuesto por esa Dirección, é informado por la intervención general de la administración del Estado, se ha servido disponer:

1.º Que las Sociedades ó Compañías de ferro-carriles que por virtud de lo establecido en el decreto de 14 de Febrero último deben satisfacer el importe de los sellos correspondientes á las obligaciones emitidas sin este requisito, con más el interés del 6 por 100 en concepto de demora, verifiquen el ingreso del mismo en efectivo metálico en las cajas de las administraciones económicas de las provincias en que las Sociedades se hallen domiciliadas ó en las de esta capital, si así les conviniere.

2.º Que el referido ingreso se aplique á productos de la renta del sello del Estado en un concepto especial que se establecerá en la parte de caudales de las cuentas de administración y en las rentas públicas con el epígrafe de «Importe á metálico equivalente á los sellos que debieron invertirse en el timbre de obligaciones de las empresas de ferro-carriles.»

Y 3.º Que las cartas de pago que produzcan estos ingresos se expidan á favor de las Compañías que los verifiquen, así como también las que se faciliten por el 6 por 100 de demora cuyo ingreso se aplicará al concepto general de dicho 6 por 100 establecido en las relaciones y cuentas de rentas públicas.

De orden del mismo Presidente lo digo á V. E. para los efectos oportunos. Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 11 de Marzo de 1874.—Echegaray.—Sr. Director general de rentas estancadas.

### MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

#### DECRETO.

El gobierno de la República, accediendo á lo solicitado por D. José Espinosa y Zuleta, representante de la Compañía *Eastern telegraph* de Londres, de acuerdo con lo informado por la Dirección general de Correos y Telégrafos, decreta lo siguiente:

Artículo 1.º En los casos de interrupción del cable de Lisboa á Vigo se establecerá como tasa provisional de tránsito para España, para los telegramas que procedentes del cable de Carcavellos cursen por dichas líneas para seguir por el cable de Vigo ó vice versa, una peseta y 50 céntimos para los de 20 ó menos palabras, y 75 céntimos de peseta por cada 10 palabras ó fracción de ellas para los que excedan de ese tipo, pudiendo aplicarse es-

tas tasas desde el día 16 de Febrero, fecha de la interrupción del cable.

Art. 2.º El gobierno de la República se reserva la facultad de limitar el tiempo que ha de subsistir esta tasa provisional al que á su juicio sea suficiente para la recomposición del cable, debiendo empezar á regir las tarifas generales al mes de haberse comunicado á la Compañía el restablecimiento de estas. Entendiéndose que la presente concesión se hace dentro de lo estipulado en el convenio internacional de París de 17 de Marzo de 1865, revisado en Roma y firmado el 14 de Enero de 1872, á que la Compañía está sometida, así como á todas las modificaciones que puedan introducir en él las revisiones periódicas sucesivas de dicho convenio; no pudiendo por consiguiente la Compañía introducir nuevas rebajas en la tasa total que puedan hacerla inferior á la de la vía más económica, con arreglo á lo dispuesto en el art. 34 del referido convenio.

Dado en Somorrostro á once de Marzo de mil ochocientos setenta y cuatro.—El Presidente del Poder Ejecutivo de la República, Francisco Serrano.—El ministro de la Gobernación, Eugenio García Ruiz.

### MINISTERIO DE FOMENTO.

Precedido de un razonadísimo preámbulo, cuya extensión sentimos nos impida reproducirlo, la *Gaceta* del miércoles ha publicado el siguiente importante

Artículo 1.º Se prorroga el plazo señalado en el art. 4.º de la ley de 18 de Octubre de 1839 para concluir y entregar á la explotación los ferro-carriles de Asturias y Galicia á que la misma se refiere, por el tiempo y con las prescripciones que se fijan en el presente decreto.

Art. 2.º Deberán quedar terminadas las obras y abiertos á la explotación los diversos trozos de que constan las líneas en las fechas que á continuación se expresan:

*Línea de Palencia á Ponferrada.*—El trayecto de Brañuelas á Ponferrada, único de este camino que no se halla en explotación, el 31 de Diciembre de 1875.

*Línea de Ponferrada á la Coruña.*—El trayecto de Sarria á la Coruña el 30 de Junio de 1874; el de Ponferrada á San Martín de Quiroga (San Ovidio) el 31 de Diciembre de 1875, y el de este último punto á Sarria el 31 de Diciembre de 1876.

*Línea de Leon á Gijón.*—El trayecto de Pola de Lena á Gijón el 30 de Abril de 1874; el de Puente de los Fierros á Pola de Lena el 31 de Marzo de 1875; el de Pajares á Puente de los Fierros el 31 de Diciembre de 1875, y el túnel del puerto de Pajares el 31 de Diciembre de 1877.

*Línea de Orense á Vigo.*—El trayecto entre Vigo y Tuy el 31 de Marzo de 1875, y el de este último punto á Orense el 31 de Marzo de 1876.

Art. 3.º Para los efectos del presente decreto, se considerarán terminadas las obras y en condiciones de ser explotadas las líneas cuando en sus diversos trozos se hallen definitivamente sentadas las vías generales y de apartadero; completas las casas de guarda, estaciones, apeaderos, telégrafos y accesorios, y dispuesto para el servicio el material fijo y la parte proporcional del móvil; todo con arreglo á los proyectos aprobados y á las condiciones particulares de la concesión.

Art. 4.º Si dentro de cada uno de los plazos señalados en el art. 2.º no quedaran concluidas las obras de los trayectos que aquellos respectivamente abrazan, perderá la Compañía interesada toda la subvención directa que corresponda á los kilómetros no terminados, haciéndose desde luego el descuento que por tal concepto proceda en la sección ó línea respectiva, y no abonando después subvención alguna por las obras que se ejecuten ni por el material que se apronte en los mencionados kilómetros. Para su terminación podrá el gobierno conceder, si lo juzga conve-



niente, un nuevo plazo que no exceda de seis meses sobre el consignado en el art. 2.º; pero la multa no será perdonada en ningún caso. Independientemente de esta pena, las Compañías quedan sujetas á las demás á que por gracias concedidas ó condiciones aceptadas se hallen sometidas.

Art. 5.º Si en fin de Junio y en fin de Diciembre de cada año no hubiesen ejecutado las Compañías en los diversos trayectos que se mencionan en el art. 2.º, la parte de obra proporcional al tiempo que respectivamente les queda concedido, el gobierno suspenderá el abono de la subvención y del anticipo en todos los trayectos cuyas obras no hayan adelantado en la debida proporcion; pero se levantará la suspensión si las Compañías acreditan haber construido despues en cualquier periodo las obras correspondientes al mismo, y tambien las del semestre que hubiese motivado la suspensión.

Art. 6.º Las líneas que no han agotado todavía el anticipo que les fué asignado con arreglo á lo dispuesto en la citada ley de 18 de Octubre de 1869 seguirán percibiéndole del modo siguiente.

El sobrante que resulta en la seccion de Palencia á Leon se acumulará al de la seccion de Leon á Ponferrada, perteneciente á la misma línea; y una vez hecho esto, tanto la cantidad disponible para esta última seccion, como las que aun quedan en las líneas de Ponferrada á la Coruña y de Leon á Gijón, se distribuirán á partes iguales entre los meses que median desde 1.º de Enero último hasta el término del plazo señalado para cada seccion ó línea en el art. 2.º, rigiendo en lo demás para las entregas mensuales todo lo que respecto á los abonos de anticipo se prescribe en el art. 1.º de dicha ley y en las disposiciones aclaratorias de la misma.

Art. 7.º Desde el día en que se abra al servicio público el último trozo de cada uno de los ferro carriles de Palencia á Ponferrada y de este punto á la Coruña, y el último tambien de cada una de las líneas de Leon á Gijón y de Orense á Vigo, empezará el reintegro del capital é intereses á que se refiere el art. 4.º de la ley de auxilios de 1869.

