

# GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

## CORRESPONSALES.

### Provincias.

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

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

**SANTANDER:** D. Juan Gonzalez.

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

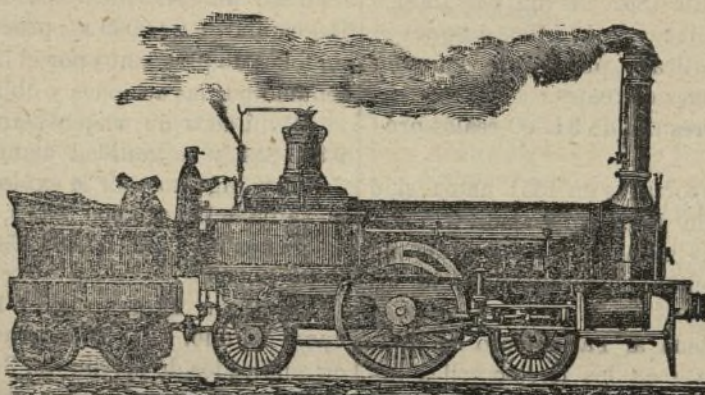
**VALENCIA:** librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

### Extranjero y Ultramar.

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

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

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



## SE SUSCRIBE EN MADRID

En la Administracion, en las librerías, de Baill-Bailliere, de Cuesta y de la Ilustracion, Arana 16. Los números sueltos, el mapa y los anuncios en la Administracion.

## PRECIOS DE LA SUSCRICION.

### Madrid y Provincias.

Por un año. . . . . 100 rs.

Por seis meses. . . . . 50

Por tres id. . . . . 25

### Ultramar y Extranjero.

Por un año. . . . . 150.

Por seis meses. . . . . 75

## ANUNCIOS.

Línea. . . . . 2 rs.

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

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

## RESÚMEN.

Ferro-carriles europeos.—Sistemas de concesion de los ferro-carriles.—Ferro-carriles gallegos.—Servicio internacional hispano-portugués.—Sociedad de Agricultura y Aclimatacion.—Ferro-carril de Riotinto.—Prensa extranjera —Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Ferro-carril interoceánico internacional.—Canal de Suez.—Un camino «que anda».—Banco territorial de España.—Estratificacion térmal de las aguas del mar.—Los tramvías del Havre.—Nueva torre de Babel.—Valores franceses.—Valores españoles en la Bolsa de Paris.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

## FERRO-CARRILES EUROPEOS.

### 1.

Las estadísticas oficiales no suministran otros datos que los relativos á proyectos, gastos de establecimiento, ingresos y gastos de explotacion y algunos otros; pero á fin de completarlos en lo posible, vamos á dar en este y otros artículos algunas noticias relativas á los caminos ingleses, suizos, prusianos, austriacos, rusos é italianos. De los españoles hace poco hemos publicado los datos oficiales más recientes, referidos al año 1872.

### FERRO-CARRILES INGLESES.

Sabido es que en Inglaterra, con arreglo á la ley de 14 de Agosto de 1871, todas las Compañías de ferro-carriles deben publicar anualmente una Memoria financiera. Estas Memorias, dirigidas á las Cámaras por primera vez, han sido despues objeto de una publicacion parlamentaria periódica, dividida en tres partes: gastos de primer establecimiento, ingresos brutos de la explotacion y gastos de la misma explotacion.

De estos documentos resulta:

1.º Que los ferro-carriles ingleses, cuya longitud era, en 1871, de 24.803 kilómetros, han exigido para su construccion un capital de cerca de 56.000 millones de reales; de suerte que cada kilómetro ha venido á costar 2.240.000 rs., no haciendo distincion para este promediode los de doble via, que son allí muchísimos, y los de una sola via.

2.º En 1871, los trenes han recorrido 288.133.113 kilómetros, trasportando 375.220.754 viajeros, de ellos 10 por 100 en 1.ª clase, 20 por 100 en 2.ª y 70 por 100 en 3.ª Los ingresos totales se elevaron á la suma de 1.821.657.800 rs. El trasporte de mercancías comprendió 267.142.234 toneladas de peso general, y 102.224.464 toneladas de carbon. Los ingresos por mercancías fueron de 2.648.497.800 rs. Si se tienen en cuenta en los ingresos los procedentes de intereses y rentas de todas clases que perciben las Compañías, se llega á un total de 4.889.278.000 rs.

3.º Los gastos absorben un 47 por 100 de los ingresos, ó sean próximamente 2.316 millones de reales, siendo el producto neto de 2.572 millones, lo cual representa un interés de 4'80 por 100 del capital invertido. En los gastos de explotacion se comprenden 96 millones de impuestos locales; 52 millones de contribuciones al Estado; 31 millones de indemnizaciones por daños y perjuicios á viajeros de resultas de accidentes; 26 millones por gastos de litigios, y 14 millones por averías de mercancías, etc., etc.

Nada demuestra de una manera más patente el desarrollo de la riqueza de Inglaterra que la estadística de sus caminos de hierro. Desde hace 20 años se han invertido en cada uno de 1.400 á 1.600 millones en las líneas inglesas. En 1852, el capital total (acciones, obligaciones y empréstitos varios) se elevaba á la suma de 26.400 millones de rs.; en 1871, como hemos dicho antes, llegaba á cerca de 56.000 millones. Por estas cifras se vé que los ahorros colocados durante 19 años en las empresas de caminos de hierro, representan cerca de 30.000 millones. Ha-



biéndose encarecido los terrenos, los jornales y todo en general, la construcción de los ferro-carriles ha venido costando cada vez más. Es necesario tener también en consideración que el aumento procede además de haberse introducido en las ciudades cada vez más, lo que aumenta considerablemente el gasto. En 1852, los ingresos totales eran de reales 1.570.800.000; diez y nueve años después la explotación se ha más que triplicado, puesto que vemos en 1872 una suma de 4.888 millones de reales.

El aumento por kilómetro resulta de 34.000 reales próximamente.

El número de viajeros transportados en 1851 había sido de 89.102.000, mientras que en 1872 han viajado 375 millones; es decir, cuatro veces más. En ambas cifras no figuran los portadores de billetes en circulación, ni los abonados.

Según la Memoria presentada al Parlamento en 1871, 440 personas hallaron la muerte en los ferro-carriles ingleses y 1.261 resultaron heridas más ó menos gravemente. En 1871, no murieron más que 12 viajeros, mientras que se contaron 66 en 1870. El número de heridos fué también menor: de 1.804 en 1870, descendió á 845. En cambio, el número de individuos que se han aventurado imprudentemente en los rails, donde han encontrado la muerte, es de 44 en 1870 y de 77 en 1871. Hubo 16 suicidios sobre los ferro-carriles, contra 15 en 1870. El resto de los muertos y heridos, es decir, la inmensa mayoría, corresponde al personal de las Compañías.

El *Bourd of trade* (Dirección de Comercio) ha publicado, por su parte, los resultados generales de 1872, y á fin de dicho año el Reino-Unido contaba 25.396 kilómetros de vías férreas. Los ingresos se habían elevado á 5.323.511.000 reales, y los gastos á 2.629.320.400.

El número de viajeros ha sido de 422.864.822, de los cuales tres cuartas partes han ido en tercera clase. Las locomotoras, en número de 10.933, han recorrido cada una, por término medio, 28.032 kilómetros.

#### FERRO-CARRILES SUIZOS.

Sólo del 11 de Abril de 1868 data la fecha en que el Consejo federal instituyó la estadística oficial de los caminos de hierro. Los datos recogidos acerca de este servicio y publicados por la *Oficina de estadística* del departamento federal del interior, se detienen en el 31 de Diciembre de 1868.

