

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.

SANTANDRE: D. Juan González.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

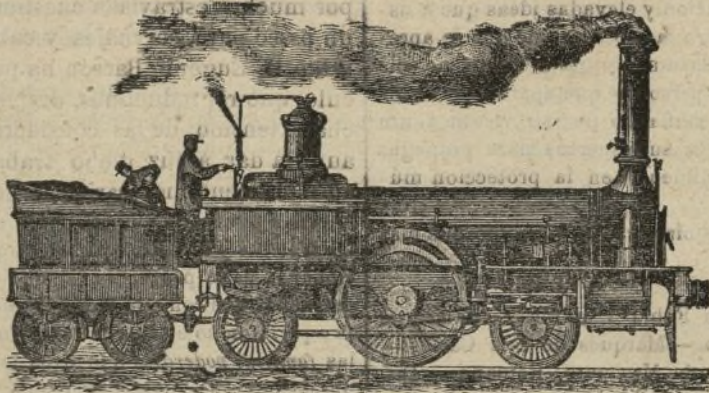
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristóbal.

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION.

Madrid y Provincias.

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

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150
Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

Línea. 2 rs.

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

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

RESÚMEN.

Asociación nacional de contribuyentes.—El parque de Madrid.—Los ferro carriles y las carreteras.—Ferro-carril de Medina á Salamanca.—Los productos filipinos en las Exposiciones.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro carriles extranjeros.—Kuedas-vías.—La mala de la India.—Túnel de San Gotardo.—Saturación de las maderas.—Canal marítimo de Suez.—Crónica.—Banco de Castilla.—Banco hipotecario de España.—Valores franceses.—Valores españoles en la Bolsa de París.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

ASOCIACION NACIONAL DE CONTRIBUYENTES.

Hé aquí las bases y la circular que se nos han dirigido sobre la formación de una *Asociación nacional de contribuyentes*:

Madrid 18 de Febrero de 1874.

Sr Director de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO:

Muy señor nuestro: La imperiosa necesidad de que figuren en la resolución de las cuestiones económicas que en la actualidad se agitan, aquellas clases á quienes tocan más de cerca sus interesantes consecuencias, hizo comprender al Círculo de la Unión Mercantil y á la Sociedad de propietarios de fincas urbanas de esta Capital, que sólo por medio de una general asociación podría cimentarse la fuerte barrera, desde donde se defendieran luego con éxito feliz, las verdaderas representaciones de la producción y de la riqueza pública.

Unidos por tanto la propiedad, el comercio y la industria; coagilados entre sí todos aquellos elementos con la fuerza propia del interés común, y preparándose con tiempo para combatir los peligros, que tal vez no de muy lejos les amenazan, no sería difícil, por más que sea árdua la empresa, que se consiguieran aquellos propósitos, siempre contando con el indispensable concurso de aquellas corporaciones y personalidades llamadas á cooperar por su parte en el asunto; por ser en aquellos diferentes conceptos los encargados de sostener las cargas todas de la nación.

Con el objeto pues, de que los círculos y asociaciones de toda España puedan, si juzgan que el proyecto lo merece, contribuir á

tan levantada idea, la Sociedad de propietarios y el Círculo de la Unión Mercantil de Madrid tie en la honra de remitir á V. las adjuntas bases, que han creído más adecuadas para realizar el objeto que se proponen.

No bastan para realizarlo los esfuerzos propios de localidades aisladas, por mucha que fuera su importancia. El interés es general, la gestión de todos ha de imprimir un carácter á sus esfuerzos, sólo reservado á la representación completa de las clases que deben reunirse en la asociación, y por eso la concordia de todos los centros mercantiles, industriales y de propietarios de España, habrá de llamarse *Asociación nacional de contribuyentes*.

Su representación cerca de los centros oficiales administrativos y la unidad de acción á que deben aspirar todos los asociados, exigen la presencia de una Junta directiva en Madrid compuesta de los representantes enviados, por cada cual de los círculos que formen parte de la concordia, á fin de que en las deliberaciones de aquella tengan todos los interesados la justa participación que les corresponde.

Para llenar los fines de tan provechosa empresa, la Junta directiva constantemente deberá ocuparse de la defensa de la propiedad, de la industria y del comercio, promoviendo cuantas reformas puedan mejorar su actual estado y para ello procurará, que todos aquellos intereses tengan la representación debida en cuanto se relacione y refiera á sus derechos y obligaciones, empleando como principales recursos las conferencias dirigidas á obtener el fácil acuerdo de todos los asociados; la intervención de la prensa por medio de la publicación de un periódico que sea el órgano propio de la asociación; la formación de otros centros de la misma naturaleza en las poblaciones donde no existan, y la creación también de centros de instrucción y socorro en favor de las clases obreras, para mejorar su situación y al mismo tiempo fomentar y proteger decididamente á un elemento tan poderoso en la prosperidad nacional.

Bien se comprende que para lograr el objeto de la proyectada concordia habrán de ser precisos todos los sacrificios inherentes á la cooperación material y moral de los asociados; pero su interés en el asunto, su abnegación en cualquier otro sentido y su acreditado patriotismo responden de que no sabrá negar unos

auxilios, sin los cuales no podría llevarse á cabo un cambio tan radical para el interés común.

Tal es el pensamiento que envuelven las bases de la Asociación nacional de contribuyentes. Convencidos los representantes del Circulo de la Union Mercantil y de la Sociedad de Propietarios de fincas urbanas de Madrid de toda la importancia de su realizacion, así como de la ilustracion y elevadas ideas que á usted distinguen, abrigan desde luego la esperanza de que se apresurará á secundar un proyecto, ciertamente garantizado, no sólo por su índole misma, sino por las personas que aparecen ya reunidas en aquellas corporaciones, confiando por su virtud tanto en su cooperacion propia, como en sus esfuerzos para propagar unas ideas que pueden tener tal influencia en la proteccion mútua y en la utilidad general.

Aprovechan esta ocasion para ofrecerse á V. como sus mas atentos y seguros servidores

Q. B. S. M.

Marqués V. del Villar.—Juan Fabra y Floreta.—Valeriano Casanueva.—Antonio Montalban.—Marqués de San Carlos.—Manuel Martínez Ortiz.—Ramon de Mesonero Romanos.—Domingo Ortiz de Zarate.—Luis Bruguera.—Mario Perez.—Buena-ventura de la Rivaherrera.—Francisco de la Haza.—Miguel Carranza y Valle.—Matias Lopez.—Marqués de Alcañices.—José María del Valle.—Bernabé Morcillo.—Florencio de Rivas.—José Teresa Garcia.—Martín Cebrian.—Alejandro Ramirez de Villa-Urrutia.—Isidro Tomé y Galvez.—Tomás Isern.—José María Lezcano y Roldán.—Julian Díez de Bustamante.—Angel Echalecu.—Francisco Cubas.—Eduardo Garamendi.—Pedro Oller y Cano-vas.—Francisco J. Garcia Rodrigo.—Manuel Alvarez de Linera.—Amaro Lopez Borreguerro.—Simeon de Abalos.—Manuel María Alvarez.—Manuel Salvador Lopez.

Bases para la Asociación nacional de contribuyentes.

- 1.^a Se constituye una Asociación nacional que tiene por principal objeto establecer íntima concordia entre todos los centros mercantiles, industriales y de propietarios en España.
Su título será: *Asociación nacional de contribuyentes*.
- 2.^a Representará á la asociación en Madrid una Junta directiva central compuesta del número de representantes que se determine por cada centro ó círculo que forme parte de la concordia.
- 3.^a La Junta directiva central tendrá á su cargo en primer término:
 - 1.^o Defender los intereses de la propiedad, de la industria y del comercio y de los centros que los representan.
 - 2.^o Promover la adopcion de cuantas reformas puedan mejorar el estado de dichas clases.
 - 3.^o Procurar que el comercio, la industria y la propiedad tengan la debida participacion en cuanto se relacione con sus derechos y obligaciones.
 - 4.^a Se consideran como principales medios de realizacion:
 - 1.^o La celebracion de una conferencia en el mes de Abril próximo por todos los presidentes y secretarios de los centros hoy existentes ó por igual número de delegados debidamente autorizados.
 - 2.^o La publicacion de un periódico sin carácter político que sea el órgano de las clases que constituyan la Asociación.
 - 3.^o La formacion de centros ó círculos mercantiles, industriales ó de propietarios en las poblaciones que carezcan de esta clase de asociaciones.
 - 4.^o La creacion de centros de instruccion y cajas de socorros á las clases obreras.
 - 5.^a Las ligas, círculos ó centros contribuirán á los gastos de la Asociación nacional de contribuyentes con lo que acuerde la conferencia propuesta en la base anterior.
 - 6.^a Toda agrupacion de propietarios, de industriales ó de comerciantes que forme parte de la concordia podrá remitir á la Junta directiva central, ya directamente ó ya por medio de su representante en la misma, cuantos datos y observaciones crea conducentes al fin que se propone la Asociación.
 - 7.^a La conferencia que debe celebrarse en el mes de Abril de este año redactará los reglamentos necesarios para el desarrollo de lo propuesto en las bases anteriores y establecerá el orden de relacion entre la Junta directiva central y las asociaciones ó círculos que formen la concordia.
 - 8.^a Estas bases podrán ser modificadas en la conferencia de

Abril, y los representantes que á ella concurran, constituirán definitivamente la Asociación.

EL PARQUE DE MADRID.

Con este título, y para ilustrar la tan debatida, como por muchos estraviada cuestion de establecer en el Retiro un paseo para carruajes y caballos, el distinguido ingeniero D. Eugenio Barron ha publicado un excelente artículo, que reproducimos, despojándolo, á causa de su mucha extension, de las consideraciones que han movido al autor á dar á luz dicho trabajo, y que no consideramos absolutamente necesarias en nuestra GACETA. Dice así:

«Tan temerario empeño fuera el defender en absoluto todas las bellezas y encantos que al Parque de Madrid ha de proporcionar la calle proyectada, como lo sería reconocer los graves perjuicios que con ella van á ocasionarse al público que frecuenta aquel ameno sitio; y el intencionado privilegio de favorecer á las familias poderosas que otros le atribuyen; ni ménos todavía hacer la más ligera observacion acerca del noble donativo hecho por el duque de Fernán Nuñez con objeto de invertir en jornales para estas obras la crecida suma de 11.000 duros, ó sea la mitad del presupuesto de la ejecucion material del camino.

Para no caer en ningun género de extravio nos limitaremos á describir la linea del paseo que tanto ha llamado la atencion y suscitado, al parecer, tan grande desagrado.