Art. 8.º Si las obras no terminasen en los plazos marcados en el art. 2.º, ni dentro de las prórogas que se mencionan en el 4.º y conforme á lo prescrito en el 3.º, caducará la concesion de la línea que corresponda, procediéndose con arreglo á lo que determinan los artículos 21, 25, 26, 27, 28 y 29 de la ley general de ferro carriles. Ademas de la garantía á que se refiere el art. 28, se reducirá del precio del remate el importe de los intereses devengados por las sumas que las Compañías hubieren recibido anticipadamente, con sujecion á lo que preceptúa el art. 4.º de la mencionada ley de auxilios.

Art. 9.º Del presente decreto se dará oportunamente cuenta á las Cortes.

Dado en Somorrostro á quince de Marzo de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de Fomento, Tomás Maria Mosquera.

Por órden del ministerio de Fomento, fechada en 7 de Marzo, que ha publicado la *Gaceta*, se declara á D. Jorge Baden Crau-vley subrogado en lugar de los concesionarios del ferro-carril de Utrera á Osuna en todos los derechos y obligaciones inherentes al contrato de concesion de aquella línea, reconociendo y aprobando en su consecuencia la escritura en que se consigna la transferencia.

#### FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

*Inglaterra.* En la semana terminada el 27 de Febrero, los ferro carriles ingleses han recaudado 948.502 libras, contra 918.226 en la correspondiente del año 1873; y el ingreso medio por día y kilómetro ha resultado de 147 pesetas, contra 143.

*Francia.* Para terminar el ferro-carril de Perpignan á Prades, que tanto interesa á las provincias catalanas, y cuya Compañía fué declarada en quiebra, el ministro de Obras públicas de Francia propone los recursos necesarios y que consisten en 1.200.000 francos. Sólo falta construir 13 kilómetros.

A fines del corriente Marzo se abrirá para el servicio de viajeros, la línea de Tarascon á Saint-Remy.

Se dá gran impulso á las obras de la seccion de Chartres á Annau, primera del ferro carril de Chartres á Etampes.

Han empezado las obras del camino de hierro de Elbeuf á Rouen.

Tambien han empezado las del ferro-carril de Avancourt á Saint-Omer.

La Cámara de Comercio de Lyon, llamada á dar su dictámen sobre el proyecto de un ferro-carril intermarítimo directo entre Calais y Marsella, ha contestado que ninguna consideracion de utilidad pública recomienda la creacion inmediata de esta gran vía; y que por otra parte, su establecimiento debería determinar un cambio radical en el régimen económico de los ferro-carriles franceses. La Cámara, por lo tanto, no cree que, al presente, puede apoyar una empresa que se considera generalmente como inoportuna.

*Italia.* Segun noticias, el ministerio italiano, al mismo tiempo que el proyecto de ley para la incautacion por el Estado de los ferro-carriles romanos, presentará otro proyecto concediendo su explotacion á una empresa especial. Esta Compañía, segun todas las probabilidades, será la Sociedad de los ferro-carriles Meridionales, á la cual se asociarán el Crédito moviliario italiano, el Banco general y el Banco de París y de los Países-Bajos.

*Alemania.* Los condes José y Luis Vander y otros capitalistas de Bruselas han sido autorizados por el gobierno prusiano, para hacer los estudios de un ferro-carril desde Coblenza, por Gerolstein, á Sain-Vith, ó en direccion de Vielsalm, para unirse á la línea proyectada entre Maguncia y Bruselas.

*Wurtemberg.* Al disponer el presupuesto para el ejercicio trienal de 1873-75, el gobierno ha anunciado su propósito de construir cinco nuevas líneas férreas. Durante el mismo periodo, cuenta tambien el gobierno con empezar las obras del ferro-carril directo de Stuttgart á Freudenstadt, pasando por Boeblingen y Herremberg, lo mismo que el camino de Hessenthal á Baeknang.

El gobierno acaba de solicitar, además un crédito de 8.488.000 florines para la terminacion de algunas líneas y aumento del material móvil.

*Austria.* Durante el año 1873, en las dos partes de que se compone el imperio austro-húngaro, se han inaugurado numerosas líneas y secciones de ferro-carriles, que en junto miden una extension de 224'84 millas alemanas, ó sean 1.685 kilómetros y 300 metros. Se han inaugurado: En el mes de Enero, 5; en Febrero, 1; en Marzo, 3; en Abril, 1; en Mayo, 4; en Junio, 3; en Julio, 1; en Agosto, 4; en Setiembre 5; en Octubre, 7; en Noviembre, 2, y en Diciembre otras 2. En junto, 38 líneas; resultando de una longitud, media, de 44 kilómetros próximamente.

De la cifra total, corresponden al Austria 111'80 millas de estas líneas nuevas, y á la Hungría las 113'04 restantes. Añadiendo las abiertas á la circulacion durante los cuatro años anteriores, se obtiene para el periodo de 1869 á 1873 un total de 1.110'21 milla.

*Rusia.* El apoderado de Mr. de Lesseps, que se encuentra en estos momentos en San Petersburgo, continúa ocupándose activamente del ferro-caril del Asia central, que irá, como ya hemos dicho en otras ocasiones, de Orémbourg á las Indias. Se asegura que el célebre ingeniero reclama del gobierno ruso que le garantice un interés de 5 por 100 de los capitales que se inviertan en la construccion de la línea, además de una subvención anual de dos millones de rublos para la explotacion, hasta la época en que



los ingresos cubran esta suma. El gobierno ruso parece bastante bien dispuesto á acceder á estas condiciones; solamente que no aprueba por completo el trazado propuesto por Mr. de Lesseps. El gobierno preferiría una línea que se dirigiese más al Norte, según el trazado indicado por el general Besnossikow; y en este caso la línea iría de Orembourg, por Sarawschan, á la Siberia meridional.

—Conocido es el proyecto de establecer un ferro-carril de Mlava á Varsovia, para servir de prolongación á la de Varsovia Mariembourg; y hoy se anuncia que, según una comunicación oficial de San Petersburgo, el gobierno acaba de ordenar que las obras de la primera de estas vías férreas se empiencen inmediatamente. Al mismo tiempo, se activará la terminación de la línea de Varsovia Mariembourg, y ambas deberán estar abiertas al tráfico para dentro de tres años.

*Rumania.* Hace algun tiempo que se entablaron negociaciones entre M. Gouilloux, director general de los ferro-carriles romanos, y M. Reinhard, consejero íntimo del gobierno prusiano, por una parte, y por otra los delegados del ferro-carril del Estado austriaco, respecto de la reincorporación por esta última compañía de los caminos de hierro de la Rumania. Estas negociaciones han tenido éxito: falta sólo obtener la aprobación del gobierno y de las Cámaras de la Rumania.

*Turquía.* Los administradores del ferro-carril de Rutschuk á Varna anuncian que no pueden pagar el cupon de obligaciones, ni el interés de 6 por 100 á las acciones, porque los libramientos recibidos del gobierno otomano en pago del interés garantido y que vencían el 4 de Marzo, no han sido satisfechos.

*América latina.* Los estudios para determinar la vía de ferro-carril trasandino, desde los Andes hasta la cumbre de las Cordilleras, se prosiguen con toda actividad. Una comisión compuesta de ingenieros nacionales y extranjeros, salida del Valparaíso, entre los cuales se cuentan los Sres. Figueroa, Waring, Davis, Duval, Backer y Galloway, se ocupa desde el mes pasado de reconocer los Patos á fin de señalar el trazado definitivo de la línea, el cual será sometido á la revisión del ingeniero del ferro-carril central. De estas dos villas, la de Uspallatas exige la apertura de un túnel de 5.000 metros y la de Patos uno de 2 á 3.000, y además la colocación de una techumbre para resguardar la vía de las nieves en una extensión de 30 kilómetros. Los concesionarios señores Clark y compañía han reemplazado la garantía de interés que habían formulado anteriormente con el gobierno chileno por una subvención fija de 150.000 pesos anuales en bonos de la deuda del 6 por 100 de interés y 1 por 100 de amortización, cantidad que debe ser reembolsada cuando las utilidades líquidas de la empresa excedan del 7 por 100 de interés sobre el capital invertido.