La primera inauguración de ferro-carril en Suiza se remonta á 1844, y fué de un camino de 1.900 metros; en 1868 había ya 1.353 kilómetros en explotación.

Los cantones de Berna, Zurich, Saint-Gall y Vaud son los que cuentan mayor extensión de vías férreas; y los de Bale-ville y Zug los que tienen menos. Bajo el punto de vista de la distribución proporcional por habitante y por kilómetro cuadrado, daremos las cifras extremas. Existían, en 1868, en el cantón de Neuchâtel 121 metros de línea, y en el de los Grisons 22'10 por 100 habitantes. Este último cantón contaba 2'8 metros por kilómetro cuadrado, mientras que el de Bale-ville, muy pequeño, encerraba 448'6 metros para la misma superficie.

En resumen, de los 1.354 Kilómetros existentes en 31 de Diciembre de 1868, 1.295 estaban explotados por ocho

Compañías suizas, y solamente 59 kilómetros por cuatro empresas extranjeras. Todos los datos que siguen se refieren solamente á los caminos de las ocho Compañías nacionales.

El capital empleado se elevaba á 1.800 millones de reales ó sea un coste medio de 1.360.000 rs. por kilómetro. Del capital, 3.220.000 rs. procedía de subvenciones y 216 millones de préstamos por el Estado. El resto está representado por las acciones y obligaciones.

El número de viajeros transportados en 1868, fué de 9.856.854, y la cantidad de mercancías 2.280.900 toneladas. Los ingresos por la explotación, en el mismo año, se elevaron á 125.410.000 reales, ó sean 96.000 por kilómetro; los gastos fueron de 60.484.556, ó 46.132; y el producto neto de 49.869.

Murieron 19 personas y 11 resultaron heridas en el curso del año: total 33 desgracias, de las que 14 recayeron en empleados de las líneas, 3 en viajeros y 13 en individuos que circulaban por la vía sin autorización. La estadística oficial señala, además, otros 28 casos particulares en que sólo el material sufrió averías.

### SISTEMAS DE CONCESION

#### DE LOS FERRO-CARRILES EUROPEOS.

Consideramos de interés el conocimiento de la proporción en que se reparten la red europea los diversos sistemas de creación de los caminos de hierro; y como una estadística de este género exige datos completos, tenemos que remontarnos á la fecha menos atrasada de que se encuentran reunidos, al año 1869. Hé aquí como se dividían los 95.888 kilómetros que á fin de dicho año se explotaban en Europa.

	Kilómetros.
Ferro-carriles construidos y explotados por el Estado . . . . .	12 272
Concedidos, para su construcción; pero explotados por el Estado. . . . .	2.570
Concedidos por el Estado y explotados por Compañías: . . . . .	79.580
Caminos perteneciente á administraciones extranjeras. . . . .	1.466
Total. . . . .	95.888

Existen caminos de propiedad del Estado en Prusia, Baviera Wurtemberg, Sajonia y otros países de la Alemania del Norte, que reúnen hasta 7.412 kilómetros de este género; en Austria, Bélgica, Dinamarca, Países-Bajos (Gran Ducado de Luxemburgo), Rusia, Suecia, Noruega y Suiza.

Los países donde el Estado no posee ni explota ferro-carriles, son: Francia; España, Reino-Unido, Italia, Portugal, Turquía, Rumanía y Grecia.

Explota el Estado ferro-carriles en mayor ó menor extensión en Prusia, Baviera, Sajonia y otros países de Alemania del Norte, Bélgica, Suecia y Noruega.

Todos los Estados de Europa, sin excepción, tienen ferro-carriles explotados por Compañías hasta el conjunto



de los 79.580 kilómetros, ó sea bastante más de cuatro quintos del total de la red europea en la época á que nos referimos.

Tenian en su territorio caminos pertenecientes á administraciones extranjeras: Francia, Prusia, Baviera, Wurtemberg, Sajonia, otros países de la Alemania del Norte, Austria, Bélgica, Holanda, Suiza: y Roumania. Alguno de estos países, como Francia, sólo tiene 2 kilómetros que no pertenezcan al país.

Es la red exclusivamente propia de empresas domiciliadas en la nación, en Dinamarca, España, Reino-Unido, Italia, Portugal, Rusia, Suecia y Noruega, Turquía y Grecia.

Por último, hé aquí como las naciones europeas se dividían en la indicada fecha los ferro-carriles:

	Kilómetros
Francia. . . . .	16.951
Alemania del Norte. { Prusia. . . . . 9.924	34.276
{ Baviera. . . . . 2.662	
{ Wurtemberg. . . . . 964	
{ Sajonia. . . . . 1.049	
{ Otros estados. . . . . 2.723	
Austria. . . . .	8.051
Bélgica. . . . .	3.052
Dinamarca. . . . .	682
España. . . . .	5.407
Reino-Unido. . . . .	24.760
Italia. . . . .	5.772
Países-Bajos (con el Luxemburgo). . . . .	1.480
Portugal. . . . .	694
Rusia. . . . .	7.074
Suecia y Noruega. . . . .	2.136
Suiza. . . . .	1.389
Turquía. . . . .	289
Roumania. . . . .	225
Grecia. . . . .	10
Total. . . . .	95.888

Desde la expresada fecha de fin de 1869, se han puesto en explotación, en números redondos, otros 20.000 kilómetros de ferro-carriles; y los que están concedidos, en construcción y en proyecto se elevan á unos 35.000 kilómetros más. Dentro de pocos años la red europea medirá unos 150.000 kilómetros.

#### FERRO-CARRILES GALLEGOS.

En nuestro número anterior dimos cuenta de una carta dirigida al ayuntamiento de Orense por el señor ministro de Fomento, explicando las causas y las ventajas de haber concedido una próroga á las empresas concesionarias de los ferro-carriles de Galicia y Astúrias. De esta correspondencia resulta que, lejos de haber producido, como se ha supuesto mal efecto en Galicia, la mencionada disposición ha merecido, por el contrario, el mayor aplauso; reconociéndose, no sólo la justicia, sino la conveniencia de ella.

Hé aquí la carta del Sr. Mosquera y la respuesta del ayuntamiento de Orense:

«Madrid 22 de Marzo de 1874.

Señores del ayuntamiento popular de Orense, muy señores míos y de todo mi aprecio: Cuando recibí la atenta y estimada

carta-exposicion que se han servido Vds. dirigirme con motivo de la suspension de pagos (1) de la Compañía concesionaria del ferro-carril de esa capital á Vigo, ya se habia expedido á mi propuesta y con acuerdo del Consejo de ministros, el decreto que han visto Vds. en la *Gaceta* prorogando el término para la conclusion de aquella línea y de las demás del Norte que se hallen en construcción.

Constituia esta próroga, la necesidad más apremiante é imperiosa, porque sin ella no podian subsistir los auxilios otorgados por las Cortes de 1869 para la terminacion de esas importantísimas vías férreas, y faltando aquellos, ni las empresas actuales, ni otra alguna podrian llevarlas á cabo.

No concediéndose nuevo término, habria que declarar la caducidad de las concesiones; proceder en seguida al justiprecio y liquidacion de obras hechas (tarea de tres ó cuatro años); disponer, una vez arreglada esta operacion, nueva subasta (á la que habria, ó no, concurrentes), y por último, reanudar las obras. Esta seria, en mi juicio y en el de todas las personas competentes á quienes he consultado, la solucion más deplorable para esas aisladas provincias, y así se consideró tambien el asunto en 1869. Además, seria una determinacion injusta, porque el estado del país durante estos últimos cuatro años, ha distado mucho de ser normal y á propósito para utilizar, en una extension regular, los recursos del crédito y del trabajo ordenado y constante, que son elementos indispensables para estas grandes obras. De modo que podria calificarse de arbitrario el dejar de compensar estos notorios obstáculos con una próroga equivalente, como se hizo con alguna otra empresa.