El Retiro tiene un desarrollo de calles de unos 22 kilómetros y ocupa la vasta extension de 124 hectáreas, de las que sólo seis abraza el proyectado paseo; por consiguiente, quedan 118 hectáreas, con el parterre, el estanque y todos los paseos existentes poblados de arbustos y retirados de tal modo, que el que desee andar sin ver siquiera los carruajes en las calles del llamado Parque, puede bien facilmente darse ese gusto.

Este camino es, pues, una verdadera linea de circunvalacion, que no entorpece ni interrumpe ni estorba el libre tránsito de las demas, y si aun no se ha llevado más al exterior, siguiendo las tapias, solucion que tambien se ha examinado, es porque entonces necesariamente se destruirian varias jaulas de fieras, se dividiría el jardín zoológico y se inutilizarían viveros interesantes, lo cual hubiera levantado mas fuerte oposicion, aumentando el gasto, y sería de feo aspecto en verdad abrir una via de recreo arrimada á una muralla de tosca fabrica.

El trazado que se indica, en casi su total longitud, discurre por las calles entregadas al paso público; desde la casa de fieras á la salida del paseo de Atocha hay solamente que ensanchar un corto trecho; lo demas, desde la ría de patinar, queda lo mismo que esta, afirmando con piedra la explanacion de tierra, á fin de constituir una buena y cómoda calzada. Con toda exactitud puede decirse que el camino para carruajes que se proyecta abrir al público es el comprendido entre la carretera de Aragon y la fuente de la China, ó sea una longitud de 1.500 metros, puesto que lo restante del trayecto se halla practicable hace tiempo para toda clase de vehiculos.

De los 20 metros de anchura que ha de tener, 15 se destinan al movimiento de carruajes, y los 5 restantes al de caballos, cuya via, convenientemente arenada, se separa de la otra por el ligero eseaon que determina la linea de adoquines, á la manera que el anden ó acera lo hace del piso de las calles de la villa.

La construccion del camino costará al municipio 110.000 pesetas, y la mitad, como se ha dicho, la satisface generosamente el actual regidor-comisario del Parque de Madrid, desprendimiento que, por desgracia, en nuestro país tiene pocos imitadores, y que por lo visto encuentra oposicion si el donativo no se aplica á lo que cada cual estima, segun su particular criterio, más útil y necesario.

En el trayecto antes descrito, según datos oficiales, hay que cortar 122 árboles de sombra de todos tamaños, entre ellos muy pocos de primer orden ó de gran desarrollo, algunos pinos, cipreses y thuyas y arbustos de perfiles, todos de poca consideración, levantándose varias plantas que se utilizan en otros puntos del Parque, y creando además nuevas y extensas plantaciones que darán vida y animación á los paseos hoy poco frecuentados por ser en extremo solitarios.

La sola objeción que se ofrece por algunos más tímidos y previsores, de la cual hay que hacerse cargo, porque no se trata de ocultar nada, es que el paso de los carruajes y caballos por delante de la casa de fieras entorpecerá el de las personas que han de atravesarlo. Esta dificultad *única* es más imaginaria que real, y basta recordar que todas las personas que concurren á los paseos del Prado, Retiro, Botánico y Fuente Castellana, forzosamente cruzan el paso destinado á los carruajes, y aun en los días de mayor aglomeración de gente no se registra en la estadística de las desgracias ocurridas en la vía pública, que haya sucedido ninguna en estos sitios, sin duda porque en ellos transita la gente con más cautela y previsión. Además, la extensión de 3 000 metros superficiales delante de la casa de fieras hace desaparecer todo riesgo, y aun temor, para el seguro tránsito de las personas. Se ha indicado la dificultad que existe en conducir el paseo por detrás de la casa de fieras; y crece todavía más, si se intentase hacer un rompimiento en la tapia del Retiro por la ronda de Alcalá, dejando aislada la referida casa de fieras rodeandola con el paseo proyectado. Primeramente hay que notar que el gasto de expropiación de los terrenos que fuera del Parque habría que adquirir, se elevan a una suma de consideración, además del coste de restablecer el camino de ronda que se interceptaría, de la verja de hierro que habría que colocar, y de la modificación que originase semejante solución en el ensanche de Madrid aprobado por real orden para aquella zona.

Y hé aquí como se han estudiado todas las soluciones, y no se ha procedido tan de ligero en este asunto, según creen algunos, y á lo que quedan, por último, reducidas las impugnaciones que se han arrojado sobre un proyecto, el cual era desconocido en su conjunto y sus detalles por la mayor parte de los opositores, y que ahora, por medio del plano que acompaña á esta descripción, se puede apreciar debidamente.

Si el vecindario es contrario á que el paseo se haga; si ha de entrarse en una especie de información pública y oírse á la prensa para cada obra que haya de emprender el ayuntamiento, trabajo, y no poco, les queda á los concejales que sufrir durante el ejercicio de su cargo.

Se hablará mucho, se discutirá todo lo discutible, pero no se ejecutará nada de seguro, porque pocas veces hay razones bastante poderosas y predominantes para hacer ni dejar de hacer, ni dar la preferencia á esto sobre lo otro, y en absoluto nada hay como el *statu quo* para no entrar en este género de polémicas.

En efecto. ¿Qué puede contestarse á la serie de preguntas que indican unos? ¿Qué á las apasionadas observaciones de otros? ¿Es necesario un paseo para carruajes dentro del Parque de Madrid? Si por necesario se entiende lo que se hace y ejecuta obligado por una causa determinada é ineludible, es evidente que no es necesario el paseo; pero si lo necesario es lo útil y provechoso para uno, y que no incomoda á los demás, el paseo no debe tener fundada oposición. Disfrútele el que bien le parezca, y no le vea siquiera aquel á quien repugne el que otros gocen de manera distinta de su gusto.

¿Puede ni debe llamarse paseo de carruajes ese revuelto tropel de coches que se agita en la Castellana, verdadero boulevard desde que las edificaciones laterales convirtieron aquel sitio en una calle urbana con filas de árboles?

Se dice que hay otras cosas más urgentes en que gastar los fondos municipales, es muy cierto, ¿qué más urgente y sagrado

que pagar las atenciones que se hallan hace años en descubierto y para cuyo puntual pago si se destinase lo que recanda el ayuntamiento, nada absolutamente quedaría para atender á ningún servicio público municipal durante un larguísimo plazo? Y esto, que según algunos sería la obligación preferente, ¿es oportuno ni nadie podría aconsejarlo? Hablando en el terreno práctico de las cosas, hay que decir que se atiende á las necesidades de los pagos de la mejor manera posible; pero se trabaja y se conserva lo hecho invirtiendo fondos de consideración en obras de mejora, ornato y embellecimiento.

Así lo hace ahora el actual ayuntamiento, como lo hicieron otros antes, y después lo harán los que vengan, siguiendo la ley inflexible de las circunstancias. ¿Qué se puede contestar á lo que dice otro impugnador acerca del coste verdadero que va á tener el camino, *hecho á buena ley*, queriendo poner en ridículo á los que han formado el presupuesto? Todavía hay que dar gracias á este señor, porque no ha seguido adelante en la detallada formación de sus minuciosos y escudriñadores cálculos, y se contenta, después de prolijos estudios del valor del metro cúbico de piedra, y de la que entra por metro lineal, en obtener como resultado final que sólo la piedra costará 666.640 reales. Si hubiera comprendido que no se trata nuevamente de afirmar la longitud que ya lo está, si hubiese aplicado la escala al plano del Retiro, incluido en todos los de Madrid, si hubiese tomado datos de los anchos de la vía que se afirma, vería que los 4.000 metros que equivocadamente supone hay de línea para esta obra, son sólo 2.240, y saldría de su error, del cual sin duda le sacamos ahora.

Alargaría demasiado este ya pesado artículo, si por puntos se fuese á contestar á lo que se objeta en general, con tanta razón y acertado criterio como al presupuesto del afirmado de la vía.

Sin embargo, no terminaremos sin decir que á bien poco costo logrará Madrid tener, en un sitio dentro de la población, un ameno paseo para toda clase de condiciones sociales, en un recinto seguro y con magníficas calles de frondosa vegetación y árboles de sombra. Conviene tener presente, ya que tanto se habla de París y Londres, y se hacen tan exageradas comparaciones, lo que allí cuestan las mejoras que aplaudimos en la apertura de paseos, lujosas calles de recreo y parques, en donde la población disfruta, respirando un aire sano, las comodidades indispensables para su desarrollo físico y moral.

Al insertar *El Tiempo* bajo el epígrafe *Mejoras en el Retiro*, el notable artículo que ha publicado un distinguido estadista, se han puesto de manifiesto las extensiones que abrazan los principales parques de Londres, y para ampliar más la comparación, aunque no siguiendo el elegante estilo de tan hábil escritor, por ser inferiores nuestras dotes, añadiremos que además de los 72 emplazamientos cubiertos de vegetales en forma de jardines y vistosas plazas del interior de París, que arrojan una superficie de 57 hectáreas, los cuatro grandes parques, situados en los extremos cardinales de la villa para esparcimiento de la población, han costado inmensos sacrificios pecuniarios para disfrutarlos como hoy están, con sus avenidas y extensas calles arboladas que les sirven de ingreso.

El conocido Bois de Boulogne, que la villa de París ha aumentado hasta llegar á la extensión de 873 hectáreas, que cuentan 95 kilómetros de paseos, que ocupan 113 hectáreas; ha ocasionado un gasto de diez y seis millones de francos, en el que figura la subvención del Estado, que pasó de dos millones de francos, y el importe de la venta de varios terrenos que percibió la municipalidad.

El Bois de Vincennes abraza la extensión de 921 hectáreas, la longitud de sus calles es de 70 kilómetros y ocupan 74 hectáreas y se han gastado cerca de seis millones de francos.

El Parque Buttes-Chaumont, de 2 hectáreas, contiene muchas vías de 7 metros de ancho, y cuyas pendientes no exceden de 6 centímetros por metro, para permitir el paso de los carru-

jes, á pesar de las grandes diferencias de nivel de aquel terreno. Las obras ejecutadas en este Parque se elevan á la cifra de tres millones y medio de francos.

El Parque de Montsouris tendrá 16 hectáreas, y su coste ascenderá á cerca de dos millones de francos.

Los bosques de Boulogne y de Vincennes, al Este y Oeste de París, y el Parque de Chaumont al Norte, se hayan ya ejecutados hace algunos años, y resta terminar el de Montsouris, situado en la estremidad Sur de París, para tener los cuatro principales paseos que embellecen aquella gran ciudad. Por ellos discurren, con las de á pié, las personas mejor acomodadas que tienen coche propio, ó le alquilan, por necesidad ó placer, y cabalgan los aficionados á este higiénico ejercicio, no inquietándose unos á otros y todos se recrean á su manera; y esto sucede en Parques formados en la Villete y Montrouge, como si dejéramos en las Peñuelas y Monteleon.