## LOS FERRO-CARRILES PERUANOS EN 1873. (1)

### II.

#### FERRO-CARRILES DE EMPRESAS PARTICULARES.

##### *Arica á Tacna.*

Este camino, el segundo que se ha construido en el Perú, fue concedido, en Agosto de 1852, á D. José Hegan, y se abrió á la circulación en 1.º de Enero de 1857.

En 1853, el Sr. Hegan transfirió todos sus derechos á una Sociedad anónima domiciliada en Inglaterra y titulada «Compañía del ferro-carril de Arica á Tacna.»

La línea comienza en el puerto de Arica y termina en la ciudad de Tacna, capital del departamento de Moquegua, recorriendo un trayecto de 32 millas.

(1) Véase nuestro número anterior.

Hace ya algunos años que ha cesado la garantía otorgada por el gobierno, porque los productos del camino, no solamente han cubierto el interés garantido, sino que han consentido repartir á los accionistas dividendos de consideración.

##### *Lima al Callao, y Lima á Chorrillos.*

La primera de estas líneas tiene 8 1/2 millas de longitud y ha sido construida por los Sres. Candomo y Oyagüe, que obtuvieron un privilegio por 25 años, que expirará en 1877.

La segunda, concedida á los señores Barreda hermanos, tiene 9 millas de extensión, y el privilegio, que es por 20 años, expirará en 1878.

Estas dos líneas pertenecen hoy á una Compañía inglesa, cuyo capital está representado por 8 000 acciones de 100 pesos fuertes cada una, y es una de las empresas más productivas de la América del Sur.

##### *Eten á Ferreñafe.*

La concesión primitiva la obtuvo D. José A. García y García, en 5 de Julio de 1867, quien con permiso del gobierno, la transfirió el 10 de Octubre del mismo año á una Sociedad organizada en Lima, compuesta de los Sres. Cotes y Althaus, Delgado hermanos é hijos, Tomás, Lachambre y compañía y Canevaro y compañía.

Este camino tiene 50 millas de longitud, hasta Ferreñafe, pasando por Monseña, Chiclayo y Lambayeque. La Compañía está privilegiada por 25 años, sin garantía el interés. Capital social 2.000.000 de duros.

##### *Pimentel á Chiclayo.*

Este camino empieza en Pimentel y concluye en Chiclayo, con ramales á Lambayeque, Machami, Tucuma, Piesi y Ferreñafe. Capital, 1.000.000 de pesos.

##### *Ferro-carril de Tarapaca.*

En esta denominación se comprenden las líneas férreas que los Sres. Ramon Montero y hermanos construyen por su cuenta en el departamento de Tarapaca. Se asegura que estos constructores tienen intención de llevar el ferro-carril hasta Pica, formando una red con todas las demás líneas en construcción.

El objeto de dichas vías férreas es poner en comunicación con la costa las salitreras del departamento. Partiendo de Patillos, Pisagua é Inique, recorren en su trayecto los principales establecimientos de la Noria, Cocina, Alta-Gracia, Iungay, Negreiros, Pampa-Negra, Chuquiquiray, Sal de Obispo, Zapiga, la Peña y otros.

La idea de llevar la línea hasta Pica se refiere á un proyecto de prolongarla hasta Bolivia, y para esto los Sres. Montero han hecho un contrato con el gobierno de esta última república.

Los caminos de hierro de las salitreras propiamente dichas, ó de Patillos, la Pisagua, y de Inique á la Noria y á la Peña, una vez concluidos y enlazados entre sí, tendrán 180 millas; y, con el ramal de Pica, 300 millas.

De esa extensión, hay 93 millas terminadas, otras 69 están en estado de recibir los carriles, y el resto deberá concluirse antes de un año.

Esta empresa tiene el derecho exclusivo por 25 años y otras exenciones y prerogativas que la constituyen en uno de los mejores negocios de América.

##### *Malabrigo á Ascope.*

La línea tendrá 25 millas de longitud, desde el puerto de Malabrigo hasta Ascope, pasando por Paijan y Chocope.

El capital es de 1.600.000 pesos, dividido en 100 acciones activas de 10.000 duros cada una, y 60 pasivas ó comanditarias, de las cuales no se hará uso sino en caso de necesidad y por acuerdo de los accionistas.

El terreno que esta vía férrea debe ocupar se ha concedido



gratuitamente, en su mayor parte, por los propietarios de las fincas que atraviesa, y el gobierno ha cedido, también gratis, 120.000 varas cuadradas, en Malabrigo, para las estaciones, almacenes de depósito, muelle del puerto, etc.

Cada mes, parten del Callao para Malabrigo ocho vapores que tocan en ese puerto diez y seis veces; y hay también cada mes un vapor que viene de Guayaquil; sin contar el tráfico de los buques de vela.

#### *Camino de las minas del Cerro de Pasco.*

Este camino fué primitivamente contratado con D. Enrique O'Wyenan y compañía por empresa particular. El gobierno concedió una garantía de 7 por 100 sobre un capital de 1.500.000 duros, importe del presupuesto, y un privilegio exclusivo por 25 años.

La línea tiene solamente 15 millas de longitud, y su objeto especial consiste en el transporte de pasajeros y mercancías entre la ciudad de Pasco y las haciendas establecidas alrededor de la famosa montaña de plata: pasa por Quillecocha, Sacrafamilia y Tineshuasco.

#### *Lima á la Magdalena.*

Esta pequeña línea tiene sólo cinco millas (8 kilómetros) y el capital de la empresa no pasa de 320.000 duros. La Compañía la hace con el objeto de crear una nueva estación de baños de mar y un centro de diversiones.

#### FERRO-CARRILES DE EMPRESAS MIXTAS.

##### *Ferro-carril de Pisco á Lima.*

Basta conocer la riqueza de los valles que esta línea va á poner en comunicación con la capital del Perú, para comprender su razón de ser.

El camino, según el anteproyecto, tendrá una longitud de 145 millas, y estaciones en relación de las haciendas inmediatas á Sureo, Lorin, Dhuica, Mala, Cerro-Azul, Tambo de Mora, Chinchá-Alta, Villa, Beujama, Santa-Barbara, Cañete, Hervay-Baja y Hervay-Alta.

##### *Tacna á la frontera de Bolivia.*

Este camino ha sido concedido á los Sres. Hainsworth y compañía, de Tacna, y E. Erlanger, de París.

No disfruta de garantía; pero tiene la propiedad absoluta y perpétua del dominio de la línea, á parte de las gracias y exenciones concedidas á las líneas de esta naturaleza.

La Compañía ha sido organizada en Inglaterra con un capital de 3.600.000 libras esterlinas, ó 18 millones de pesos, dividido en acciones de 100 libras, pagaderas un 5 por 100 al suscribirse y el resto en entregas también del 5 por 100, según las exigencias de la empresa, á juicio de los directores.

La Compañía se titula *Ferro carril de Tacna á la frontera boliviana* y el gobierno es accionista por la suma de 6.000.000 de duros. Para principiar las obras, la dirección ha ofrecido al público 3.000 acciones.

Esta línea, á pesar de la competencia que podrá hacerle la de Pano, y más tarde la de Ica, no dejará de ser por eso una de las más importantes del Perú bajo los puntos de vista político y económico.

Actualmente se construye en Arica una nueva aduana, un muelle y otros monumentos de utilidad pública; no siendo estas creaciones las únicas que el gobierno se propone realizar: pueden citarse, además, el canal de Uchusuma, para el riego del valle de Arapa, que convertirá el departamento de Moquegua en uno de los más ricos del Perú.

La utilidad del camino de que se trata no puede ponerse en duda; y en un país donde las grandes obras públicas eran una novedad, se debe agradecer al gobierno el haber dado un gran impulso á esta empresa colosal.