Se persistió, pues, en el sistema adoptado en 1869, merced al cual se han aumentado considerablemente las obras, en términos que en esa línea quedan muy pocas por hacer; en la de Ponferrada á la Coruña, debe ponerse en explotacion en Julio próximo la seccion de la Coruña á Sarriá, y en la de Astúrias, sucederá lo mismo con la de Pola de Lena á Gijón. Se han distribuido, pues, en Astúrias y Galicia, desde aquella época muy gruesas sumas en jornales, y se han hecho tales desembolsos, que ya es imposible perderlos, dejando de utilizar estas grandes vías de comunicacion. Pero se han dictado al propio tiempo las oportunas prescripciones para que cada seccion se construya y termine en el plazo especialmente designado para la misma, á fin de evitar abusos anteriormente observados.

Subsisten, por tanto, la concesion y los auxilios que no hayan sido agotados, y esto es lo esencial. La Compañía concesionaria de esa línea tiene ya la personalidad y los medios con que no podia contar desde el 24 de Noviembre último, toda vez que las últimas Cortes constituyentes, por una excepcion tristísima que no tiene explicacion y que ha causado general asombro, privaron á la línea de Orense á Vigo del beneficio de la próroga provisional que otorgaron á las demás del Noroeste. Ya veremos si dichas Compañías concesionarias pueden llenar sus compromisos y terminar los ferro-carriles en el nuevo término concedido y con los auxilios que les quedan por recibir. De todos modos en la nueva fase en que entra este asunto, no se ha hecho más que restituir las cosas al estado que tenian en 23 de Noviembre último, con lo cual, lejos de abandonarse las obras, como ahí y en Vigo se temia, podrán estas continuar hasta dotar al país de esa anhelada vía férrea.

Por estas explicaciones, que gustoso doy á Vds. para que comprendan bien los motivos y el alcance de dicho decreto podrán notar que, con la posible brevedad, con la debida reflexion y con el interés propio de un hijo de Galicia, y amante, como el que más, de su país, aunque sin lastimar los intereses generales, me he consagrado á este asunto ahora como en 1869, y continua-

(1) Esta suspension no ha llegado á decretarse por sentencia firme de los tribunales, cual se ha propalado en Galicia.



rá haciéndolo del mismo modo en lo sucesivo, su afectísimo amigo y paisano Q. B. S. M.—Tomás María Mosquera.»

«Excmo. Sr.: D. Tomás María Masquera, ministro de Fomento.—Madrid.

Orense 1.º de Abril de 1874.

Muy señor nuestro y de toda nuestra consideracion: Hemos tenido el honor de recibir la atenta carta que se ha servido V. E. dirigirnos en 22 de Marzo último, manifestándonos que al recibir nuestra exposicion fecha del 14, llamando toda su atencion sobre el grave riesgo que amenazaba á estas provincias con la situacion de la Compañía del ferro-carril de esta capital á Vigo, ya habia sido expedido por V. E. el decreto de próroga del plazo para la conclusion de los de varias empresas, entre los que era aquel comprendido. No en vano hemos confiado en que V. E., con el ilustrado criterio que le distingue, apreciaria en toda su inmensa importancia la cuestion que está llamada á ejercer en la prosperidad de nuestro pais una influencia decisiva, y en que la más firme garantía de una solucion patriótica y acertada, cada día más necesaria consistia en que V. E. ocupara el elevado cargo de ese ministerio.

La precaria situacion á que, por causas tan varias como enumera V. E. en el preámbulo del decreto de 15 del mes último, habia llegado la Compañía concesionaria de nuestros ferro-carri-les, y que amenazaba los intereses del Estado y los particulares, invertidos en estas difíciles obras, defraudaba además las aspiraciones más justas de provincias, por todo extremo acreedoras á los beneficios de la locomocion civilizadora, de que ya pocas en España se ven privadas. Como V. E., consideramos que seria injusticia insigne atribuir á la Compañía concesionaria la falta de sus compromisos, motivada principalmente por lo azoroso de los tiempos de guerra que atravesamos; pero que nuestro pais, que viene dando un alto ejemplo de laboriosidad, de sumision al gobierno, de prodigalidad patriótica, de recursos para las graves atenciones del Estado, de moderado civismo, viera esterilizados sus sacrificios y experimentaria en último término y de lleno las consecuencias desastrosas de faltas ajenas, sin exajeracion podríamos calificarlo de iniquidad.

Tantos y tan graves males, no podia dejar de precaverlos quien, como V. E., se inspira siempre en un recto espíritu de justicia y está poseido del más acendrado amor á su pais. Por la poderosa iniciativa de V. E., el gobierno de que dignamente forma parte, ha sabido dictar una disposicion que, sin lastimar los intereses generales del Estado, pone á salvo los tan comprometidos de esta provincia y de la de Pontevedra, pues es seguro que, alejada la inminencia de la caducidad de la concesion para el término del plazo de conclusion de las obras, y otorgada la próroga en equivalencia del tiempo concedido por la ley de auxilios que la empresa no ha podido utilizar, un esfuerzo de esta, en justa correspondencia á la proteccion que le es dispensada, terminará al fin las no poco adelantadas de nuestro deseado ferro-carril.

A V. E. que, comprendiendo en toda su ponderacion los deplorables resultados que sobrevendrian de una declaracion de caducidad, ha hallado en su ilustracion un medio eficaz de conjurarlos; á V. E., que ha tenido la dignacion de acoger siempre de la manera más benévola y solicita los ruegos que en nombre de este municipio le hemos dirigido, y que con su celo activo por el bienestar del pais, se ha adelantado á ellos en el presente caso, nos complacemos en reconocerlo como acreedor á nuestra gratitud, que es sincera y á la gratitud del pais que no dudamos sea eterna. Sirvase V. E. acoger, por lo tanto, el debido tributo de todo nuestro agradecimiento y contar siempre con la adhesion leal y distinguida consideracion de sus paisanos, sus seguros servidores Q. B. S. M.

## SERVICIO INTERNACIONAL HISPANO-PORTUGUÉS.

Es verdaderamente lamentable lo que, sin duda por falta de acuerdo entre las empresas española y portuguesa, sucede con el servicio de trenes entre las dos naciones peninsulares. Los trenes españoles; sobre perder muchísimo tiempo en cada estacion entre Manzanares y Badajoz, llegan á esta última ciudad dos horas despues de la salida del tren para Lisboa y Oporto, el cual queda cerca de este mismo tiempo parado en el entroncamiento. Los trenes portugueses llegan tambien á Badajoz dos horas despues de la salida de los españoles para Manzanares, y gastan mucho tiempo en las estaciones, más de una hora en Almorchon y cerca de tres en Ciudad-Real. No hay razon para que no enlacen, como lo hacian antes, evitándose así que los viajeros y correspondencia queden 22 horas detenidos en Badajoz.

Dice el viajero que nos comunica tales quejas, que esto pasa sin duda á consecuencia de alguna contienda existente entre la Compañía portuguesa y la de Ciudad-Real á Badajoz; pero de todos modos, como esto, si existe, perjudica tambien á las empresas, además de perjudicar al público, es de desear que se arreglen las cuestiones pendientes y que se restablezca la regularidad del servicio.

## SOCIEDAD DE AGRICULTURA Y ACLIMATACION

DE ESPAÑA.