El moderno Parque de Monceaux, creado en 1861 por la municipalidad de París, es uno de los más frecuentados paseos que adornan el interior de la capital. Dos grandes vías para carruajes atraviesan el Parque en toda su extension y forman la prolongacion de los boulevards, que vienen á concurrir á este sitio. La superficie del Parque es de 9 hectáreas, de las cuales 2 ocupan las vías públicas. El gasto de la trasformacion de este sitio de solaz ha sido cerca de dos millones de francos.

No es, pues, de extrañar, que los extranjeros que visitan nuestra capital echen de ménos un paseo para carruajes y caballos de que se disfruta en las demás grandes poblaciones de Europa.

A pesar de las disminuciones que la situacion financiera de la

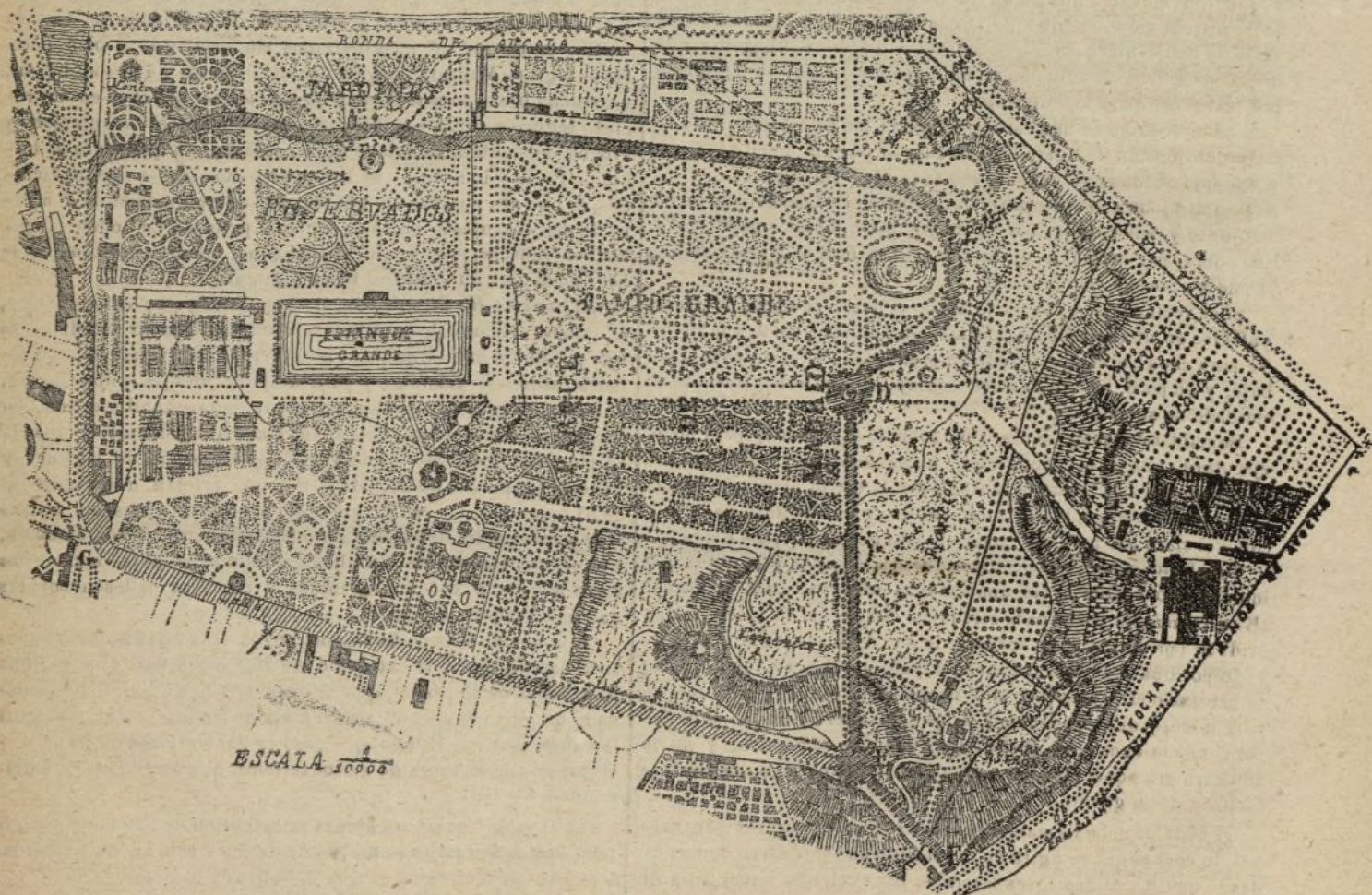
municipalidad de París ha tenido que realizar suprimiendo varios gastos de lujo y elegancia, la conservacion de los paseos y plantaciones tiene asignado para el año actual un presupuesto de millon y medio de francos.

Y al hacer esta breve reseña de lo mucho que se invierte en París para que el vecindario disfrute, en sólo paseos, las mejoras que reclaman la cultura y civilizacion moderna de los pueblos, haciendo desembolsos que algunos calificarán de superfluos, hay que advertir que el estado económico de la administracion de aquella gran capital dista mucho de estar desahogado, y al contrario, pesa sobre los fondos municipales una deuda que alcanza á crecida suma de millones de francos.

En conclusion, con once mil duros á que queda reducido el desembolso por parte del ayuntamiento para el paseo de carruajes y caballos que se proyecta, no es posible intentar la construccion de ningun establecimiento público de los que carece Madrid. Podrá, tal vez, y no dudamos, haber una obra especial en la que esa corta suma tuviese mejor aplicacion, que no seria por cierto ni la Necrópolis, ni la cárcel, ni las escuelas, ni ninguna de las que se han citado; pero tambien podria suceder que se hiciese otra que fuese ménos oportuna que el paseo, porque al fin esto viene á quedar reducido á cuestion de gusto y afecion.

Y como no damos al asunto la elevada trascendencia con que se le quiere revestir, en nuestro concepto, algo útil se logrará en agrado de todas las clases sociales del vecindario, si el municipio actual dota á la capital de España de una via que sirva de recreo, ornato y embellecimiento al predilecto Sitio del Buen Retiro. »

EUGENIO BARRO.



PLANO TOPOGRÁFICO DEL PARQUE DE MADRID, CON INDICACION DE LA VIA PROYECTADA PARA CARRUAJES.

A. B. Nueva explanacion del paseo.—B. C. Paseo que se ha de ensanchar.—C. D. Explanacion de la risa de patinar.—D. E. F. Paseo en donde han circulado los carruajes.—F. E. G. A. Via abierta al tránsito público.

LOS FERRO-CARRILES Y LAS CARRETERAS.

El ingeniero francés M. Lucas ha publicado en los últimos meses de 1873 una excelente obra sobre las vías de comunicacion en su país, que contiene interesantísimos datos.

Entre ellos, encontramos uno que demuestra una vez más que los caminos de hierro, no hacen menos útil, sino por el contrario, más preciso cada vez, el servicio de los caminos ordinarios. Esto, ciertamente, no necesita demostracion para las personas versadas en esta clase de asuntos; pero M. Lucas nos suministra un dato preciso, y por esta razon reproducimos los siguientes párrafos:

«Púdose temer, dice, que los caminos de hierro, quitando á las carreteras los trasportes á grandes distancias de viajeros y mercancías, hicieran perder á estas últimas vías de comunicacion su antigua importancia. Las carreteras paralelas á los ferro-carriles han sufrido en efecto; pero los caminos transversales han tenido por lo general un gran acrecentamiento de tráfico. En una palabra, las líneas férreas han desplazado la circulacion en las calzadas, pero sin disminuir su movimiento medio.»

En el período que puede considerarse de la construccion en Francia de los caminos de hierro, se han construido 8.000 kilómetros de carreteras departamentales nuevas.

El progreso que han promovido los ferro-carriles ha exigido, no sólo aumento en el número de caminos ordinarios, sino el perfeccionamiento sucesivo de su construccion, para poder aumentar la velocidad de los carruajes destinados al servicio de viajeros.

Los reglamentos de las mensajerías, los almanaques reales y otros documentos han permitido calcular esta velocidad en diversas épocas, y resulta que la marcha, teniendo en cuenta las paradas, era antes de construirse los ferro-carriles:

de 2'2 kilómetros por hora á fin del siglo	XVII
de 3'4 — — — — —	XVIII
de 4'3, en 1814	
de 6'5, en 1830	
de 9'5, en 1847	

Por las carreteras mejor conservadas, la velocidad actual es de 12 kilómetros por hora.

Además, ha crecido la necesidad de mantener en buen estado de conservacion el recorrido por el trayecto de las poblaciones; y sólo en París se han gastado por el Estado más de 100 millones de francos en vías nuevas.

Nótese que hemos tratado sólo del aumento de las carreteras departamentales; pero lo han tenido mayor desde la creacion de los ferro-carriles las otras tres categorías que existen en Francia, cuya construccion y conservacion no corren á cargo del Estado, y que se denominan: *Caminos de gran comunicacion*, *Caminos de interés comun* y *Caminos vecinales*, generalmente costeados por los municipios; mientras que los de categorías superiores, las *Carreteras nacionales* (antes imperiales) y las *Carreteras departamentales* se hacen y conservan por el Estado y por los departamentos respectivamente.

Los caminos de las tres clases inferiores, comprendiendo sólo los *construidos* y que son objeto de conservacion regular, tenían en 1870 una longitud total de 270.000 ki-

lómetros. En la misma fecha, las *grandes rutas*, las carreteras nacionales y departamentales, tenían una extension total de 86 000. kilómetros.

A fines del siglo pasado, las carreteras de Francia se podian evaluar en 40.000 kilómetros, que habian costado 800 millones de frs.; de cuyo coste, las tres cuartas partes se habian pagado en trabajo y materiales por la corvea; y el resto por el Tesoro real, de los productos del peaje y de diversos impuestos gravando sobre las poblaciones.

FERRO-CARRIL DE MEDINA Á SALAMANCA.

Han terminado de la manera más satisfactoria posible las cuestiones pendientes entre la Excm. Diputacion provincial de Salamanca y la Compañía del ferro-carril de dicha ciudad á Medina del Campo, y hé aquí la transaccion ya aprobada, que permitirá concluir las obras, ya tan adelantadas de tan importante línea:

Condiciones estipuladas entre la Diputacion y el representante de la empresa.