La censura que se le dirige, y por cierto fundada, es haberla contratado por un precio demasiado alto.

La construcción, confiada á M. Meiggs, consiste en una longitud de 1.042 millas inglesas que cuestan 118.959 000 duros.

Para determinar, en dinero efectivo, el precio de este camino, se han calculado los *bonos* de la Oroya y de Puno al tipo de 79, y los de la Magdalena y de Ilo á 75 por 100, conforme al contrato; de suerte que la milla de este camino cuesta al Estado, por término medio, 114.000 duros.

Comparemos este precio que ha sido tan violentamente criticado, con lo que la milla ha costado, por término medio en otros países.

#### PESOS FRs.

En Inglaterra. . . . .	168.000
En Alemania, Holanda y Rusia. . . . .	160.000
En Bélgica. . . . .	130.000
En Francia. . . . .	108.000
En la India. . . . .	78.000
En los Estados-Unidos. . . . .	52.000

No hay que perder de vista en esta comparación que, para construir los ferro-carriles del Perú ha sido preciso llevar del exterior desde el peon que ha trabajado en los terraplenes, hasta la grasa con que se untan los ejes de los vagones.

No es necesario recordar que, en el Perú, el precio corriente de casi todos los artículos de comercio es mucho más elevado que en Europa, y que sucede lo mismo con los jornales y con el interés del dinero, el cual está frecuentemente á 15 por 100 al año.

En una sola línea, la de Mejía á Arequipa, y merced á las franquicias de aduanas, el contratista ha gastado 440.000 duros en pólvora. El gasto del agua ha sido de 500.000 duros, á razón de cerca de mil duros diarios, durante los 19 meses que han durado las obras de esta vía, en la que han trabajado más de 12.000 operarios nacionales y extranjeros, estos últimos en su mayoría chilenos y bolibianos.

El impulso está dado; lo más difícil está hecho, y se puede esperar que el producto del guano empleado en estas obras, reproductivas, desarrollará considerablemente la prosperidad del país.

L. de I.

#### ESTADÍSTICA DEL PAPEL.

Los datos reunidos en las últimas Exposiciones universales han facilitado un curioso estudio estadístico, que hasta ahora no se había podido realizar, sobre la cantidad de papel que se consume en el mundo entero.

Los 1.300 millones de hombres que viven sobre el globo pueden dividirse en cuatro grupos principales, según las diversas materias de que se sirven para trazar su escritura.

Quinientos millones de individuos de procedencia mogola (chinos, siameses, coreanos y japoneses) se sirven de un papel preparado con las fibras frescas de las hojas ó cortezas de los árboles, al que los ingleses llaman *fil paper*. Después, 10 millones de hombres (razas etiópica, americana, y australiana) emplean las hojas, la corteza de los árboles y las tablillas; en tercer lugar, 130 millones de personas de la raza caucasica (del grupo semítico: persas, egipcios, saldjoukes y osmandis) que no se sirven apenas más que de papel de algodón; por último, 360 millones de hombres, pertenecientes á las razas indo-germanica, indo-slava é indo-romana puras (tipo blanco y tipo rojo) los pueblos verdaderamente civilizados, que emplean en mayor cantidad y bajo formas las más diversas, el papel europeo; el que se hace de trapos, de paja, de madera, de junco, de morera, de esparto, y de la parte fibrosa de la patata. Añadiremos 300 millones de seres humanos que no conocen ni la escritura ni el comercio, y tendremos la cifra total de la población del globo.



Dejemos á un lado los tres primeros grupos, para no considerar más que el cuarto.

Los 360 millones de hombres civilizados consumen anualmente 900 millones de kilogramos por año; de modo que es preciso contar, por término medio, 2 1/2 kilogramos de papel por año y cabeza.

El estado actual de la fabricación y el consumo del papel bastarían por sí solos para atestiguar el inmenso progreso que estos 360 millones de hombres han conseguido desde medio siglo á esta parte, atendiendo á que, en dicha época, el consumo del papel no era más que de la mitad justa: un kilogramo y cuarto por persona. Este aumento es, como se comprende, muy diferente, según el país; en los Estados-Unidos y en Inglaterra resulta mas importante que en el resto de las naciones.

Para producir los 900 millones de kilogramos de papel, llegan anualmente á las fábricas de este artículo, los residuos de 600 millones de kilogramos de lana, procedente de 218 millones de carneros que existen en el globo. Este producto se presenta bajo la forma de ropa desechada, de la que los fabricantes sacan 50 millones de kilogramos de papel.

Los 100 millones de brocas de las filaturas suministran todos los años, procedentes de los 1.000 millones de kilogramos de algodón, 400 millones de kilogramos de trapos, que producen 250 kilogramos de papel.

Los 1.000 millones de kilogramos de lino y de cáñamo recolectados anualmente, dan igualmente cerca de 400 millones de kilogramos de telas, cuya mayor parte lleva sus restos á los fabricantes de papel, que por este concepto sacan 50 millones de kilogramos de papel.

De los 300 millones de kilogramos de esparto, pita, aloes, etc. llegan á la fabricación del papel, ya sea en estado natural, ya en el de productos fabricados, pero usados, una cantidad bastante grande para que puedan elaborarse 50 millones de kilogramos de papel, lo mismo que de 200 millones de kilogramos de paja y otros tantos de madera se obtienen otros 200 millones de kilogramos de papel.

Para realizar estas trasformaciones, se necesitan además 375 millones de kilogramos de productos químicos, de resina, de almidón, de colores, de tierra, de aceite y de grasa. Se necesitan, además, 2.250 millones de kilogramos de carbon de piedra, para la coccion, la disolucion, la evaporacion, etc; de modo que estos 900 millones de kilogramos de papel exigen 4.225 millones de kilogramos de primeras materias.

Estos 900 millones de kilogramos se obtienen de 3.960 fabricas, provistas de 2.780 maquinas papeleras y 1.807 tinas de trabajo. Estas fabricas representan, en plena actividad, un capital total de 1.540.000 millones de francos.

La fabricación del papel ocupa directamente 90.000 obreros varones y 180.000 del sexo femenino en el interior de las fabricas, donde se trabaja la primera materia, y 100.000 fuera de estas fabricas. Los gastos por salarios se elevan 212 y medio millones de francos; para primeras materias, á 340 millones; para carbon, á 85 millones; para productos químicos, direccion, gastos generales, etc. á 212 millones y medio. Por otra parte, los 900 millones de kilogramos de papel representan un valor de 9+5 millones de francos.

Hé aqui, por último, sin entrar en detalles, el cuadro que se refiere al consumo del papel. Las cifras expresan, en números redondos, millones y décimos de millon.

Países.	Habitantes.	Millones de kilogramos.	
		Fabricacion.	Consumo.
Alemania. . . . .	41.3	175	160
Austria-Hungria. . .	36	70	63
Bélgica. . . . .	5.0	21.5	17.5
Gran-Bretaña. . . .	32	170	180

Dinamarca. . . . .	1.8	3.6	3.6
España. . . . .	17	10.5	12
Francia. . . . .	26	140	134.5
Grecia. . . . .	1.5	»	0.4
Italia. . . . .	27.0	48	47
Países-Bajos. . . .	3.6	7.2	7.2
Portugal. . . . .	4.0	4.5	5.0
Rumania. . . . .	5.1	5.4	2.4
Rusia. . . . .	71.0	33.5	34.8
Suecia y Noruega. .	6	12.5	10.5
Suiza. . . . .	2.7	10	8.7
Turquía. . . . .	26	0.1	4.2
Africa. . . . .	190	0.2	2.3
Estados-Unidos. . .	39	187	188.7
Canadá. . . . .	15	6	7.5
América central. . .	19	»	0.8
América de Sur. . .	16	0.4	2.6
Asia. . . . .	762	»	4.0
Australia é islas. .	2	»	1.4
	1.359.0	900.0	900

En la fabricación anual de los 900 millones de kilogramos las diferentes categorías del papel se reparten de la manera siguiente:

Millones de kils.	
Papel de escribir. . . . .	150
— de imprimir. . . . .	450
— pintado de colores y embalaje. . .	200
Cartonería de todas clases. . . . .	100
Total. . . . .	900

A su vez el consumo se divide así:

Millones de kils.	
Administracion pública y cancellería. . .	100
Escuelas. . . . .	90
Comercio. . . . .	120
Industria. . . . .	90
Correspondencia privada, y naipes. . . .	50
Imprenta y librería. . . . .	450
Total. . . . .	900

## NUEVO FRENO.

Una comision de ingenieros y maquinistas acaba de emitir su dictamen sobre un nuevo freno para los trenes de los ferro-carri-les, que funcionará dentro de poco en la linea de Paris á Meaux, después de haberse hecho numerosas pruebas en trenes de mercancías, entre las estaciones de Raincy y Noisy la Sec.