La conveniencia de constituir en España la Sociedad de Agricultura y Aclimatacion viene aceptándola el público como indiscutible, y los socios fundadores aumentan cada día. Desde la publicacion de nuestro número anterior han ingresado definitivamente, firmando su adhesion, los señores D. Ramon de Torres y Codes (de Córdoba), D. Federico de Onís, D. Ramiro Saavedra, D. Manuel Flores Calderon, D. Alejandro de Castro, el marqués de Campo-Sagrado, D. Ricardo Heredia (de Málaga), Dr. D. Pedro G. de Velasco, D. Manuel Quiroga, D. Eduardo Zurita, D. Francisco de Cubas, D. José. M. Perez Caballero, D. Camilo Hurtado de Amezaga, el marqués de San Carlos, el marqués de Monistrol, D. Juan de Dios de la Rada y Delgado, don Juan Moreno Benitez y el conde de Cedillo.

Otros varios señores, hasta casi completar el número, se han inscrito; pero aun no se han recogido sus firmas.

La prensa, por su parte, secunda un pensamiento tan civilizador y tan prácticamente útil para el fomento de la riqueza nacional.

La *Epoca* del 23 decia lo siguiente:

«La prensa ha acogido favorablemente el anuncio del próximo establecimiento de la Sociedad de Agricultura y Aclimatacion, cuyas bases esenciales hemos dado á conocer, y espera de su creacion resultados satisfactorios. La GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO dedicaba á este asunto su primer artículo, emitiendo sobre él apreciaciones muy razonadas con las que estamos de acuerdo. España, que no ha seguido el movimiento de los demás paises en materia de agricultura; que no tiene, por lo tanto, ningun punto de apoyo en progresos anteriores para fundar en él la adopcion de los novísimos principios en que se estriba el buen cultivo, deberá á la nueva Sociedad esta base indispensable. Creada la primera estacion agronómica, ella servirá de modelo á todas las demás, á fin de que cada region de la Peninsula cul-



tive con el mejor éxito aquella variedad de plantas, y con aquellos procedimientos susceptibles de producir mayores resultados en seguridad de las cosechas, calidad, valor y cantidad de los frutos.

Hemos publicado la lista de los socios fundadores y cuyos nombres son una garantía de la responsabilidad de la empresa, y hoy podemos añadir que aumenta el pedido de acciones, habiéndose ya colocado un número respetable. No nos sorprende que así suceda, pues el pensamiento merece ser apoyado por las personas que cuentan con los necesarios recursos y se interesan por el desarrollo de la riqueza pública en nuestra patria. Todo lo que se refiere á intereses materiales está aquí en el mayor abandono á causa de la atracción irresistible que ejerce la política en nuestros hombres de más reconocido talento. La lucha de los partidos, que absorbe su atención en primer término, priva á la agricultura del eficaz concurso de inteligencias privilegiadas, mientras la guerra civil le arrebató los brazos necesarios para el cultivo. Ambas son igualmente funestas, y el patriotismo impone el deber de procurar ponerles término.

Se explica el perfeccionamiento y progreso de las ciencias y las artes en Inglaterra por el gran número y la importancia de las sociedades allí establecidas. Solamente en Londres existen 72, teniendo muchas de ellas museos y bibliotecas. Las hay también con jardines y soberbias colecciones de animales vivos, como la de la Sociedad zoológica situada en Regent Park, que posee la mejor del mundo. Nosotros hasta ahora nos hemos contentado con envidiar los adelantos de otros países sin hacer nada para imitarlos. La iniciativa tomada por la Sociedad de Agricultura y Acclimatación debe servir de estímulo para sacar á las clases productoras de la inacción que tantas peripecias la ocasiona.

La *Política* enumera así los propósitos de la Sociedad:

«Mejorar las variedades ó razas de los vegetales y animales con destino á la agricultura ó introducir las que han sido ya mejoradas en países extranjeros;

Estudiar y experimentar los vegetales y animales nuevamente descubiertos, ó que se descubran en adelante, y puedan utilizarse en la economía rural y doméstica;

Popularizar el empleo de las buenas máquinas ó instrumentos agrícolas;

Procurar la propagación de los conocimientos científicos y prácticos que necesita el labrador, y la generalización de los mejores sistemas de cultivo, por medio de publicaciones sueltas y periódicas y de conferencias públicas, creación de estaciones agromónicas, campos de experiencias, escuelas especiales, granjas-modelos, jardines de acclimatación, organización de exposiciones, apertura de concursos, distribución de premios, etc., etc.»

Y después de publicar la lista de los fundadores suscritos hasta ahora, hace el siguiente comentario parecido al que nosotros hicimos en nuestro penúltimo número.

«Consuela el ánimo atribulado por la tristísima crisis política que el país atraviesa, el ver que espíritus fuertes, personas que miran hacia el porvenir, tratan en estos momentos de gran angustia de preparar los medios de regeneración que la patria necesitará para curarse de tantas heridas; de promover el aumento de la riqueza pública que, mejorando el bienestar general, forme á la vez una grande, sólida y definitiva base para que el Tesoro pueda contar, pasada la guerra, con medios permanentes de enjugar el déficit que habrá de resultar después de tantos gastos como han exigido la lucha civil y el período revolucionario.»

El *Popular* del 2 de Abril último ha publicado la siguiente carta:

Sr. Director del *Popular*:

«Muy señor mío y de toda mi consideración: Mucho me ha complacido la noticia que nos da su ilustrado periódico del día 18 del corriente, acerca de lo avanzada que está ya la constitución

de la Sociedad de Agricultura y Acclimatación, cuyo centro, residiendo en esa corte, ha de promover la formación de juntas en las comarcas ó regiones donde predominan las industrias agrícola y pecuaria.

Muy agradecido quedaria el país á los iniciadores de tan loable proyecto, si como es de esperar, realizan el ideal de sus aspiraciones. Fomentar la agricultura en España, introducir en el cultivo las mejoras que progresivamente señala la ciencia, es trabajar en beneficio de la prosperidad pública, y asegurar para la patria un lisonjero porvenir.

Grandes merecimientos contraen para la estimación pública las personas que desean oponer á la recrudescencia de los partidos políticos, los solemnes debates de la ciencia, al fragor de las batallas, lides industriales, que honran al obrero y al artista, despiertan el amor al trabajo, suavizan las costumbres que enseñan á los pueblos á apreciar los dones de la paz que con su valor moral han conquistado.

Ruego á V. se sirva decirme la persona que se halle encargada de recibir los avisos de suscripción para remitirle el de su afectísimo y A. S. Q. S. M. B.—Tomás Perez Ruiz.»

Valladolid 26 de Abril de 1874.