1.^a La Excm. Diputacion de esta provincia entregará en metálico, oro ó plata gruesa, 5.700.000 reales á la Compañía anónima del ferro carril de Medina del Campo á Salamanca, en concepto de concesionaria de la citada línea, segun la escritura otorgada en Madrid á 18 de Setiembre de 1871, ante el notario D. Leon Muñoz, por D. Felipe Baureau de una parte y de otra por D. Rafael Cabezas, D. Alfonso Lorain, D. Francisco Avril y los Sres. Gracian Garros hijo y Avril, y cuyo contrato fué aprobado por la real orden de 21 de Octubre siguiente:

2.^a A cuenta y en parte de pago de los expresados 5.700.000 reales, solamente entregará la Diputacion á la Compañía reales 2.139.400, mientras no esté abierto á la explotacion todo el ferro-carril desde Medina del Campo á esta ciudad, y lo efectuará en la forma siguiente:

700.000 reales el 31 del corriente mes de Marzo.

720.000 reales el 30 de Setiembre siguiente, si la línea está abierta á la explotacion hasta Cantalapiedra, y no en otro caso.

719.400 reales el 31 de Marzo de 1875, tambien bajo la condicion antes indicada.

2.139.400 en totalidad.

3.^a La provincia de Salamanca tiene por razon de las cantidades que entregue en cumplimiento de lo estipulado en la condicion anterior, el carácter legal de acreedora del ferro-carril, mientras dure su construccion, y su crédito es refaccionario con hipoteca del mismo camino, que se constituirá segun derecho, inscribiéndose este contrato en el registro de la propiedad. Devengará el 6 por 100 de interés anual desde 1.^o de Enero de 1875 hasta el dia en quede abierta á la explotacion todo el mencionado ferro carril desde Medina del Campo á Salamanca, y su pago se hará en esta ciudad en oro ó plata gruesa por trimestres vencidos.

4.^a La Compañía reintegrará á la provincia de Salamanca de los 2.139.400 reales, que le adelanta en calidad de préstamo con destino á la construccion del ferro-carril, el dia que todo él quede abierto á la explotacion, y este reintegro lo hará dando en pago 1.126 acciones de la misma Compañía anónima del citado ferro-carril de Medina del Campo á Salamanca de á 1.900 reales cada una, las cuales representan por contingente un valor nominal igual á dichos 2.139.400 reales.

Satisfecho en esta forma por la provincia todo el capital de estas acciones, no podrá exigirsele dividendos alguno pasivo, y dejando de percibir la Diputacion el rédito del 6 por 100 expresado en las condiciones anteriores, disfrutará desde entonces to-

das las utilidades y ventajas que correspondan á las acciones que recibe en pago, conforme á los estatutos de la Compañía, y ejercerá la intervencion que como tal accionista deba tener con arreglo á ellos y á las disposiciones vigentes, tanto en las Juntas generales, como en los demás asuntos á que tenga derecho.

5.^a Los restantes 3.500.600 reales de que trata la condicion primera, serán entregados por la provincia á la Compañía en efectivo metálico, como pago de 1.874 acciones de la misma de á 1.900 reales cada una, en seis años y seis plazos de á 593.433 reales 34 céntimos cada una, en esta forma:

El primer plazo de 593.433 reales 34 céntimos, lo pagará la provincia á un año fecha á contar desde el día en que todo el camino quede abierto á la explotacion, y recibirá en el acto el número de acciones de la Compañía que á razon de 1.900 reales cada una, corresponden á esta cantidad.

Los otros cinco plazos los pagará en la misma forma á la Compañía en los cinco siguientes, ó sean 593.433 reales 34 céntimos cada uno.

Tampoco podrán sufrir ningun dividendo pasivo estas 1.874 acciones que reciba la provincia, y gozarán de las mismas utilidades y ventajas que las 1.126 de que trata la condicion anterior.

6.^o Constituirá un sétimo plazo, que deberá pagar la Diputacion á la Compañía al año siguiente despues de haber completado la entrega de los mencionados 5.700.000 reales, el importe de las expropiaciones de terrenos á que está obligada y se determina en la real orden de 13 de Marzo de 1866, que se unirá á la escritura que se otorgue para que forme parte de ella.

Estando pagadas por la Diputacion las expropiaciones de terrenos para el emplazamiento de la estacion de Salamanca, construccion de la linea en los términos de Salamanca, Cabrerizos, Moriscos y Castellanos de Moriscos, no se hace mencion del abono á la Compañía de estas expropiaciones, y si sólo de las cantidades que la Compañía ha abonado en los términos de Gomecello, Villaverde, Pitiegna, Pedreso, Cotorrillo, Mazores, Morquera, Villafuente y Cantalapiedra, cuyo importe se figura igualmente en dicha escritura.

Además le será abonado el importe de las expropiaciones de la estacion de Cantalapiedra; la del término de Villafuente, todo segun precitada real orden y así cualesquiera otras ampliaciones á que legitimamente tenga derecho la empresa.

7.^a La Compañía se compromete á ejecutar las obras del camino, estaciones y demás con arreglo á los planos, proyectos, Memorias y condiciones facultativas y económicas aprobadas ó que se aprueben por el gobierno de la nacion.

8.^a La Compañía se obliga igualmente á abrir á la explotacion todo el camino desde Medina del Campo á esta ciudad, dentro del término preciso é improrogable de un año, contado desde el día en que entre en posesion quieta y pacífica de todo el terreno que ocupa la caja del camino y sus dependencias, y pueda trabajar en su consecuencia libremente, sin hallar obstáculos ni por razon de los expedientes de expropiacion todavia no terminados, ni por los pleitos de D. Rafael Saldaña, que la Compañía espera que concluyan definitiva y ejecutoriamente antes de dos meses, ni por efecto de fuerza mayor.

Trascurrido dicho año sin que todo el camino esté abierto á la explotacion, perderá la Compañía como pena y deberá abonar á la provincia dos mil reales por cada día que pase despues. La cantidad que resulte se descontará íntegra de la primera que la Diputacion ha de pagar por cuenta de los 3.500.600 reales expresadas en la condicion quinta.

9.^o La Diputacion provincial consignará en sus presupuestos las cantidades anuales precisas para el cumplimiento de este contrato.

La demora en la entrega de los plazos que quedan convenidos da derecho á la Compañía al abono de un 6 por 100 anual por via de indemnizacion.

10.^a Si por cualquier causa, sea la que fuere y aunque proceda de fuerza mayor, no estuviere abierto á la explotacion todo el ferro carril desde Medina del Campo á Salamanca antes de tres años á contar desde el día en que esté terminado el expediente de expropiacion del terreno que ha de ocuparse en el término de Villafuente, queda libre la provincia de todo compromiso y obligacion por razon de este contrato, y de cualquiera otro anterior referente al ferro carril, y habrán de considerarse nulos y sin efecto como si nunca se hubiesen celebrado.

Si tal caso llega deberá la Compañía reintegrar inmediatamente á la provincia de las cantidades que tuviese recibidas en concepto de préstamo por consecuencia de lo pactado en las condiciones 2.^a y 3.^a de este contrato, y de sus intereses vencidos y no satisfechos, y podrá para ello la provincia proceder ejecutoriamente contra el ferro-carril.

11.^a Las partes contratantes se prestan reíprocamente la eviccion y saneamiento conforme á derecho.

12.^a Transigidas por este contrato todas las cuestiones pendientes entre la provincia y la Compañía concesionaria declaran concluido y terminado el pleito que tienen pendiente ante la Audiencia de Valladolid. Cada parte responde de las costas y gastos causados á su instancia: los que se ocasione para pedir y conseguir que se tenga por concluido dicho pleito y se archive, serán pagados por mitad.

13.^a Los gastos de escritura y los de una copia autorizada en papel competente, serán abonados por la Compañía concesionaria y sin derecho á reembolso.

LOS PRODUCTOS FILIPINOS EN LAS EXPOSICIONES.

Nuestro ilustrado colega de Manila, *El Comercio*, incansable adalid de los intereses materiales de aquel hermoso archipiélago, se hace cargo de la excitacion que algunos meses ha dirigimos á los productores filipinos, para que acudiesen con sus productos á las Exposiciones nacionales de Madrid, de las cuales se está preparando la segunda en estos momentos.

Dispuestos á secundar á nues tro estimado colega, así como espontáneamente dirigimos la indicada excitacion, nada mejor podemos hacer que reproducir la parte esencial del artículo que nos ocupa y que, encabezado con el mismo epígrafe que hemos puesto á estas líneas, dice así:

«Agradecemos infinito la escitacion que nos hace la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, y acogemos con verdadero interés sus nobles y patrióticos deseos de que los productos de este país figuren en el lugar preferente que les corresponde en las exposiciones de Madrid que se han inaugurado este año con tan brillante éxito, á pesar del corto tiempo con que se han anunciado y preparado.

Tratándose de un asunto tan vital para Filipinas y que tanto se asocia con el lema de nuestra publicacion, hubiera sido imperdonable en nosotros si antes, mucho antes que nuestro ilustrado colega peninsular, no nos hubiésemos adelantado á su laudable pensamiento, escitando el interés de estos habitantes siempre que se presentaba ocasion, á fin de que concurriesen con sus productos á las exposiciones nacionales y universales que se celebran en Europa.»

A seguida el colega recuerda oportunamente sus repetidas excitaciones para que los expositores de Filipinas acudieran á los concursos de nuestro continente, señalando la conveniencia de que los productores sepan los precios de venta en los mercados, lo cual ignoran por hacerse las transacciones por medio de intermedios, y continúa así:

«Esta circunstancia, agrupada á otra reunion de contratiem-

pos, tales como el costoso flete que representa la remision de efectos á los puertos de Europa; la falta de hábito de estos habitantes en hacer exportaciones fuera de los límites del cabotaje; la particularidad de que los agentes que contratan aquí las cosechas están interesados en que los precios que en las plazas predominan sean un misterio para el comercio europeo; todas estas alternativas son otras tantas contrariedades para que el verdadero productor filipino pueda concurrir á las exposiciones que se celebran en la region central del globo.

A contrarestrar este entorpecimiento es á lo que estamos llamados todos los que nos interesamos por el desarrollo material de estos pueblos, y á ello invitamos á nuestra vez á nuestro colega peninsular, puesto que de allí debe partir la iniciativa para facilitar en lo posible la idea que patrocina.