Este freno, cuya potencia es muy grande, no es de tornillo, uno mas bien de palanca, lo que constituye, bajo el punto de vista de la manioora, una diferencia enorme. El freno de tornillo exige diez ó doce vueltas de manivela, cuando ménos, lo que representa de 20 á 25 segundos, y durante este tiempo, un tren expreso puede recorrer 430 metros.

El nuevo freno obra, según parece, con una rapidez extrema: basta apretar con una palanca y las ruedas quedan inmediatamente sin juego. El resbalamiento no pasa de cien metros, resultado que ningún freno ha producido; y esta prontitud en la parada es tan grande, que hasta en ciertas circunstancias, para los trenes rapidos por ejemplo, puede producir algunos inconvenientes, á causa de la brusca reaccion que se produce. Así, pues, la Compañía del Este de Francia añadirá á sus trenes este nuevo



freno, pero sin suprimir el antiguo, no sirviéndose del freno de palanca más que en casos excepcionales.

### CORREO TUBULAR.

Entre el despacho central telegráfico de la Plaza de la Bolsa, en París y las estaciones secundarias, se ha establecido un tubo subterráneo de 15 centímetros de diámetro, por el cual circula un pistón, al que va enganchado un carretoncillo en el que se cargan las cartas, los despachos, etc. Una poderosa máquina neumática produce el vacío en el tubo, y de este modo la presión atmosférica empuja con gran velocidad el pistón, vehículo y todo de una á otra extremidad del conducto.

Tales el modo de transmitir los despachos, que no es nuevo por cierto; pero se trata de establecer el mismo sistema de comunicaciones entre París y Versalles para facilitar las relaciones entre los diferentes ministerios y la capital septenal de Francia.

Algunos prácticos parece temen que este sistema, tan eficaz tratándose sólo de algunos centenares de metros, no produzca el mismo resultado aplicándolo á un recorrido de más de veinte kilómetros; pero otro temor asalta al periódico francés de donde tomamos esta última noticia:

«Tememos, dice, que si ese trabajo se emprendiese ahora, correría gran riesgo de quedar sin concluir en el momento en que cese la extraña anomalía que hace de París el arrabal de un Versalles; es decir, que los acontecimientos pueden andar más de prisa que la colocación de dicho tubo postal.»

Ignoramos á qué acontecimientos atribuye el colega francés la posibilidad de un efecto tan inmediato.

### AGRICULTURA.

#### SANEAMIENTO Y FERTILIDAD DE LAS TIERRAS.

Un ingeniero geólogo, en un curso de la Escuela de Minas de París, sostenía recientemente que, estando la tierra casi esquilma en Europa, sería preciso hacer venir provisiones procedentes de las tierras vírgenes de América, para la alimentación de nuestro continente; añadiendo que las mismas tierras americanas se esquilmarían á su vez, y que, en un porvenir más cercano de lo que generalmente se cree, el género humano se extinguiría por inanición. Esto, suponiendo que para entonces no estuviese ya destruido por una de esas numerosas catástrofes á que está expuesto y destinado nuestro planeta.

Este ingeniero se presenta tan alarmista sólo por que es *simplista*, es decir por que no ve las cosas más que por una de sus caras. Si la experiencia prueba que las tierras se esterilizan, también enseña á remediar este agotamiento por el empleo de abonos nuevos que hasta aquí pasaban por inertes ó impropios, y que permanecían sin aplicación. Es de creer que la ciencia sabrá encontrar en el espesor de corteza terrestre con qué asegurar la fertilidad de la superficie, ¿cómo dudarlo, cuando ensayos recientes han abonado las tierras con lo que infectaba las riberas?

Se han utilizado ya en muchas grandes capitales las aguas de las alcantarillas y los productos de las cloacas; pero no se sabía hasta ahora que este empleo hubiera de tener los admirables resultados demostrados por un agrónomo inglés, por M. W. Hope:

«Mi granja de Romfer, dice, antes de ser fertilizada por las aguas de las alcantarillas, exigía apenas el trabajo de tres caballos, de dos hombres y un muchacho; hoy día, el aumento de productos, resultante del empleo de las aguas de los sumideros, exige el trabajo de trece caballos y de doce hombres, y entreveo ya el momento en que dichos números tendrán que duplicarse.»

De la sola utilización de este abono, resultan pues dos inmen-

sas ventajas para la humanidad: una indirecta, resultante del saneamiento de los ríos, emponzoñados por los alcantarillados de las poblaciones; la otra directa por el trabajo asegurado un número cinco veces mayor de hombres, y decuplicando el producto de ciertas tierras.

Que otros nuevos abonos realicen progresos semejantes, y los descendientes del pesimista y misántropo ingeniero de minas no se morirán tan pronto de hambre como él cree.

### VARIEDADES.

#### LA MASONERÍA.

El periódico ultramontano *El Mundo* ha publicado recientemente una circular del Ilustrísimo arzobispo de Milan relativa á la francmasonería, y sobre la cual hace apreciaciones á su manera; pero dando al mismo tiempo algunos detalles de la manera con que está organizada en la actualidad esta institución:

«Solamente en Francia, dice, cuenta más de 346 centros de afiliados, bajo la presidencia general de un médico llamado San Juan, y cerca de 50 de otro rito escocés, presididos por el abogado Cremieux, uno de los cómplices del 4 de Setiembre.

El soberano protector de las logias de Alemania es el emperador y rey Guillermo, y su hijo Federico Guillermo Carlos príncipe heredero, lleva el título de Lugar-teniente-protector.

El duque Luis Guillermo Augusto de Baden es Gran Maestre honorario de la logia de Prusia Real Jonk. En Viena, el profesor Scheeberger es Gran Maestre de la gran logia *Humanitas* y de 18 logias sufragáneas.

El Gran Oriente de Hungría está en Pesth, y reúne bajo su obediencia 60 logias, cuyo Maestre general es Jorge Ioannowicz, subsecretario de Estado y ministro de Cultos.

Guillermo Federico Carlos, príncipe de Neerlandia gobierna el Gran Oriente de los Países-Bajos.

Los Estados Unidos de América, poseen 6.030 logias.

En Italia la masonería está establecida más sabiamente que en ningún otro país. Su Gran Oriente, cuya silla soberana fué establecida en Milan en 1802, y reconstituida en Turin en 1861, tuvo en otro tiempo de Gran Maestre al conde de Cavour. En 1872 la residencia del Gran Oriente y la de la Asamblea masónica ha sido trasladada á Roma, siendo sus grandes dignatarios, José Garibaldi y Federico Campanella, Grandes Maestres honorarios.

El Gran Maestre en ejercicio es José Mazinni, abogado y diputado del Parlamento italiano, teniendo como Maestres asistentes á José Musi, á Mariano Maresca, y á Gregorio Tamaco, todos diputados del mismo Parlamento.