### FERRO-CARRIL DE RIO-TINTO.

Nuestro ilustrado colega de Sevilla *El Español*, haciéndose cargo de lo que digimos acerca de los artículos publicados por el mismo, sobre la orden dictada, en 1.º de Enero último, por el Sr. Gil Berges, á la sazón ministro de Fomento, referente al ferro-carril de Riotinto, dice, entre otras cosas;

«Hasta aquí el apreciable colega madrileño, cuya última observación es por demás oportuna: y eso que como suele decirse, no sabe de la misa la media. Gravisimo es sin duda alguna que todo un ministro atropelle la ley y con ella la fortuna privada; pero no lo es ménos que la Compañía de Riotinto (*Limited*) alentada por los desafueros de la primera autoridad, se atreva á los mayores abusos, llegando á desobedecer los fallos de los tribunales de justicia, como parece pasa en La Palma, donde el juez ha ordenado á los compradores de las minas que suspendan las obras emprendidas contra derecho en ciertos terrenos y, á pesar de haberse verificado la notificación en debida forma, los trabajos han seguido como si tal cosa. ¿Qué idea tendrán formada esos señores ingleses y sus agentes de la dignidad, del decoro y de la respetabilidad del poder judicial en España? Aunque si bien se mira, la culpa primera no es de ellos, sino de los ministros que, só pretexto de facilitar al Tesoro público un negocio que jamás se realiza, se ponen de rodillas ante los especuladores extranjeros y les abren las puertas para que se rían de los españoles, de sus leyes, de sus tribunales y de todo lo que hay de mas noble y de mas grande en los países cultos. Por fortuna, no todo ha de ser tan llano, y nosotros no ponemos en duda, ni por un momento, que el juez de La Palma y la audiencia de Sevilla, auxiliados, si preciso fuere, por las autoridades civiles harán ver á los compradores de las minas que, si en la esfera administrativa son posibles, para vergüenza nuestra, ciertas monstruosidades, aun hay en España algo exento de lamentables debilidades, algo digno de respeto, y ese algo es el poder judicial, del que no es lícito á nadie burlarse impunemente.

Nosotros, al menos, lo creemos así, como creemos también, de acuerdo con la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, que los tribunales concluirán por administrar cumplida justicia á la Compañía Sevillana; no obstante los esfuerzos hechos por alguien para impedirlo, oscureciendo la verdad con afirmaciones tan inexactas como la que estampó *La Política*, al decir sorprendida por inspiradores que abusan sin duda de su complacencia, que dicha em-



presa ni aun había hecho los estudios del ramal á Riotinto: afirmacion destituida de fundamento, y que casualmente recibe en estos instantes un solemne mentís, por hallarse expuestos en la seccion científica de la Exposicion Bético-Extremeña, inaugurada el 17 de este mes en Sevilla, los estudios y planos cuya existencia se ha negado, acompañándoles las pruebas oficiales de su antigüedad, anterior con mucho á la venta de las minas.

### PRENSA EXTRANJERA.

*La France Nouvelle*.—«En España, dice, cada dia pudiera creerse que la crisis habia llegado á su máximun de intensidad; y el dia siguiente se encarga de probar que podía excederse el máximun. En este intermedio, D. Carlos se proclama rey, bajo el nombre de Carlos VII, y se ha permitido el lujo de un ministerio, que no le devolverá los partidarios que pierde cada dia. Pero como Bilbao, segun noticias de los carlistas, no tiene viveres para mucho tiempo, los negocios deberán entrar necesariamente en una nueva fase que nadie podrá quizás prever.»

Ya puede ver el colega que las noticias carlistas no estaban en lo cierto. Bilbao se ha salvado.

*L'Industrie*.—«El Moviario español se ha rehecho; de 335, ha subido á 348'75.»

«Los fondos españoles están más firmes: el exterior vale á 19 1/4: un telegrama de Madrid dice que acaba de firmarse un contrato con una Sociedad particular para el arriendo de los tabacos. Entre el grupo que forma dicha Sociedad figuran varias casas importantes de París.»

*Journal des chemins de fer*.—Dice que la deuda española acusa un ligero progreso: de 19 á 19 3/8, al contado, pues no se piensa en negociar á plazo, dada la situacion de la Hacienda española.

*Journal des actionnaires*.—«El exterior español está firme á 19 1/16. No deben tardar en llegar importantes noticias del teatro de la guerra. En la Bolsa se cuenta con la derrota de los carlistas.»

*La Semaine financière*.—Este periódico tambien se ocupa de los tabacos españoles en los siguientes términos:

«Una importante noticia para la Hacienda española nos llega en este momento (el dia 25 de Abril). Ayer se ha firmado entre los representantes autorizados del mariscal Serrano y un grupo de banqueros, entre los cuales figuran varias casas importantes de París, un contrato en virtud del cual se constituye una Sociedad para el arriendo de los tabacos. El gobierno español, presa de las dificultades por todos sabidas, apenas tenia eleccion entre los medios de procurarse recursos y ponerse en estado de poder continuar la lucha contra los carlistas: ha debido resignarse á enajenar por un plazo determinado uno de los ramos más productivos de las rentas públicas. El timbre, como es sabido, ha sido ya objeto de una medida semejante. El nuevo contrato que acaba de firmarse, acude á las necesidades más apremiantes del Tesoro español, y le permitirá dar su principio de satisfaccion á ciertos acreedores del extranjero, y esperar el dia en que, vencida la insurreccion carlista, pueda tratarse seriamente de medidas generales propias para remediar, en los límites de lo posible, el lamentable estado de la Hacienda.»

En el artículo de Bolsa, dice:

«No hay noticias de Bilbao, pero la notable firmeza de los fondos españoles y las operaciones financieras que se cree pueden tratarse con el gobierno del mariscal Serrano, prueban cierta confianza en el triunfo próximo de las armas liberales.»

*La France financière*.—De dos correspondencias de Madrid, que juntas publica nuestro colega recogemos los siguientes párrafos relativos al mismo asunto:

«La fusion de los Bancos de provincias con el de España está

gravemente amenazada. Los accionistas de dichos Bancos no se prestan, en general, á reunirse. Los que ven sus intereses comprometidos por el decreto disponiendo la liquidacion, protestan con energia contra la medida financiera del gobierno.»

En la segunda carta, dice el mismo corresponsal:

«Los accionistas de los Bancos de provincias y el ministro de Hacienda se han lanzado un reto. No puedo deciros cuales serán las consecuencias finales; pero puedo aseguraros de antemano que serán perjudiciales para España.»

«La protesta firmada por los accionistas contra el decreto de 19 de Marzo ordenando la liquidacion, es tal, que no se puede esperar una conciliacion entre tan opuestos intereses. Puedo tambien aseguraros que será seguida de una apelacion á los tribunales encargados de decidir toda cuestion entre el gobierno y los particulares.»

«Podria tambien suceder que el conflicto tomase proporciones tales, que el mariscal Serrano, como presidente del Poder ejecutivo, tenga que intervenir; y si las cosas llegan á este punto, es muy probable que el general Serrano retrocederá ante las consecuencias que traeria la protesta de los bancos de provincias, y que el Sr. Echegaray sea sacrificado.»

He oido decir que los accionistas del Banco de España, están, en su gran mayoria, muy contentos al ver el mal giro que toma la fusion, y hasta que no son extraños á este resultado.»

El colega consigna los aumentos de ingresos de algunos de nuestros ferro-carriles: el de Madrid á Zaragoza y Alicante lo ha tenido de 71.501'87 pesetas; Córdoba á Sevilla, de 25.564'60, el Norte de 15.530'79, y Zaragoza á Pamplona de 55.596'49.

*La Finance nouvelle*.—Dice que en las doce primeras semanas de este año, Zaragoza á Pamplona y Barcelona ha tenido un aumento de ingresos de 814.000 frs. sobre el período correspondiente de 1873.

## DOCUMENTOS OFICIALES.

### MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente promovido por D. Magin de Grau y compañía en solicitud de autorizacion para construir un puerto en la rada de Villanueva y Geltrú, provincia de Barcelona con arreglo al proyecto que ha presentado:

Vistos los informes favorables al pensamiento general de ejecucion de las obras, emitidos por las autoridades y corporaciones que designa la ley:

Vistos el dictamen de la seccion 4.<sup>a</sup> de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y lo propuesto por esa Direccion general;

El presidente del Poder ejecutivo de la República ha tenido á bien disponer que se otorgue á D. Magin de Grau y compañía la autorizacion que tiene solicitada para construir y explotar por su cuenta, sin subvencion alguna del Estado, las obras comprendidas en el proyecto que ha presentado para formar un puerto en la rada de Villanueva y Geltrú, provincia de Barcelona, debiendo sujetarse á las condiciones siguientes:

(Siguen las condiciones, que no insertamos por ser las generales para todas las concesiones de este género.)

### FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

*Del Atlántico al Pacífico*. Hemos hablado dice un periódico francés, de la facilidad de hacer comunicar el Perú oriental, es decir la parte más rica de este país, con el Atlántico, por medio del Amazonas y sus numerosos afluentes. Mas al Sur de la linea,



Chile y la república Argentina han resuelto enlazar las dos costas Este y Oeste de la América, por un ferro-carril cuyos gastos se han evaluado en cerca de seis millones de libras esterlinas. La longitud de la línea será de 840 millas, cuya mayor parte está al nivel de las Pampas. La garantía del gobierno argentino es de 300.000 libras esterlinas cada año; más una prima de 20.000 libras también anuales, ofrecidas por el gobierno de Chile.

Dentro de siete años, el concesionario, M. Clart, entregará el ferro-carril, que dispensará á muchos buques de tener que doblar el cabo de Hornos.

**Inglaterra.** En la semana terminada el 12 de Abril próximo pasado, los ferro-carriles han recaudado 1.046.253 libras, contra 1.036.061 en la correspondiente de 1873; y el ingreso medio por día y kilómetro ha resultado de 161 pesetas, contra otras 161, coincidencia verdaderamente notable.

**Gran Ducado de Luxemburgo.** Segun el Memorial del Gran Ducado, el producto total de los trasportes ha llegado en 1873, á 5.807.905 francos, contra 5.532.840 en 1872. Número total de viajeros transportados, 1.032.051; producto medio por viajero, francos 0'78; número de toneladas conducidas, 2.331.626; producto medio por tonelada, francos 2'125; número de toneladas transportadas á un kilómetro de distancia, 95.883.568; producto medio por tonelada kilométrica, 5 1/2 céntimos.

El dividendo de las acciones se ha fijado en 13 francos.

**Italia.** En la sesion del 22 de Abril, el ministro Sr. Minghetti, despues de haber presentado á la Cámara el programa del gobierno sobre la Hacienda, dió cuenta del convenio con la Compañía de los ferro-carriles Meridionales, convenio que producira, dice el ministro, una reduccion de gastos de 35 millones en el presupuesto de 1874 y de 5 millones en el de 1875. El convenio está ya firmado.

**Suiza.** La suscripcion á una suma destinada á dotar al Oberland bernés de una red de vias férreas no ha tenido éxito, y ha brá que intentar de nuevo la suscripcion en época más oportuna. Lejos de desmayar por este fracaso, los interesados creen que esto se ha debido sólo á la situacion poco favorable de los mercados en este momento.

**Alemania.** En el curso de los debates de la comision encargada por la Cámara de diputados prusianos de examinar el proyecto de ley sobre un empréstito de 50.000.000 de thalers, para la construccion de ferro-carriles, el ministro de Comercio ha hecho algunas interesantes comunicaciones respecto á las tarifas. El orador ha declarado que el excedente de los ingresos de los ferro-carriles del Estado, ha descendido, en el ejercicio de 1873, á thalers 14.796.000, cuando en 1872 fué de 16.905.000. Y, sin embargo, ha añadido el ministro, los interesados en la explotacion de los caminos de hierro no cesan de insistir en que se eleven las tarifas.

## FERRO-CARRIL INTEROCEÁNICO É INTERNACIONAL.

Hé aquí las noticias que sobre este importante camino nos suministra la *Gaceta internacional* de Bruselas:

«Desde que dimos á conocer la formacion de esta empresa colosal que, realizada, será de suma importancia para Méjico y de alta conveniencia para europa, diversas personas nos han escrito pidiéndonos datos, que no teníamos. Hoy podemos decir que la Compañía mejicana de este ferro-carril ha publicado, por medio de su Junta directiva, un prospecto de emision de acciones anunciando que está abierta la suscripcion, y ha invitado al público á tomar parte en ella. La primera emision se hace por la cantidad de ocho millones de pesos divididos en acciones de á cien cada una. Los suscritores pagarán el diez por ciento al suscribirse, y el resto en exhibiciones de á diez pesos cuando lo determine la Junta directiva, no pudiendo exigirse una exhibicion sino pasados tres meses de hecha la anterior. La Compañía recuerda

en su prospecto el objeto de su formacion, señalando las líneas principales y accesorias que ha de construir para establecer la comunicacion interoceánica y comunicar unas con otras las más importantes ciudades de la república. Hace resaltar los inmensos beneficios que llevarán al país esas vias rápidas de comunicacion con el impulso que han de dar al comercio, á la industria y á los viajes; despues indica las ventajas de la concesion, que ya conocen nuestros lectores. Son en compendio las siguientes: concesion á perpetuidad; su vencion de 8 000 pesos por kilómetro; los premios que expresa la concesion si los ferro-carriles están concluidos antes de diez años, concesion de terrenos para los ferro-carriles y de los materiales que en ellos se encuentren; exencion de impuestos por cincuenta años; importacion libre por quince años, de materiales, maquinaria, etc.; derecho de establecer muelles en los extremos del camino; exencion de derechos de puerto á los primeros vapores que se establezcan de los extremos de la línea en el Pacífico á Australia, Asia y América, á los que lleguen con materiales para ellos.

Consigna el prospecto el aumento en derechos de importacion que ha producido el ferro-carril de Veracruz, y deduce de aquí el resultado que se debe esperar de las nuevas líneas que se proyectan. Segun la ley de concesion, no hay Compañía mientras no esté suscrito un capital de cuatro millones de pesos y entregado su diez por ciento. Así lo recuerda la Junta, y concluye diciendo que está trabajando activamente para lograr la cooperacion del capital extranjero. Componen la Junta directiva los señores D. Angel Lascurain, D. Sebastian Camacho y D. Estéban Benecke, siendo secretario el Lic. D. Emilio Velasco, y tesoreros los señores Barron Forbes y compañía.

## CANAL DE SUEZ.

El desacuerdo entre la Compañía del Canal de Suez y la Puerta toma cada dia un caracter más vivo y más violento; esto al ménos es lo que parece resultar de un reciente despacho de Constantinopla relativo á las conferencias verificadas con el ministro de Negocios extranjeros.

La conferencia con Rashid Pacha no ha dado resultados. El gobierno otomano parece dispuesto á admitir una de las pretensiones de M. de Lesseps, que tiene por objeto retardar hasta el 1.º de Julio la aplicacion de la nueva tarifa, pidiendo en un plazo dado la opinion de los representantes de las potencias extranjeras sobre este asunto.

Pero estos representantes aunque observando una gran reserva y no queriendo aventurar la expresion de un parecer directo, parecen todos, á excepcion del de Rusia, contrarios al aplazamiento.

Por lo demás, la Puerta no habia recibido aun la copia oficial de las protestas de M. de Lesseps, fechadas en 20 y 21 de Marzo. M. de Lesseps funda sus protestas en el art 17 del acta de concesion.

Hé aquí, además, un telegrama dirigido al *Times* y que parece debe acabar con toda esperanza de un acuerdo.

CONSTANTINOPOL 15 DE ABRIL.

Despues de haber consultado á diferentes legaciones, la Puerta ha rechazado la solicitud de M. de Lesseps, que tiene por objeto no aplicar hasta una época ulterior la percepcion del tonelaje neto. Ha sido igualmente rechazada una solicitud de indemnizacion.

Un telegrama de Londres, fecha 25 dice sin embargo:

LONDRES, 25.