Conviene antes que todo hacer esfuerzos por aminorar los gastos de transporte desde estos puertos á los de la Península, y si es cierto que allí los efectos que se remiten á las exposiciones disfrutan de cierta inmunidad ó franquicia, con mayor razon creemos nosotros son acreedores los productos filipinos á disfrutar de aquel beneficio, y puesto que el gobierno de la nacion retribuye á una empresa marítima española para la conduccion del pasaje oficial y de la correspondencia pública, nada más fácil que estipular una franquicia absoluta para los efectos de este país que se remitan á la Península para ser presentados en las exposiciones.

Con este motivo rogamos á nuestra vez á nuestro apreciable colega la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, dirija su escitacion á nuestros gobernantes para conseguir una solucion que es de gran importancia para el objeto que nos proponemos. La apertura del canal de Suez en medio del gran impulso que han promovido en el mundo comercial y la brevedad que ha proporcionado á la navegacion de vapor, ha creado asimismo mayores gastos que los que antes tenían las exportaciones de esta parte remota del globo. Por consecuencia de la distancia y de las contingencias múltiples de un dilatado viaje, los efectos transportados sufren algun deterioro y merma durante la travesía, y estas peripecias muy conocidas aquí, retraen á los productores que de buena voluntad quieran remitir algunos artículos á las exposiciones europeas.

«La empresa y junta de Fomento de la Exposicion nacional de Madrid, se penetrará fácilmente de nuestras observaciones, y con el apoyo que no dudamos encontrará en la prensa peninsular inspirada por iguales sentimientos de patriotismo que la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, trabajará de consuno en todo lo que corresponda al objeto laudable que nos proponemos, sin cuya ayuda serán vanos todos cuantos esfuerzos hagamos para conseguir la concurrencia de los productos filipinos á los concursos nacionales que deban celebrarse en lo sucesivo en la metrópoli.»

Recomendamos á la Empresa de las Exposiciones de Madrid, particularmente á su activo Director el Excmo. señor D. José Emilio de Santos, que tan bien ha defendido á los expositores españoles en París y en Viena, los deseos de nuestro colega *El Comercio*, con la seguridad de que nuestra recomendacion no será infecunda.

PRENSA EXTRANJERA.

La Semaine Financiere.—«Las noticias de Bilbao, dice, han reafirmado los fondos españoles; pero las noticias de la Península se ven tan frecuentemente sujetas á controversias, que la alza no se ha hecho sino con cierta timidez y bajo reserva de más amplios informes. La exterior queda á 18 7/8.

«El mercado en banca, muy débil en los ocho dias anteriores, no ha recobrado un poco de firmeza hasta el jueves, gracias á la alza que se dibujó en los fondos españoles.»

«Las acciones de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante han tocado dos veces el curso de 270. Se han encontrado realizaciones, pero se mantienen con bastante firmeza desde hace algunos dias entre 262 y 265.»

El colega da cuenta de la Junta extraordinaria de la Compañía del Norte de España, celebrada el día 7 de Marzo último; nuestros lectores conocen ya lo ocurrido, puesto que hemos insertado integra la Memoria en nuestro número anterior.

Su corresponsal de Madrid, da cuenta á este periódico de la creacion del Banco nacional, explicando sus condiciones.

Journal des actionnaires.—Consagra un artículo á dar cuenta del contenido de la Memoria presentada en la última Junta general extraordinaria de la Compañía del Norte de España.

«La exterior española acaba de elevarse á 19 1/3. Esta subida, necesario es decirlo, se debe á los despachos anunciando las ventajas obtenidas por el general Serrano sobre los carlistas.»

«El Madrid á Zaragoza, contrasta por su firmeza con la depreciacion de las dos Compañías que hemos mencionado (los ferro-carriles austriacos y los lombardos). Los ingresos del Zaragoza justifican el sostenimiento del precio de sus valores.»

Journal des chemins de fer.—Dice que la exterior española no ha variado, quedando á 19 1/4.

También da cuenta, como casi todos los periódicos industriales de París, de la Junta extraordinaria celebrada por los accionistas del Norte de España.

Moniteur de la banque.—«Las obligaciones de ferro-carriles extranjeros se encuentran en reaccion; exceptuando, sin embargo las de Sevilla á Jerez y Cádiz, que, al curso actual, producen más del 8 por 100: nos felicitamos de haberlas recomendado á nuestros lectores cuando se vendían de 30 á 35 francos y aun más baratas. Siguiendo nuestros consejos, han podido hacer una colocacion excepcionalmente ventajosa de sus fondos, ó una especulacion brillante.

«Muchos de nuestros clientes nos preguntan si, á pesar de la alza considerable de estos últimos tiempos, deben aun adquirir estas obligaciones; á lo que nosotros respondemos que hubiera sido preferible haberlas comprado antes; pero que, aun á los precios actuales, las obligaciones de Sevilla á Jerez ofrecen ventajas que merecen llamar sobre ellas la atencion de los capitalistas.»

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia promovida con fecha 6 de Noviembre último por D. Santos Gandarillas, solicitando como concesionario del ferro-carril de Santander á la playa del Sardinero en la parte que afecta al dominio público, prórroga del plazo para la construccion hasta el día 15 de Junio del corriente año, atendida la imposibilidad de terminar las obras en el período marcado en el pliego de condiciones por las dificultades para llevar á efecto la expropiacion de los terrenos particulares que ha de ocupar:

Vistos los certificados que acompaña y el dictámen del ingeniero jefe encargado de la inspeccion:

Vista la condicion 14 del pliego de las particulares de esta concesion, en cuya virtud se reserva el gobierno la facultad de prorrogar el plazo señalado para la construccion de la línea cuando lo impida algun caso de fuerza mayor:

Considerando que la imposibilidad de ocupar los terrenos de propiedad particular hasta la ultimacion de los expedientes de expropiacion de los mismos ha impedido la prosecucion de las obras convenientemente desarrolladas en la parte cedida por el Estado, á consecuencia de lo cual no es dable conducir, por medios que no sean excesivamente costosos, el material fijo á lo res-

tante de la línea, constituyendo esta circunstancia un verdadero caso de fuerza mayor independiente del ánimo y voluntad de la empresa:

Considerando que el Estado no dispensa á la misma auxilio ni subvencion alguna, habiendo otorgado el ayuntamiento de Santander la próroga que se pretende en la parte de la línea concedida por dicha corporacion;

El presidente del Poder ejecutivo de la República, conformándose con lo propuesto por esa Direccion general, ha resuelto acceder á lo solicitado en la instancia de que se trata, prorogando hasta el día 15 de Junio próximo el plazo señalado para la construcción en la condicion 12 del pliego aprobado en 3 de Diciembre de 1872.

De órden de S. E. lo digo á V. I. para su conocimiento y de más efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 30 de Marzo de 1874.—Mosquera.—Señor director general de Obras públicas.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Inglaterra. En la semana terminada el 15 de Marzo los ferro-carriles ingleses han recaudado 963.152 libras, contra 932.117 en la correspondiente del año 1873; y el producto medio por día y kilómetro ha resultado de 140 pesetas, contra 145.

Alemania. La conferencia para la preparacion de los proyectos del conciller imperial relativos á la cuestion de las tarifas de los caminos de hierro estaba anunciada para la semana que hoy termina; y á fin de conocer los resultados de la explotacion de los ferro-carriles alemanes durante los últimos años, la Direccion de las vias férreas ha dirigido á las administraciones de las líneas un interrogatorio en el que se encuentran los pasajes siguientes:

La Direccion de los caminos de hierro invita á las administraciones de las líneas á que manifiesten los resultados de la explotacion desde 1867 hasta 1873, ambos inclusive. En el concepto de que se presten á esta invitacion, la Direccion les ruega: 1.º Indicar si se juzga necesario un aumento de tarifas; y, en caso afirmativo, en qué medida.—2.º Indicarán además la naturaleza de los gastos reclamados por la línea, que hayan contribuido al aumento de los gastos de explotacion, y consignando, al mismo tiempo, las unidades de precio durante los últimos 7 años.—3.º Señalará además los hechos que produzcan aumento duradero en los gastos de explotacion.—4.º Manifestará, además, la influencia financiera que espere del aumento de las tarifas, y especialmente si es de temer que este aumento produzca una disminucion de transportes.—5.º Expresará si el aumento de tarifas deberá efectuarse alterando las bases de estas ó limitarse á ir las aumentando gradualmente.—6.º Desenrollará la reforma de tarifas que considere necesaria.—7.º Designará las unidades de tarifa por quintal y milla, tanto para el movimiento local como para el transporte mixto.

RUEDAS-VIAS.

Estas ruedas, de las que nos hemos ocupado en más de una ocasion, juzgando el invento con toda imparcialidad, ya por lo que respecta á la prioridad de la invencion, como por lo referente á los defectos de construcción de los modelos, defectos por otra parte fáciles de corregir, parece que se preparan á prestar servicios prácticos.

A pesar de las calamitosas circunstancias que atraviesa el país, tan poco propicia para la adopcion de los adelantos industriales, nos dicen que de varias provincias se han dirigido proposiciones desde diversos puntos á los dueños del privilegio, Sres. Bartolomé y Ochoa, hermanos, á fin de que consientan en permitir la aplicacion de sus ruedas-vias en comarcas determinadas.

Mucho nos complacerá que tales demandas den por resultado el conocimiento de las ventajas prácticas que el nuevo sistema pueda producir, y creemos que una de sus más útiles aplicaciones pudiera ser al servicio de *camionaje*, como hemos dado en llamar al de transporte entre las estaciones de los ferro-carriles y los almacenes de los expedidores y destinatarios de mercancías.

Un modelo bien hecho podría tal vez resolver en favor de las ruedas-vias su aplicacion á los ómnibus de servicio urbano, si bien acaso perdiendo algunas ventajas en la traccion respecto de los tramvias, con las inmensas sobre estos que representan la supresion de los gastos de establecimiento y conservacion de la vía, y el poder circular libremente en todas direcciones, salvando los obstáculos que al arrastre pudieran oponerse con admirable facilidad.

LA MALA DE LA INDIA

DURANTE LA GUERRA FRANCO-PRUSIANA.

Sabido es que la Gran-Bretaña se sirve de las líneas francesas de ferro carriles para comunicarse con Africa, Asia, la Australia y la India.

Pero en 1870, en el momento en que París estaba sitiado, despues de haber probado á continuar pasando por Francia, aun dando un rodeo considerable, primero por Dieppe y Rouen, y despues por Cherbourg y Tours, lo que hacia perder más de 40 horas para llegar á Marsella, la Mala de la India tuvo que resolverse á transitar por Alemania y Austria, para llegar á Brindisi, y ser trasportada de allí por vapores italianos, para llegar á Alejandria.