El diputado Mauro-Macchi es Gran Canciller, y Luis Castellano, Gran Secretario. Luis Piancini, síndico de Roma, que tanto empeño tenía en que fuese profanado el Coliseo con una fiesta de Carnaval, y que también forma parte del Parlamento italiano, ejerce las funciones de gran tesorero.

La residencia del Gran Oriente está en Roma, en la calle del Gobierno-Vechia, núm. 111. Con el Gran Oriente hay tres consistorios, ocho conclaves, veinte capítulos y ciento setenta y una logias, que forman una red que envuelve á la ciudad santa y al Vaticano.»

Ahora entra el párrafo donde el prelado milanés, se despacha á su gusto, diciendo:

«Conocidos son los atropellos cometidos por el citado síndico de Roma en las iglesias y en las propiedades religiosas de la capital del orbe católico. La francmasonería se ha desmascarado en Italia por sus rapiñas, y en Alemania, Austria, Bélgica, Francia y España por los progresos de la *Internacional*.

«En la actualidad, cuenta en toda la superficie del globo con más de ocho millones de afiliados.»



## LA GRUTA DE MONTANA.

Un periódico inglés, al dar cuenta de las investigaciones practicadas en una gruta del territorio de Montana (Italia), se expresa de la siguiente manera:

«Conociase hace tiempo la existencia de una gruta en Ophir-Gulche, cerca de Montana, pero no había sido visitada todavía. Cuatro individuos han emprendido recientemente la exploración de la misma, la que no ha sido inútil para la ciencia. Provistos de alimentos, de antorchas y de instrumentos y útiles diversos, se aventuraron por los estrechos corredores de la caverna, y después de andar una distancia de 400 pies, desembocaron en una magnífica sala de 35 pies de altura, 86 de largo, y 54 de ancho. Según opinión de los viajeros, esta sala ha debido ser tallada en la roca por mano de los hombres.

Continuando sus investigaciones encontraron un gigante petrificado, cuyo cuerpo medía 9 pies y 7 pulgadas y media de estatura. Hallábase completamente envuelto en una capa mineral de cerca de dos pies de espesor y dura como la piedra. Esta capa estaba adherida á la roca de suerte que el cuerpo reposaba en un verdadero sepulcro de piedra. Cubría su cabeza un casco metálico soldado sobre la frente por la acción del tiempo y al lado había dos enormes hierros de lanza, uno de ellos con una especie de empuñadura de plata, destinada evidentemente á sujetar el asta. Con estas lanzas hallaron también un anzuelo hecho de un hueso.

Los muros de la sala estaban cubiertos de caracteres desconocidos, entre los cuales veíanse tres barcos distintamente dibujados. Cerca de la proa de una de estas naves había pintado un hombre lanza en mano.

Al separarse una piedra, descubriose un nuevo corredor á los atrevidos exploradores, que siguieron, desembocando bien pronto en una estancia de unos treinta pies cuadrados, la más admirable de cuantas habían hallado hasta entonces. Apareció allí un montón de huesos humanos mezclados con dos ó tres cráneos. En el centro de la sala había una gran piedra horadada en forma de mortero y que debía servir indudablemente para machacar y pulverizar el cuarzo. Al rededor se encontró una porción de útiles de todos tamaños y entre ellos un gran martillo. Todas estas herramientas eran de cobre, al que se había dado, por un procedimiento desconocido, una resistencia casi igual á la del acero. En todos los rincones de la sala había diseminados ricos ejemplares de cuarzo. Supónese que los gigantes de aquella extraña mansión troglodítica se ocupaban en moler cuarzo, cuando un accidente terrible, tal vez un desplome de la montaña, cerró la entrada de la gruta que enterró así en vida á aquella tribu de titanes.»

## CRÓNICA.

**Gran marea equinoccial.** La marea del jueves último, 19 de Marzo, ha sido una gran marea de equinoccio, la mayor del año y una de las más fuertes del presente siglo: Como ha subido 116 centímetros, en los puntos donde haya soplado viento de la mar puede haber producido daños y hasta desastres siendo los vientos muy duros. A pesar de haber trascurrido tan pocos días, ya hay noticias de desgracias.

**Paso del Pirineo Central.** Acaba de otorgarse un crédito al ministro de Obras públicas de Francia, para el estudio de una travesía de los Pirineos centrales por los valles del Neste y del Cinca.

**Pesca de la ballena.** La industria de la pesca de la ballena se encuentra hoy en plena decadencia, según escriben de los Estados-Unidos. La mayor parte de los buques que antes se dedica-

ban á ella, no podrán hacerse de nuevo á la mar, por falta de recursos. De 11 balleneros llegados á Nueva-York el año pasado, 6 están en venta; y, de 21 que han pasado el invierno en dicho puerto, apenas podrán armarse de nuevo siete.

La estación ó campaña última ha sido, por otra parte, notablemente desfavorable; las ballenas se han presentado en reducido número en la época en que los balleneros hubieran podido perseguirlas con fruto; y cuando empezaron á ser más numerosas, los hielos y el mal tiempo obligaron á los buques á refugiarse en los puertos.

El número de barcos empleados en la pesca de la ballena se elevaba, en 1871, á 238, en 1872, á 218; y actualmente se encuentra reducido á 171.

**Deuda flotante.** Según los estados que ha publicado la *Gaceta*, la deuda flotante del Tesoro importaba en 1.º de Febrero anterior 280.080.573'13 pesetas; tuvo de aumento durante dicho mes 48.151.399'80, y de disminución 62.018.164'78. Importaba, pues, dicha deuda para 1.º de Marzo, 266.216.808'15 pesetas.

**Barbarie carlista.** Dicen de Valladolid, que al pasar el tren que conducía los heridos que llegaron á dicha población en la noche del sábado, por uno de los puentes de la vía de Alar á Santander, se observaron varios taladros, encontrándose petardos dispuestos convenientemente para que produjeran desgracias.

**Derechos de timbre.** Las empresas de los ferro-carriles han empezado á ingresar en el Tesoro sus respectivos descubiertos por timbre. Solamente la del Norte ha ingresado ya más de medio millón de reales.

**Heridos.** De los 12 heridos trasladados á Reinosa á consecuencia del choque de un tren con varios vagones, ocurrido hace pocos días en el ferro-carril de Santander, nueve ya están casi restablecidos y podrán agregarse en breve á las filas, y sólo tres han resultado verdaderamente graves.

**Un ferro-carril en Puerto-Rico.** El ministro de Ultramar, según refiere un diario, ha dirigido una comunicación al gobernador superior civil de Puerto-Rico, encomendándole, entre otras cosas de interés general, la instrucción de un expediente que demuestre la conveniencia y posibilidad de construir un ferro-carril que, partiendo de la capital y recorriendo las cabeceras de los otros seis departamentos en que se halla dividida la isla, la contorne en toda su extensión, volviendo al punto de partida.

**Exposición universal de París.** Aunque muy nueva, parece fundadísima la noticia de que, para el próximo año, se prepara en París una gran Exposición internacional.

**Arreglo de la deuda.** Indica un colega que el ministro de Hacienda se propone, á lo que parece, extinguir el déficit, elevando los ingresos y reduciendo los intereses de la deuda pública por medio de un nuevo arreglo que tenga el carácter de definitivo.

**Nombramiento.** Dice la *Correspondencia*:

«La empresa concesionaria del ferro-carril de Manzanedo á Almería, ha encomendado la parte facultativa de las obras al distinguido ingeniero industrial D. Magin Lladós y Rius, ex-diputado á Cortes.



Debe haber un error en la noticia, pues no sabemos que exista tal *Manzanedo* como extremidad de ninguna vía férrea.

**Anticipo.** Ha dicho un diario que el señor ministro de Hacienda firmó el domingo pasado un contrato de anticipo al Tesoro, hecho por el Banco de Castilla, importante doscientos millones de reales, en condiciones ventajosas al Estado.

**Regreso.** Hace ya ocho días que ha regresado á Madrid el Sr. Elbogen, director del Banco de París, y al llegar conferenció con el ministro de Hacienda.