En la Cámara de los Comunes, el Sr. Disraeli, contestando á una interpelacion relativa á las negociaciones que han tenido lugar entre las grandes potencias sobre la cuestion del Canal de



Suez, anuncia que comunicará á la Cámara el resultado.

Otro telegrama dice lo siguiente:

El asunto Lesseps (Canal de Suez) está en vías de arreglo á consecuencia de la intervencion de las grandes potencias.

Hé aquí lo que dice un tercer telegrama:

El representante en Londres de la compañía del Canal de Suez ha protestado contra el acuerdo de la comisión internacional sobre los derechos de tonelada, avisando á los ministros de Comercio y de Marina que los buques mercantes y de guerra deberán pagar los derechos según la tarifa establecida por la Compañía antes de penetrar en el Canal.

Por último, telegramas más recientes, dicen así:

ALEJANDRIA DE EGIPTO, 26.

El Sr. de Lesseps ha consentido en aplicar la tarifa propuesta por la comisión internacional del canal de Suez; pero haciendo sus reservas, pues cuenta someter la cuestión á una Asamblea general de los accionistas de la Compañía, la cual será convocada en breve.

PARIS, 27.

El Sr. de Lesseps ha cedido en la cuestión de tarifas, del Canal de Suez solamente á consecuencia de haber sido ocupado militarmente dicho Canal por orden del virey de Egipto.

PARIS, 28.

Los accionistas de la compañía del Canal de Suez han sido convocados para el 2 de Junio.

### UN CAMINO QUE ANDA.

Los Estados-Unidos es el país de las modernas maravillas, la región de los milagros del siglo XIX. La mecánica, principalmente, realiza allí tales prodigios, que es menester que los hechos los testifiquen para creer en ellos. Las teorías más atrevidas y extrañas, no sólo se inventan y proponen, sino que también se efectúan en la república americana. El último descubrimiento, no obstante, que trata de plantear en Nueva-York un ingeniero, Mr. Speer, es tan singular y nuevo, que bien merece la curiosidad de las gentes indoctas, el examen de los sabios y la atención de todos.

Hasta ahora los medios de locomoción terrestre, en sus múltiples manifestaciones, se han concretado á vehículos que corren sobre vías de piedra ó de hierro. M. Speer cambia completamente el sistema, y trata de que la vía camine y el vehículo permanezca fijo con relación á ella.

El nuevo camino utilizable en los grandes centros, cuya extensión sea inmensa, como Nueva-York, se hallará en alto soportado por sólidos pilares de fundición y formando en una de las mayores arterias de la población, en su calle central, por ejemplo, como una gigantesca enorme elipse girando sobre un eje su puesto.

Parte de un extremo de la calle, y siguiendo un lado de la misma, vuelve á su punto de partida por el otro lado. De distancia en distancia hay escaleras que ponen en comunicación la calle con la vía. Esta es una plataforma de palastro, que á manera de una cinta sin fin ó de correa de transmisión, da vueltas continuamente sobre su armazón, arrastrando en su marcha cuantos objetos se encuentran en la superficie. Esta cinta se rompe y se dobla en ciertos puntos para facilitar el juego de retroceso que se verifica en cada extremo de la vía. El movimiento de la plataforma se opera, merced á distintas máquinas de vapor fijas distribuidas con intervalos iguales bajo de la armadura, y que transmiten su impulso por medio de cadenas sin fin y de *galetes* que obran por frotamiento en la superficie inferior de la plataforma, arrastrándola con una rapidez de 20 kilómetros por hora. Es de-

cir, equivaliendo á un colosal ferro-carril en rápida carrera.

Las máquinas están dispuestas de modo, y su potencia está calculada de suerte que, si hay necesidad de parar una ó muchas, las otras pueden aumentar su fuerza cuanto se juzgue conveniente y sostener la misma velocidad en la circulación. En caso preciso, el conductor ó encargado de la vía no tiene más que oprimir el botón de un aparato telegráfico que trasmite á los maquinistas la orden de debilitar ó detener sus motores.

Sobre la plataforma, especie de puente sin término visible, dispone el inventor sillas, bancos y hasta salones para señoras, ó de refugio en caso de mal tiempo. Los viajeros de este singular vehículo podrán, cómodamente sentados como desde la toldilla de un vapor, ver deslizarse á sus pies el mar de cosas y personas que se agitan sin cesar en la calle, y, realizando esa ilusión óptica, por la cual, colocados en la ventanilla de un vagón, nos parece que los objetos andan y el tren permanece inmóvil, adelantarán rápidamente en su camino sin moverse del sitio en que se hallan.

Los peatones podrán circular por la vía sin más peligro que el que ofrece el andar sobre el puente de un buque que navegue sobre un lago. La rapidez de traslación de las personas ó de las cosas que haya sobre la plataforma será naturalmente la de esta; pero si el pasajero (de algún modo ha de llamarse) prefiere andar en la dirección de la vía, se observa un hecho curioso, y es que, agregándose su propio impulso al de la plataforma, si en una hora recorrería por el suelo cuatro kilómetros, en igual tiempo, y caminando *con* y *sobre* la plancha móvil, la distancia ganada será de 24. Las leyes de la dinámica explican claramente este fenómeno, que aumenta en mucho y sin cansancio la velocidad de la marcha.

Esta misma velocidad exige, como se comprende, grandes precauciones para subir ó bajar al plano giratorio. El verificarlo repentinamente y sin precauciones, sería tan peligroso como lanzarse desde un coche al suelo caminando el tren á toda máquina.

Esta dificultad se ha olvidado de una manera muy ingeniosa. Hay unos carritos con banquetas que pueden contener hasta ocho personas, abiertos en el buen tiempo y abrigados por un toldo en el malo. Estos *transportadores* están montados sobre cuatro ruedas llenas ó discos independientes unos de otros. Un par gira sobre la vía móvil, el otro lleva una hendidura encajada en un *rail* fijo y unido al armazón.

Como los salones, las sillas, los pasajeros, etc., estos carritos son arrastrados por la plataforma y siguen sus movimientos; pero cuando el conductor quiere detenerlos, para tomar ó dejar los viajeros, aprieta un freno, la rotación de los discos sobre el *rail* fijo amengua y cesa luego; los inmóviles se deslizan por la superficie del *rail*, como en los vagones porta-frenos, disminuye la velocidad adquirida por el frotamiento y al llegar al punto designado, queda fijo y sujeto el vehículo por medio de un mecanismo especial.

Esta maniobra no ha influido para nada en el movimiento de la plataforma, que sigue avanzando con igual rapidez, y al mismo tiempo los pasajeros pueden pasar de las escaleras-estaciones á la *vía andante* y de esta á aquella sin peligro ni incomodidad.

Estos son, ligeramente apuntados, los datos hasta hoy conocidos sobre ese portentoso proyecto de locomoción que trata de plantear el ingeniero M. Speer en las calles de la gran ciudad americana, y ciertamente que, de poderse efectuar tal como ha sido imaginado, sería, dentro de las condiciones de su naturaleza, una de las conquistas más útiles y más bellas á la vez de la ciencia en nuestros días.

L. A.

### BANCO TERRITORIAL DE ESPAÑA.

En el *Gauleis* y en el *Journal des Debats* aparecen los siguientes



tes pormenores de lo ocurrido con el Banco territorial de España. Dicen así:

«M. Clement Duvernois estaba, como ya hemos dicho, en Italia con objeto de recoger fondos, con los cuales esperaba remontar los negocios de la Sociedad de que es director, cuando sus amigos supieron que el tribunal del procurador de la república había librado un mandamiento de prision contra su persona. Uno de ellos salió inmediatamente para avisar á M. Duvernois que no regresase á Francia, por el momento al ménos, pero no pudo en-contrarlo.