A este fin se celebró un convenio con el Austria y la Alemania del Norte, y los gastos de transporte que Inglaterra tenia que pagar á los dos países por donde habia de pasar con un recorrido de 1.633 kilómetros de ferro carriles, de los cuales 298 corresponden al Austria, se fijaron en 10 francos por kilogramo de correspondencia, y 1'25 por kilogramo de muestras.

Puede formarse una idea de la importancia de la Mala de la India y de los beneficios que produjo á las dos naciones citadas, por los guarismos siguientes:

Cada correo procedente de la India contenia por término medio 284 kilogramos de cartas, y 2.540 kilogramos de impresos; y cada correo que volvia 357 kilogramos de cartas y 595 de impresos. Además, cuando el correo de la Australia se unia al de la India, lo que sucedia cada cuatro semanas, el transporte se aumentaba en gran medida. Así es que el correo del 4 de Noviembre de 1870, que contenia la Mala de la Australia, se compuso de 250 sacos de que contenian 411 kilogramos de cartas, y 5.534 de impresos.

Durante este periodo, es decir, desde el 20 de Octubre de 1870, hasta fines de 1871, la Mala ha verificado 63 expediciones de partida y 57 de regreso. La administracion de correos austriacos ha cobrado, por su parte, 178.000 francos, y la de correos alemanes 665.000 francos.

En el trascurso del año siguiente, la Mala ha emprendido de nuevo el transporte á través de Francia; pero, en lugar de dirigirse, como antes, á Marsella, emplea ahora la línea de Macon y del Mont-Cénis y se detiene en Brindisi.

TÚNEL DE SAN GOTARDO.

Los progresos de la perforacion no han dado en la última quincena los resultados satisfactorios de las anteriores. La dificultad que se presenta, por el lado de Airola consiste en haberse encontrado de nuevo masas pedregosas con filtraciones.

La masa en que se debe abrir la galeria en este momento, se

compone de esquistos mezclados con arcilla y calcáreas; esta masa está impregnada de agua y ha habido precision de construir entivaciones y andamios, á fin de que la masa entera no se desprendiese. Desgraciadamente, algunas de las entivaciones han cedido al peso que soportaban y no se ha podido trabajar con las máquinas perforadoras en semejante terreno.

En el otro frente de ataque, del lado de Goeschenen, el adelanto normal ha sido últimamente de 2 metros 40 centímetros diarios.

SATURACION DE LAS MADERAS

La cuestion de preservar las maderas aplicadas á traviesas de ferro-carriles, postes telegráficos y otros usos semejantes, reclama cada día con más urgencia una resolucion, en vista del acrecentamiento de las vias férreas. De todas las materias empleadas hasta el día, no quedan más que dos en uso; el sulfato de cobre y la creosota.

El sulfato de cobre sólo dá resultados imperfectos y variables; la creosota es una sustancia relativamente escasa, de precio elevado, de naturaleza inflamable y, por consecuencia difícil de manejar y de trasportar. Además, y esta es quizás la consideracion más grave, es un producto que, como los que se extraen de la hulla, pueden de un día á otro, por efecto de un descubrimiento análogo al de la anhilina, adquirir un inmenso valor industrial; y entonces su empleo será imposible para la conservacion de las maderas.

Es, pues, lícito convenir en que estas dos sustancias no satisfacen sino imperfectamente las condiciones necesarias, y conviene averiguar si existe otra materia que pueda aplicarse en todos los establecimientos existentes; es decir que pueda inyectarse indistintamente por los procedimientos Boucherie (accion del peso de una gran carga de liquido) ó Breant (acciones sucesivas, en vaso cerrado, del vacío y de una presion de algunas atmósferas).

Mr. Hatzfeld, autor de una nota dirigida á la Academia de Ciencias de París, propone el tannato ácido de protóxido de hierro. El tanino, en efecto, posee cualidades conservadoras incuestionables, y por esto el castaño y la encina, que lo contiene en tan fuertes proporciones, se conservan largos años. Los tejidos que constituyen la madera se impregnan perfectamente de ese tannato, toman un tinte negro y resisten perfectamente la humedad, como lo demuestran los experimentos.

CANAL MARÍTIMO DE SUEZ.

De la última Memoria presentada por Mr. de Lesseps, resulta que los ingresos del canal en 1872 se elevaron en total á francos 18.325,024 y habiendo absorbido los gastos. 16.253.745 resulta en beneficio de. 2.071.279

La conservacion de la caja del canal, propiamente dicho, en su profundidad de 8m30, ha necesitado en los doce meses contados desde el 1.º de Junio de 1872, la extraccion de 307 930 metros cúbicos de arena. En el período comprendido entre Junio de 1871 al 31 de Mayo de 1872, la limpia habia sido de 342.148 metros; superior por lo tanto en 35.000 metros al cubo extraído el último año.

La consignacion de esta diferencia es tanto más interesante, por cuanto los aparatos de extraccion, efectuando la limpia, mejoran los taludes y llevan por todas partes al fondo, un ancho de 24 metros, en lugar del primitivo de 22. El estado de la caja entre Port-Said y Suez, va, pues, siempre mejorando, y su conservacion exigirá cada año un cubo de dragado menor.

Durante los seis primeros meses de 1873, han transitado por el canal 652 buques; y estos aumentan cada vez más en capacidad, acrecentando la proporcion de los ingresos.

En 1870, el grueso tonelaje ó capacidad real media, resulta de toneladas. 1.338
En 1871, de. 1.489
En 1872, de. 1.609
En el primer semestre de 1873, de. 1.656

El movimiento de viajeros tambien se aumenta, y hé aquí las cifras:

En 1870. 26.758 viajeros.
En 1871. 48.421 —
En 1872. 67.640 —

Durante el primer semestre de 1873, se ha podido observar que el vapor inglés *European*, de 7 metros 39 centímetros de calado, pasó de un mar á otro con la mayor facilidad; y como ejemplo de tránsito fácil, puede citarse tambien el buque-correo francés *Peihó*, que pasó el canal en 13 horas y 27 minutos, sin detenerse una sola vez.

Durante el último trimestre á que se refiere la Memoria, el barco de más porte que pasó el canal, fue el *Malabar*, transporte inglés de 4.414 toneladas.

Desde el origen del canal, el producto de los terrenos vendidos ha sido de 2.295.000 francos, lo que hace subir el precio del metro superficial de terreno al crecido precio medio de 59 francos 13 céntimos.

En una carta dirigida hace pocos dias por Mr. de Lesseps al ministro del interior del gobierno egipcio, le dice entre otras cosas que está pronto á aceptar, salvo algunas modificaciones que el propone, la tarifa establecida por la Comision internacional; limitándose á solicitar la continuacion del recargo concedido á los accionistas, hasta que los ingresos del canal se eleven á la suma suficiente para pagar:

- 1.º 30 000.000 por atrasos á las acciones y delegaciones.
- 2.º 30.000.000 para obras complementarias, actualmente previstas y reclamadas por la navegacion.
- 3.º Un interés de 8 por 100 á los tenedores de títulos del canal.

Desde el 11 al 20 de Marzo último, han pasado 44 buques con un porte total de 83.000 toneladas. Los ingresos por el servicio de transito en dichos diez dias se han elevado á 927.000 francos.

CRÓNICA.

Sepulcro de tejas. Se ha descubierto en Niza un sarcófago con un esqueleto, evidentemente de remota antigüedad, pues tiene todos los caracteres de las tumbas galo-romanas, y se remonta probablemente á los primeros siglos del cristianismo.

Merece conocerse como tipo de construccion, pues se compone de grandes y gruesas tejas de barro rojo cocido, las cuales tienen en una de sus extremidades un reborde en ángulo recto. Una hilada de estas tejas forma el lecho ó fondo sobre el cual reposa el cadáver; otras dos filas forman lo que es á la vez paredes y techo, pues están inclinadas en ángulo de 45 por 100, y completan con el fondo una especie de sarcófago de seccion triangular, cuya parte superior, bastante semejante á un tejado de las casas ordinarias, está cubierto longitudinalmente por tejas de media caña, parecidas á las comunes.

Cable anglo-guipuzcoano. Ha sido aprobada la trasferencia que á favor de D. José Aspiuall ha hecho la Compañia de Londres titulada *Anglo-Spanish Telegraph Limited* de todos los derechos que en virtud del decreto de 22 de Noviembre de 1872 posee, para el establecimiento de un cable telegráfico submarino de Inglaterra á Irun.

Al propio tiempo se ha concedido un año de próroga para la terminación de los trabajos en atención á las circunstancias en que se encuentran las provincias del Norte.

Ferro-carril gallego. Dice un diario que los periódicos de Galicia se lamentan de la nueva próroga concedida á la empresa del ferro-carril gallego.

Podrá ser muy natural el deseo de los periódicos de Galicia; pero las circunstancias porque viene atravesando España hace muchos años, no consienten la terminación de esas grandes obras, cuyos únicos recursos han de salir del crédito.

Ria de Bilbao. El señor ministro de Fomento tiene ya preparados todos los medios convenientes para proceder á la limpieza de la ria de Bilbao en cuanto se levante el sitio.

Incendio. El domingo pasado se incendió la estación de Venta de Baños, quemándose el cuerpo del edificio que dá al camino de Palencia.

Con referencia á viajeros que pasaron el mismo día por Venta de Baños, se sabe que con el auxilio de bombas se dominó el fuego de la estación, surtiendo de agua las máquinas. No hubo que lamentar desgracias personales, sino la detención consiguiente de trenes, interrupción del telégrafo por pocas horas y retraso del tren una hora y 20 minutos.

Exposición nacional. Dice un periódico que pasan de ciento los bultos que procedentes de Barcelona, se han recibido en Madrid para la próxima Exposición industrial.

Concesión para estudios. Se ha concedido autorización para estudiar un ferro-carril desde varias minas de la provincia de Huelva al puerto de San Lúcar de Guadiana.

Restablecimiento del tráfico. La línea férrea de Tarragona á Reus vuelve á ponerse en explotación, según orden de la autoridad militar, y habiéndose negado á ello los maquinistas, se ha buscado nuevo personal al efecto por aquella autoridad.

Cable de Barcelona á Marsella. Al telegrama recibido el lunes, por la empresa del cable de Barcelona á Marsella, contestó el señor ministro de la Gobernación felicitando á la empresa y autorizándola para empezar el servicio público desde mañana.

Proceso. El jefe de explotación de la línea férrea de Tarragona á Venaixa se halla sumariado por haber comunicado á sus dependientes el bando del cabecilla Moore, produciendo el pánico, y suspendido la circulación, sin poner en conocimiento de las autoridades ninguno de estos hechos hasta después de llevados á cabo.