**El Banco Nacional.** La *Correspondencia* dijo días pasados que, en vista del ningún resultado obtenido en las conferencias celebradas con el ministro de Hacienda, los Bancos de provincia que sólo se han opuesto al proyecto del Nacional en cuanto ataca su legítima existencia, van á elevar exposiciones al gobierno contra la creación de aquel Banco y en defensa de su autonomía. Así lo dice un colega.

Por lo visto esa resistencia de los Bancos de provincia, no impide que se realice la creación del Banco Nacional, puesto que el mismo diario dió esta otra noticia:

«Hoy se ha remitido á la firma del presidente del Poder Ejecutivo de la República el decreto para el establecimiento del Banco Nacional.»

**La fiesta de los negocios.** El día 9 del corriente, y por iniciativa del Tribunal de Comercio, á la cual se han asociado las grandes Compañías francesas de caminos de hierro, se ha celebrado en París una gran fiesta, una verdadera solemnidad, dedicada por decirlo así al presidente de la República. Francia no perdona medio de reponerse de sus quebrantos, y tan magnífica fiesta es uno de los que se han escogitado para reanimar la industria y los negocios.

**Canal de Suez.** Durante el mes de febrero último han pasado el canal de Suez cien buques, produciendo un ingreso total de 2.011.000 francos, en esta forma:

Del 1.º al 10, 31 buques y	660.000 francos.
— 11 al 20, 40 —	745.000 —
— 21 al 28, 29 —	606.000 —
100 —	2.011.000 —

#### VALORES FRANCESES.

	Cotización del 7 de Marzo.	Idem del 14 de Marzo.
3 por 100 . . . . .	60 10	60 30
4 1/2 por 100 . . . . .	94 40	84 25
Banco de Francia . . . . .	3800 —	3840 —
Crédito moviliario . . . . .	285 —	300 —
Orleans . . . . .	848 75	581 25
Norte . . . . .	1012 50	1010 —
Lyon Mediterráneo . . . . .	892 50	890 —
Este . . . . .	501 25	502 50
Mediodía . . . . .	590 —	600 —
Oeste . . . . .	530 —	535 —

#### VALORES ESPAÑOLES EN LA BOLSA DE PARÍS.

3 por 100 exterior . . . . .	19 1/4	19 —
Idem interior . . . . .	— —	— —
Diferido convertido . . . . .	— —	— —
Pagarés . . . . .	445 —	445 —

Crédito moviliario español . . . . .	345 —	345 —
Zaragoza (acciones) . . . . .	260 —	260 —
Norte . . . . .	87 50	88 75
Zaragoza á Pamplona . . . . .	64 50	70 —
Idem obligaciones . . . . .	102 50	105 —
Córdoba á Sevilla . . . . .	355 —	350 —
Idem obligaciones . . . . .	219 —	217 —

#### VALORES ESPAÑOLES

##### NEGOCIADOS EN PARÍS FUERA DE BOLSA

Acciones. Sevilla á Jerez y Cádiz . . . . .	19 50
— Idem cambiadas . . . . .	88 —
— Canalización del Ebro . . . . .	39 —
— Compañía de Cinco-Villas . . . . .	325 —
— Minas de Huelva . . . . .	180 —
— Idem idem . . . . .	200 —
— Banco territorial de España . . . . .	380 —
Oblig. Noroeste . . . . .	56 —
— Sevilla á Jerez (antiguas) . . . . .	52 50
— Idem nuevas . . . . .	51 —
— Idem cambiadas . . . . .	108 —
— Del ayuntamiento de Madrid . . . . .	— —

#### GUIA DE LOS ACCIONISTAS

##### JUNTAS GENERALES.

**Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla.**—El Consejo de administración de esta Compañía, tiene el honor de poner en conocimiento de los señores accionistas que el día 12 de Mayo próximo, á la una de la tarde, tendrá lugar una Junta general extraordinaria en las oficinas de la misma, Paseo de Recoletos, 9, con objeto de acordar

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

Conforme con lo que disponen los estatutos, la Junta general se compone de todo accionista poseedor de 25 acciones á lo ménos.

Los accionistas que deseen tomar parte en la Junta deberán depositar sus acciones 20 días antes del señalado para su celebración.

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

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

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

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

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

Conforme con lo que disponen los estatutos, la Junta general se compone de todo accionista poseedor de 25 acciones á lo ménos.

Los accionistas que deseen tomar parte en la Junta deberán depositar sus acciones 20 días antes del señalado para su celebración.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Santiago Marzo 1.º de 1874.—El gerente, Inocencio Vilardebó, **Compañía de los feero-carriles de Sevilla á Huelva y á las minas de Rio-tinto.**—El Consejo de administración de esta Compañía ha acordado en sesión de hoy, conforme á lo que prescribe el art. 29 de los estatutos de la misma, convocar á Junta general ordinaria de accionistas para el día 30 de Marzo próximo á la una de la tarde en el domicilio de la Compañía en esta ciudad, calle de los Reyes Católicos, núm. 2.

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

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

#### TITULOS Y DIVIDENDOS.

**Lloyd barcelonés de Seguros marítimos.**—Desde el día de mañana, de diez á doce, queda abierto en el despacho de esta Sociedad, plaza de la Merced, núm. 4, el pago del dividendo de dos duros por acción acordado por la Junta general por beneficios de 1873. Las acciones se presentarán acompañadas de facturas que se facilitarán en el mismo establecimiento y no serán admitidas al pago aquellas cuyos tenedores no se hallen reconocidos por la Dirección.

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

#### SUBASTAS.

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

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

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

### GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

#### GACETA INTERNACIONAL.

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

Redacción: 12, rue Livourne, Bruselas.

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

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



## FERRO-CARRIL COMPOSTELANO DE SANTIAGO A CARRIL.

### CONSEJO DE ADMINISTRACION.

#### PRESIDENTE

Excmo. Sr. D. EUGENIO MONTERO RIOS.

#### VOCALES

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

#### DIRECTOR GERENTE.

Sr. D. INOCENCIO VILARDEBÓ.

Capital social 25.000.000 de reales.

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

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

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

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

3.<sup>a</sup> Las acciones serán nominativas, por valor de dos mil reales cada una, y deberán satisfacerse en nueve plazos, á saber: de veinte por ciento el primero, y los ocho restantes de diez por ciento cada uno. El pago de todo dividiendo se anunciará con treinta dias de anticipacion en la forma prevenida. Las acciones nominativas se convertirán en títulos al portador satisfecho que sea el total de su importe. Las obligaciones hipotecarias se emitirán bajo el tipo de tres por ciento de interés y doble capital nominal.

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

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

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

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

TRATADO PRÁCTICO DE CAMINOS, á 8 reales.

NOMENCLATOR DE FERRO-CARRILES Y CARRETERAS, á 2 reales.

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

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

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

### SRES. WHILTEY PARTNERS, LIMITED, DE LEEDS ENGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

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

Representados exclusivamente en España por

RICARDO DE BERGUE Y C<sup>a</sup>. Ingenieros mecánicos,  
calle de Milans, núm. 3, BARCELONA.

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

Economía y perfecta regularizacion.

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

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

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

### PROYECTO DE FERRO-CARRIL.

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

### AGENDAS DE BAILLY-BAILLIERE

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

Agenda de Bufete.

Agenda de bolsillo.

Agenda de la lavandera.

Agendas especiales.

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

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

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

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

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

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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



## THE PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY.

COMPañIA  
DE  
NAVEGACION



POR VAPOR  
AL  
PACÍFICO.

LINEA REGULAR SEMANAL.

## VAPORES CORREOS INGLESES

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

tocando cada 15 dias en Pernambuco y Bahía.

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

PRECIO de los billetes.	A PERNAMBUCO Bahía ó Rio Janeiro.			A MONTEVIDEO y Buenos-Aires			A VALPARAISO, Arica, Islay ó Callao		
	1. <sup>a</sup> Rvn.	2. <sup>a</sup> Rvn.	3. <sup>a</sup> Rvn.	1. <sup>a</sup> Rvn.	2. <sup>a</sup> Rvn.	3. <sup>a</sup> Rvn.	1. <sup>a</sup> Rvn.	2. <sup>a</sup> Rvn.	3. <sup>a</sup> Rvn.
Desde Madrid (via Lisboa)	2675	2060	1653	3441	2060	1149	6505	4166	2684
Santander, Co- ruña ó Vigo.	2940	1960	1175	3430	1938	1175	7345	4900	2940
Lisboa.....	2700	1960	1175	3430	1960	1175	6700	4200	2800

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

AGENTES CONSIGNATARIOS.—Santander, C. Saint-Martin.  
—Coruña, José Pastor y compañía.—Vigo, M. Bárcena y herma-  
no.—Lisboa, E. Pinto Bacto y compañía.

Para informes, tomar pasajes y fletes, dirigirse al agente ge-  
neral de la compañía.

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

## MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS  
POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.<sup>ta</sup>,

EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

## FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

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

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

Rails para tramvias, 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.

## LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

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

CADA AÑO REPORTE

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

COMPañIA DE VAPORES-CORREOS

## HAMBURGO AMERICANOS.

PARA LA HABANA Y NUEVA-ORLEANS.

Precios de pasaje de Santander á

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

Representantes en España, Echegaray y compañía, Santander

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

COSTANILLA DE LOS ANGELES, NUM. 3: Y EN LA ADMINISTRACION

DE PERIÓDICO, CERVANTES, 16, PRAL.





## VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

Salidas de Cádiz. . . . . el 30 de cada mes.

Salidas de Santander. . . . . el 15 de id.

Salidas de Coruña. . . . . el 16 de id. (escala).

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

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

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.			
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.	TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto			Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo											
Madrid á Cartagena...	19 al 25 Febrero...	28.157	"	"	3.091.953	112.901	2.139.139	78.109	952.814	34.792	"
Albacete á Cartag...											
Alcázar á Ciud -Real											
Manzanares á Córdob.	4 al 10 Marzo.....	"	"	"	1.204.698	115.684	1.237.634	89.262	32.934	26.422	"
Norte de España .....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tudela á Bilbao.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Valencia á Almansa y		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tarragona .....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Sevilla á Cádiz.....	12 al 19 Febrero....	"	"	"	357.730	117.315	259.824	85.207	97.906	32.108	"
Córdoba á Sevilla. ....	12 al 18 Febrero....	5.126	62.907	119.964	262.811	104.761	208.001	83.193	54.810	21.571	"
Zaragoza á Barcelona.											
Barcelona á Pamplona.	5 al 11 Febrero.....	13.522	"	"	729.403	61.245	805.485	67.663	76.079	6.618	"
— á Francia.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— á Tarragona.....	1.º al 28 Febrero..	48.990	368.425	279.186	647.612	82.744	833.009	106.459	185.397	23.715	"
— á Sarria.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lérida á Reus y Tarrag.		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Alar á Santander.....	1.º al 10 Marzo....	"	"	"	311.004	81.686	"	"	"	"	"
Langreo á Gijon.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Palencia á Leon.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Córdoba Málaga.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Medina á Zamora y Vi-		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
go á Orense.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ciudad-Real á Badajoz.		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Utrera á Moron.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"



## COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 14 AL 20 DE MARZO DE 1874.

CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	14 95	15 07	15 15	15 12	15 05	15 05	Albacete.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	15 05	15 20	15 20	15 10	15 20	15 15	Alicante.....	..	3/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	18 ..	18 10	18 10	18 10	18 ..	18 ..	Almería.....	..	1/8
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..	Avila.....	..	3/8
Material del Tesoro no preferente con interés....	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	3/8
Bonos del Tesoro.....	52 60	52 80	52 90	52 90	52 90	52 80	Barcelona.....	..	3/5
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda idem.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	1/2 p.	3/8
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	..	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	97 90	..	98 ..	..	98 25	..	Cádiz.....	..	..
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6 <sup>o</sup> /o anual	..	..	..	..	..	..	Castellón.....	par	1/8
Emision de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real...	1/4 p.	..
Idem de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	..	..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4 ..	3/8
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem de 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4 ..	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Granada.....	par	..
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	..	Guadalupe.....	3/4 ..	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	28 50	28 70	28 90	28 80	28 80	28 70	Huelva.....	..	..
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	..	..	28 50	..	..	..	Huesca.....	..	..
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Jaen.....	..	1/4
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Leon.....	par	1/4
Acciones de Banco de España.....	145 ..	147 ..	151 ..	153 ..	151 ..	151 ..	Lérida.....	par	..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Logroño.....	..	..
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Lugo.....	par p.	1/4
							Málaga.....	1 ..	..
							Murcia.....	..	..
							Orense.....	3/4 ..	3/8
							Oviedo.....	..	..
							Palencia.....	..	1/2
							Pamplona.....	..	3/4
							Pontevedra.....	..	..
							Salamanca.....	par	1/2
							San Sebastian...	..	..
							Santander.....	par	3/8
							Santiago.....	1 ..	..
							Segovia.....	1/2 p.	..
							Sevilla.....	1/2 p.	1/8
							Soria.....	..	1/2
							Tarragona.....	par	..
							Teruel.....	3/4 ..	..
							Toledo.....	..	3/8
							Valencia.....	..	1/2
							Valladolid.....	..	1/2
							Vitoria.....	..	1/2
							Zamora.....	1/4 ..	..
							Zaragoza.....	..	1/8

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 11 AL 17 DE MARZO.

FONDOS PÚBLICOS.	DÍA 11.	DÍA 12.	DÍA 13.	DÍA 14.	DÍA 16.	DÍA 17.		
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	14 05	14 50	14 65	14 72	14 52	14 65	Londres, á 90 d/f.....	49'45 ..
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	..	..	..	..	..	..	Paris, á 8 d/v.....	5'14 ..
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 75	17 50	17 65	17 72	17 60	17 80	Hamburgo, á 8 d/v...	.. ..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Génova, á 8 d/v.....	.. ..
Sociedad catalana general de crédito.....	56 50	..	56 50	56 50	56 50	56 50		
Banco de Barcelona.....	89 ..	..	88 ..	89 ..	88 ..	88 ..		
Crédito mobiliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..		
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..		
Sociedad de crédito mercantil.....	22 ..	22 ..	22 ..	22 ..	22 ..	22 ..		
Camino de Barcelona á Francia.....	38 ..	38 ..	38 ..	38 40	38 25	38 ..		
— de Tarragona á Barcelona.....	68 50	68 50	68 50	68 50	68 50	68 50		
— de Zaragoza á Barcelona.....	18 10	13 ..	13 ..	13 ..	13 ..	13 ..		
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..		
Alumbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..		

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

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS.
de los	de	reembolsa-		de los	dela	de	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	787.886	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	Paris 14 de Marzo.. 214 50
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Norte.....	.. 190
1859.....	308.206	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 12 Marzo . 278 »
..	..	1.900	3 0/0	Enero.—Julio.	..	Zaragoza á Pamplona...	.. 205 »
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	..	Córdoba á Málaga.....	.. 48 50
1858.....	290.000	..	57	..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	.. 205
..	..	..	..	..	..	Sevilla á Jerez.....	.. 48
..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real á Badajoz...	.. 34 50
..	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 49 »
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Targ. á Martorell y Barc	.. 100 »
..	..	..	..	..	..	Noroeste.....	Bruselas 12 Mar.o.. 49 50
..	..	..	..	..	..	Lérida á Reus.....	Paris 14 de Marzo.. 26 »
..	..	2.000	3 0/0	..	..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 95 »
..	..	1.900	3 0/0	..	..	Almansa á V. y Tarrag.	.. 19 50
..	..	..	..	..	..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª série .. »
1871-72.....	14.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 665 »
						Gran Central-Peninsular.	

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