BANCO DE CASTILLA.

Balance de situación en 31 de Marzo de 1874.

	Reales. Cénts.
ACTIVO.	
Accionistas.	30.000.000 »
Caja.	1.978.313'91
Valores en cartera	29.721.425'70
Cuentas corrientes	12.878.873'15

Valores en depósito.	10.738.000 »
Bonos del Tesoro en garantía de la emisión de billetes hipotecarios.	221.328.000 »
Pagarés de bienes nacionales para la doble garantía de id.	379.175.003'60
Bonos recibidos en pago de pagarés de bienes nacionales.	1.660.000 »
Intereses abonados á los compradores de id. id.	31.731'16
Bonificaciones por anticipo de plazos de id. id.	351.968'76
Valores en garantía.	43.904.689'66
Bonos amortizados por productos en metálico de pagarés.	518.000 »
Cuentas varias	237.630'88
Valores de varios.	333.842.470'15
Total.	1.068.366.106'97

PASIVO.

Capital social.	40.000.000 »
Cuentas corrientes	5.582.745'31
Obligaciones á pagar.	1.409.951'35
Acreedores por depósitos en papel.	10.738.000 »
Emisión de billetes hipotecarios.	233.022.000 »
Pagarés de compradores de bienes nacionales en garantía.	379.175.003'60
Pagarés de bienes nacionales realizados.	2.779.841'72
Sobrantes de bonos cedidos al Estado	1.024'68
Idem de bonos admitidos al 80 por 100.	24.400 »
Acreedores por garantías	43.904.689'66
Tercera amortización por sorteo de bills. hips.	16.948.000 »
Cupon de 1.º de Abril de 1874.	7.205.400 »
Fondo de reserva.	676.751'10
Cuentas varias.	845.829'40
Acreedores por valores varios.	333.842.470'15
Total.	1.068.366.106'97

S. E. ú O.—Madrid 31 de Marzo de 1874.—El jefe de contabilidad, José María Dalmau.—Dos administradores, A. Vinent y Vives.—Jaime Girona.

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

Situación en 31 de Marzo de 1873.

	Pesetas.
ACTIVO.	
Accionistas.	37.500.000
Caja.	271.546'01
Valores en cartera.	8.692.734'26
Corresponsales.	418.361'84
Moviliario y material.	23.339'55
Varios.	47.324'12
Pagares y valores en garantía.	123.918.523'42
Bonos recibidos en pago de pagarés.	8.413.000
Préstamos hipotecarios.	5.850.000
Préstamos con garantía de valores.	4.411.60'40
Total.	189.546.389'60
PASIVO.	
Capital social.	50.000.000
Varios.	1.045.419'08
Corresponsales.	249.274'10
Pagarés y valores en depósito.	131.963.873'42
Préstamos diferidos.	437.823
Cédulas á entregar.	5.850.000
Total.	189.546.389'60

Madrid 1.º de Abril de 1874.—Conforme.—El jefe de contabilidad, E. Ganivet y Roch.—V.º B.º.—El gobernador, C. Sanchez Bustillo.

VALORES FRANCESES.

	Cotizacion del 21 de Marzo.	Idem del 28 de Marzo.
3 por 100.	59 55	59 75
4 1/2 por 100	85 50	85 50
Banco de Francia.	3825 —	3835 —
Crédito moviliario.	305 —	295 —
Orleans.	847 50	842 50
Norte.	1015 —	1016 —
Lyon Mediterráneo	887 50	893 75
Este.	503 75	503 75
Mediodia.	597 50	596 25
Oeste.	532 50	532 50

VALORES ESPAÑOLES EN LA BOLSA DE PARÍS.

3 por 100 exterior.	19 1/4	19 —
Idem interior.	15 5/8	—
Diferido convertido.	—	—
Pagarés.	450 —	—
Crédito moviliario español.	345 —	350 —
Zaragoza (acciones).	261 25	262 50
Norte.	87 50	87 50
Zaragoza á Pamplona.	70 —	72 50
Idem obligaciones	107 —	107 —
Córdoba á Sevilla.	350 —	350 —
Idem obligaciones	213 75	213 75

VALORES ESPAÑOLES

NEGOCIADOS EN PARÍS FUERA DE BOLSA

Acciones.	Sevilla á Jerez y Cádiz	18 75
—	Idem cambiadas.	92 —
—	Canalizacion del Ebro.	39 —
—	Compañía de Cinco-Villas.	325 —
—	Minas de Huelva.	160 —
—	Idem idem.	195 —
—	Banco territorial de España.	405 —
Obligs.	Noroeste	54 —
—	Sevilla á Jerez (antiguas)	55 —
—	Idem nuevas.	53 55
—	Idem cambiadas.	116 50
—	Compañía de Cinco-Villas.	26 25
—	Del ayuntamiento de Madrid.	—

GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

Compañía del ferro-carril de Langreo en Asturias.—El Consejo de administracion ha acordado convocar á Junta general ordinaria de señores accionistas para el dia 30 de Abril próximo, á la una de la tarde, con objeto de tratar de la aprobacion de cuentas, del fondo de reserva, distribucion de beneficios, nombramientos y demás asuntos ordinarios.

Los poseedores de 10 ó más acciones podrán depositar sus títulos en estas oficinas ó en las de Gijón para obtener el billete de entrada del que tambien deberán proveerse los señores accionistas que voluntaria y ordinariamente los tienen en la Compañía, verificándolo unos y otros antes del dia 15 del mencionado mes de Abril en que se cerrará la lista con arreglo á estatutos.

Madrid 30 de Marzo de 1874.—El secretario, Aurelio Rieo.

Nueva Compañía del ferro-carril de Alar á Santander.—El Consejo de administracion de esta Compañía, en cumplimiento de lo que previene el art. 16 de los estatutos de la misma, ha designado el jueves 30 de Abril próximo á la una de la tarde, en su domicilio social, Puerta del Sol, n.º 14, cuarto 3.º, para la celebracion de la Junta general ordinaria de señores accionistas, á fin de deliberar sobre la Memoria, y discutir y aprobar en su caso las cuentas y balance correspondientes al ejercicio que ha finalizado el 31 de Diciembre de 1873.

Para poder asistir y votar se requiere ser poseedor de 50 acciones, cuando ménos, y depositar los títulos representativos de las mismas en las cajas de la Compañía con diez dias de anticipacion al señalado para la Junta. El indicado depósito podrá hacerse indistintamente en las oficinas de la Direccion, en Santander ó en las de la secretaria del Consejo; y al verificarlo se dará un resguardo nominativo que servirá al accionista de papeleta de entrada para la Junta.

Todo accionista ausente puede hacerse representar por otro accionista con derecho de asistencia, autorizándole al efecto con una simple carta, pero previo siempre el depósito de sus acciones respectivas con la anticipacion indicada.

En el caso de que para el dia 20 de Abril en que espira el plazo para el depósito de los títulos, no se hubiese presentado número bastante para la celebracion de la Junta, con arreglo á lo dispuesto en los estatutos, se procederá á celebrarla, segun lo establecido en el art. 19 de los mismos el dia 16 de Mayo á la una de la tarde; en cuyo caso se admitirán depósitos de acciones hasta el dia 10 del propio mes y los acuerdos de la Junta serán válidos y obligatorios para todos los accionistas, cualquiera que sea el número de acciones representadas.

Madrid 27 de Marzo de 1874.—El vocal secretario, G. Cortés.

Compañía de los ferro-carriles de Ciudad-Real á Badajoz y de Almorchon á las minas de carbón de Belmez.—El Consejo de administracion de esta Compañía ha acordado que la Junta general ordinaria de accionistas, que con arreglo al art. 29 de los estatutos debe reunirse en el presente año, se verifique el 26 de Abril á la una de la tarde en el domicilio de la Sociedad en esta capital, plazuela del Angel, núm. 8, cuarto 2.º

Para asistir á las Juntas generales, es necesario depositar cuando ménos 50 acciones.

Las acciones al portador deberán depositarse en el domicilio de la Sociedad ó en las oficinas de la administracion en París, place Vendome, núm. 12, quince dias cuando ménos antes del fijado para la reunion de la Junta.

Se entregará á cada uno de los que depositen sus acciones, un certificado á su nombre, en el que constará el depósito efectuado, y además una tarjeta de entrada expresando el nombre de los accionistas y el número de acciones y votos que les pertenecen.

Los certificados nominativos mencionados en el artículo 11 de los Estatutos, se considerarán como certificados de depósito.

El artículo 32 de los estatutos fija el medio para delegar la representacion en la Junta general, y para hacerse representar en la misma.

Madrid, 22 de Marzo de 1874.—El administrador delegado, José Canalejas y Casas.

Sociedad de los ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona.—La Junta directiva de esta Sociedad, con arreglo al art. 33 de los estatutos, ha acordado convocar á Junta general ordinaria de señores accionistas para el dia 30 de los corrientes, á la una de la tarde, en el local de costumbre, situado en la estacion de esta ciudad. Sólo tendrán voz y voto en ella á tenor de lo establecido en el art. 38 de los estatutos, los poseedores de diez ó más acciones, y para ello deberán depositarlas en secretaria desde el 16 al 25 del mes actual, ambos inclusive, de conformidad con lo que se determina en el párrafo 1.º del art. 37 de los referidos estatutos, ó en poder de los comisionados de la Sociedad,

hasta seis días antes de la celebracion de la Junta, tambien de conformidad con el párrafo 2.º del indicado art. 37.

Puntos donde pueden depositarse las acciones.

En Valencia: Oficinas de la Sociedad, situadas en la estacion del ferro-carril.

En Barcelona: Casa de D. Angel J. Baixeras, Escudillers, 82, principal.

En Madrid: Casa del Excmo. Sr. D. José Campo, Recoletos, 14.

Valencia 7 de Marzo de 1874.—Por la Sociedad de los ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona, el director gerente accidental, Andrés Campo.

Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.—El Consejo de administracion ha acordado que la Junta general de accionistas del corriente año tenga lugar el domingo 24 de Mayo próximo, á las doce del dia en el domicilio de la Compañía, estacion de Atocha.

Con arreglo á lo prescrito en el art. 32 de los estatutos, dicha Junta se compondrá de los 150 accionistas que reunan el mayor número de acciones, siempre que este número no sea menor de 50 por cada uno.

Los accionistas que se hallen en este caso y quieran tomar parte en la Junta deberán, un mes ántes de la reunion ó sea el 24 de Abril lo más tarde, depositar sus títulos:

En Madrid, en la Caja de la Compañía, ó en Paris, en las oficinas del comité de la misma, 17, rue Laftitte.

Al entregar sus acciones los señores accionistas recibirán un resguardo nominativo en que constará el dia en que hayan verificado el depósito.

Si hubiese accionistas que tuviesen un número igual de acciones, será preferido el que hubiese hecho el depósito con anterioridad.

Madrid 21 de Marzo de 1874.—El secretario del Consejo, Nicolás.

Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla.—El Consejo de administracion del esta Compañía, tiene el honor de poner en conocimiento de los señores accionistas que el dia 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 dias antes del señalado para su celebracion.

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

Todo accionista con derecho de asistencia á la Junta general, puede hacerse representar por otro que tenga igual derecho. Nadie puede tener por sí, ó delegar más de 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 administracion de esta Compañía, tiene el honor de poner en conocimiento de los señores accionistas que el dia 12 de Mayo próximo á las tres de la tarde, tendrá lugar la Junta general ordinaria en el domicilio social, Paseo de Recoletos, 9.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ferro-carril del Tajo.—En virtud de lo que determinan los artículos 60, 71 y 72 de los estatutos de esta Compañía, el Consejo de administracion usando del derecho que le compete, ha acordado convocar á la Junta general ordinaria de señores accionistas para el dia 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 administracion, Rafael Tamarit de Plaza.

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

ADELANTOS

BUENA FE

EN LA

EN EL

FABRICACION

COMERCIO.



Se vende al precio de 40 rvn. arroba, en la fábrica, calle del Gobernador, núm. 20

MADRID.

Al comercio se le hacen ventajas en el precio, conformé á la importancia del pedido.

NOTA. Lo hay de pinta verdadera y blanco.

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

Para toda la América latina puede hacerse la suscripcion 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 extension que la GACETA DE LOS CAMINOS DE

HIERRO, y en los cuatro años que lleva de existencia ha prestado grandes servicios á nuestro país.

Redaccion: 12, rue Livourne. Bruselas.

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

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

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

ra de ellas aisladamente, á tenor de lo establecido en la base anterior.

6.^a 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.

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WILTEY PARTNERS, LIMITED,
DE LEECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

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

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

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

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

Economía y perfecta regularizacion.

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

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

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

PROYECTO DE FERRO CARRIL.

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

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

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

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

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

Para los pedidos, suscripciones y anuncios, dirigirse, por carta ranqueada, al Administrador de la GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO.—Calle de Leganitos, 17, entresuelo, 12q. MADRID

TRATADO PRACTICO 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 Serrano, Pasaje de Matheu; D. Leocadio Lopez, Cármén 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.

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, ARIKA, ISLAY, CALLAO DE LIMA Y TODOS
LOS PUERTOS DEL PACÍFICO,

tocando cada 15 días en Pernambuco y Bahía.

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

PRECIO de los billetes.	A PERAMBUCO Bahía ó Rio Janeiro.			A MONTEVIDEO y Buenos-Aires			A VALPARAISO, Arica, Islay ó Callao		
	1.ª Rvn.	2.ª Rvn.	3.ª Rvn.	1.ª Rvn.	2.ª Rvn.	3.ª Rvn.	1.ª Rvn.	2.ª Rvn.	3.ª Rvn.
Desde Madrid (via Lisboa)	2675	2060	1059	3441	2060	1149	6505	4166	2684
Santander, Co- ruña ó Vigo.	2940	1980	1175	3430	1935	1175	7345	4900	2940
Lisboa.....	2700	1960	1175	3430	1960	1175	6700	4200	2860

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 Bactó 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.ª,
EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

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

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

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

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

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

Para pedidos dirigirse en esta, Fuencarral 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 Sa tander 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.^{ta}; BARCELONA, D. Ripol y C.^{ta}; SANTANDER, Perez y García; CORUNA, E. Da Guarda; VALENCIA, Dart y C.^{ta}; ALICANTE, Faes hermanos y C.^{ta}; MADRID, Julian Moreno, Alcalá, 28

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.					
		VIAJEROS.		Mercan cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.		
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.	
Madr. á Alic. y Toledo													
Madrid á Cartagena...	5 al 11 Marzo.....				3.022.903	110.330	2.220.073	81.893	802.830		28.987		
Albacete á Cartag...													
Alcázar á Ciud.-Real													
Manzanares á Córdoba.													
Norte de España.....	15 al 24 Marzo.....				1.103.486	79.584	1.177.840	84.946		74.351		5.362	
Tudela á Bilbao.....													
Valencia á Almansa y													
Tarragona.....													
Sevilla á Cádiz.....	5 al 11 Marzo.....				841.865	111.653	265.349	93.578	52.019		18.280		
Córdoba á Sevilla.....		3.925	66.195	209.811	276.006	109.860	241.208	107.145	34.798		2.715		
Zaragoza á Barcelona.													
Barcelona á Pamplona.	26 al 4 Marzo.....	12.879			817.646	68.654	746.962	62.717	70.713		5.937		
— á Francia.....													
— á Tarragona.....													
— á Sarria.....													
Lérida á Reus y Tarrag.													
Alar á Santander.....	18 al 24 Marzo.....				598.808	224.628							
Langreo á Gijon.....													
Palencia á Leon.....													
Córdoba Málaga.....													
Medina á Zamora y Vi-													
go á Orense.....													
Ciudad-Real á Badajoz.													
Utrera á Moron.....													

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 28 DE MARZO AL 4 DE ABRIL DE 1874.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIERCOLES.	JUEVES.	VIERNES.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	15 10	14 80	14 60	...	...	...
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	14 70	14 81	14 60	...	...	...
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 65	17 75	...	...	...	...
Deuda del personal.....	...	...	...	...	...	...
Material del Tesoro no preferente con interés....	...	...	...	...	...	...
Bonos del Tesoro.....	52 81	52 70	52 25	...	...	...
Deuda amortizable de primera clase.....	...	...	...	...	...	...
Deuda amortizable de segunda ídem.....	...	...	...	...	...	...
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	...	...	...	...	...	...
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	...	98 40	...	...	...	...
ACCIONES DE CARRITERAS GENERALES.—6% anual						
Emision de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	38 ..	...	...	...	...	...
Idem de 2.º de 2.000 rs.....	...	...	...	...	...	...
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	...	...	...	...	...	...
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	...	...	...	...	...	...
Idem 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs.....	...	...	...	...	...	...
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	...	...	...	...	...	...
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	36 ..	...	...	...	...	...
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	28 60	28 35	28 ..	...	...	...
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	27 ..	27 25	27 20	...	...	...
Idem id. id. de 20.000 rs.....	28 20	28 20	...	...	...	...
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	...	...	...	...	...	...
Acciones del Banco de España.....	146 ..	146 ..	146 ..	...	...	...
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	...	...	...	...	...	...
Banco popular español de Barcelona.....	...	...	...	...	...	...

CAMBIOS OFICIALES.

	Dañó.	Beneficio
Albacete.....	...	1/4
Alicante.....	...	3/4
Almería.....	...	1/8
Avila.....	...	3/8
Badajoz.....	...	3/8
Barcelona.....	...	3/8
Bilbao.....	...	1/4
Burgos.....	...	3/8
Caceres.....	1/2 p.	...
Cádiz.....	...	...
Castellón.....	par ..	1/8
Ciudad-Real.....	1/4 p.	...
Córdoba.....	...	...
Coruña.....	3/4 ..	3/8
Cuenca.....	...	...
Gerona.....	1/4 ..	...
Granada.....	par ..	...
Guadalupe.....	3/4 ..	...
Huelva.....	...	...
Huesca.....	...	...
Jaén.....	...	1/4
León.....	par ..	1/4
Lérida.....	par ..	...
Logroño.....	...	...
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 Sebastián.....	...	...
Santander.....	par ..	3/8
Santiago.....	...	...
Segovia.....	1/2 p.	...
Sevilla.....	...	...
Soria.....	1/2 p.	1/8
Tarragona.....	...	1/2
Ternel.....	par ..	...
Toledo.....	3/4 ..	...
Valencia.....	...	3/8
Valladolid.....	...	1/2
Vitoria.....	...	1/2
Zamora.....	1/4 ..	...
Zaragoza.....	...	1/8

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 25 AL 31 DE MARZO.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 25.	DIA 26.	DIA 27.	DIA 28.	DIA 30.	DIA 31.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	...	14 55	15 35	15 10	15 05	15 25
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	...	17 65	18 25	18 ..	18 ..	17 80
Bonos del Tesoro.....
Sociedad catalana general de crédito.....	...	53 50	53 50	53 50	53 50	53 50
Banco de Barcelona.....	85 ..	85 ..	85 ..	85 ..
Crédito moviliario barcelonés.....
Caja barcelonesa.....	...	21 25	21 50	21 75	22 ..	22 ..
Sociedad de crédito mercantil.....	...	38 25	39 ..	40 75	40 25	40 ..
Camino de Barcelona á Francia.....	...	68 ..	68 ..	68 25	68 50	68 50
— de Tarragona á Barcelona.....	...	12 25	13 50	13 75	13 ..	13 ..
— de Zaragoza á Barcelona.....
Canal de Urgel.....
Aumbrado por el gas en Barcelona.....

Londres, á 90 d/f.....	49 40 ..
Paris, á 8 d/v.....	5 14 ..
Hamburgo, á 8 d/v.....	...
Genova, á 8 d/v.....	...

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS.
de los	de	recambios	FIJO.	de los	de la	de	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.		VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	787.885	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	Paris 28 de Marzo.. 213 *
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	...	Norte.....	189 *
1869.....	808.206	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99 —	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 26 Marzo.. 273 50
1869.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99 —	Zaragoza á Pamplona...	— — — 178 50
1868.....	290.000	...	57	Enero.—Julio.	desde 1861 47 —	Córdoba á Málaga.....	— — — 53 *
...	...	...	...	...	...	Córdoba á Sevilla.....	— — — 210 *
...	...	...	...	...	...	Sevilla á Jerez.....	— — — 55 *
...	8.750	2.000	120	...	...	Ciudad-Real á Badajoz...	— — — 34 *
...	29.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9 —	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 49 *
1862.....	...	...	...	Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Targ. á Martorell y Barc	— — — 100 *
...	...	...	...	...	...	Noroeste.....	Bruselas 26 Mar.o.. 55 *
...	...	...	...	...	...	Lérida á Reus.....	Paris 28 de Marzo.. 27 50
...	...	2.000	3 %	...	...	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 95 *
...	...	1.900	3 %	...	...	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..... 685 *
						Gran Central-Peninsular.	

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