A pesar de esto el director del Banco territorial tuvo perfecto conocimiento de lo que pasaba por un despacho telegráfico que recibió en Pisa: por tanto fácil le hubiera sido no regresar á París; pero al contrario, al saber la noticia Mr. Duvernois se apresuró á terminar sus negocios y se presentó voluntariamente al tribunal.

Su primer cuidado al llegar á París fué dirigir una carta á Mr. Lacaille, juez de instruccion encargado del asunto del Banco territorial, participándole su regreso y anunciándole que sabiendo los procedimientos incoados contra él, estaba á su disposicion, añadiendo que al menor requerimiento, al menor aviso se presentaria en el juzgado. Esta carta la recibió Mr. Lacaille en el momento mismo en que la policía, procedia al arresto del director y de los administradores del Banco territorial de España.

Inmediatamente se dirigió el juez á casa de M. Leon Renault y le pidió que sobreyese la ejecucion del auto de prision contra M. Clement Duvernois, alegando los escrúpulos que habia hecho nacer en su ánimo, tanto la espontaneidad del hombre contra quien debia proceder, como sus antecedentes de honradez y la alta posicion que anteriormente habia ocupado.

M. Leon Renault contestó á M. Lacaille que, avisado por los agentes del regreso á París de M. Clement Duvernois, habia creído de su deber poner en ejecución el auto del tribunal. En aquel momento un mensajero enviado por M. Lambquin, comisario delegado, trajo la relacion de los arrestos.—Ya lo veis, señor juez, dijo el prefecto de policía, habeis llegado tarde.

A causa, pues, de esta circunstancia fortuita, se han llevado á efecto y se han mantenido los arrestos de las cuatro personas siguientes: Mr. Clement Duvernois, Vachon, Wolf y Eugenio Rasetti. Mr. Ernesto Rasetti, contra el cual se habia librado tambien mandamiento de prision, ha logrado escapar á la justicia. Asegúrase que los desgraciados que se encuentran todavia en el depósito de detenidos, están muy abatidos.

Hasta ahora no se han hecho más prisiones. Los empleados del Banco territorial y Mr. Alejandro Duvernois fueron sencillamente arrestados en la Chaussee d'Antin, núm. 53, pero á la noche quedaron en libertad.

Pregúntase en virtud de qué reclamaciones se habrán verificado estas prisiones, y se cita como causa de ellas una queja presentada por M. Illán, delegado de la administracion de Madrid. Nada de esto es cierto; la queja de M. Illán se ha retirado. El tribunal es el que procede de oficio contra una sociedad cuyos negocios dice no son muy limpios y quiere ponerlos en claro. Parece que algunos súbditos españoles han sido emplazados tambien por los tribunales franceses para declarar en este negocio.»

Con motivo de la prision de Mr. Clement Duvernois, director del Banco territorial de España, el periódico *Le Français*, cuyas intimas relaciones con el ministerio son bien conocidas, ataca rudamente á la prensa bonapartista que ha abandonado al antiguo ministro de Napoleon III, y no escasea tampoco los ataques á los gobiernos del segundo imperio, en general.

La *Epoca* hace constar que esta sociedad quebrada no es el Banco hipotecario que sigue funcionando en España.

#### EXTRATIFICACION TERMAL DE LAS AGUAS DEL MAR.

M. William Carpenter ha presentado á la Academia de Ciencias de Francia, á nombre del Almirantazgo inglés, un bellísimo album que contiene cortes á secciones del Océano Atlántico Norte y Sur, segun los sondeos efectuados durante el viaje de circunavegacion emprendido desde hace algunos años. M. Carpenter, despues de sus numerosos sondeos, se adhiere á la opinion de Pouillet respecto de las corrientes oceánicas: segun él, el frío de polo es el motor principal de estas corrientes. El agua fria cae al fondo del mar y desciende hasta el Ecuador; mientras que el agua caliente remonta por la superficie hacia los polos.

En el ecuador mismo la zona del agua caliente es pequeña: á algunos centenares de brazas se encuentra el agua fria acumulada por las corrientes polares. En San Thomas, el agua del mar, á muy poca profundidad, desciende desde 25° á 1° centígrado. Por el contrario, en las regiones exteriores á los trópicos, es preciso descender muy abajo para ver al termómetro descender sólo un grado. El agua caliente remonta hacia el polo con un espesor muy grande.

El Gulfstream es tambien una corriente resultante de la nivelacion de las aguas acumuladas en el Ecuador, y se vierten segun la pendiente; pero la corriente se produce independientemente del movimiento general y lento que hace refluir las aguas calientes de las regiones polares. En cuanto á las demás corrientes de superficie, el sábio naturalista inglés atribuye su formacion á la accion persistente de los vientos. El aire en movimiento arrastra las aguas superficiales.

#### LOS TRAMVIAS DEL HAVRE.

No obstante que los tramvias tienen adquirida ya en Madrid carta de naturaleza y que se conocen sus ventajas, lo mismo que las condiciones que aqui necesitan llenar, vamos á trasferrir lo que de este sistema de locomocion, recién establecido en el Havre, nos dice un periódico de París, por si alguna de sus observaciones puede aprovecharse.

La via, dice, rasante con el suelo, se parece mucho á las de los ferro-carriles americanos que hacen el servicio entre París á Saint-Cloud (que es del mismo sistema que se emplea en Madrid). Se divide en estaciones que nos han parecido demasiado cortas, y de una á otra se pagan 10 céntimos de franco, ó 15 céntimos, segun ocupe el viajero primera ó segunda clase, y 5 céntimos más por la totalidad del trayecto.

Los carruajes que han salido de los talleres de un constructor belga, no carecen de elegancia ni de ligereza. Presentan el aspecto de una caja rectangular, separada en dos compartimientos por una puerta vidriera de corredera, y á cada extremo del carruaje hay una plataforma cubierta, donde los viajeros correspondientes á ambos departamentos van en pié.

Propiamente hablando, estos carruajes (lo mismo que los de Madrid), no tienen delantera ni trasera, puesto que los caballos se enganchan á la ida en un extremo, y en el otro á la vuelta. Así, no hay otra diferencia entre la primera y segunda clase, que en la tela que cubre los asientos; y esta diferencia es tan poco apreciable, que la empresa piensa en hacerla desaparecer para no tener más que una sola clase de viajeros. Esto está bien para los viajeros que van sentados; pero nosotros no admitimos esta confusion para los que van en la plataforma igualmente obligados á permanecer de pié. Estos deberian formar una segunda clase y pagar un precio menor. Nos han hecho el efecto de esos peatones pobres á quienes un mayoral caritativo permite ir á la zaga por complacencia ó por compasion.

Los carruajes de los tramvias del Havre (tambien como los de Madrid) tienen un conductor y un cochera; pero el primero, en



nuestro concepto, está demás, pudiendo el segundo, sin inconveniente del servicio, acumular ambas funciones.

En cuanto al ganado, es poco numeroso. Los carruajes llevan un sólo caballo por la mañana y dos desde las doce del día en adelante, habiendo sancionado la experiencia que esta distribución es buena, tratándose de motores animados. Los coches cuando van completamente llenos, conducen 30 viajeros, 16 sentados y 14 en pie.

Después del estudio que hemos hecho sobre el terreno, es seguro, en nuestra opinión, que los tranvías no pueden ser útilmente sustituidos por los ómnibus ordinarios más que en vías no sujetas á gran acumulación de carruajes. En otro caso, este medio de transporte presentaría un verdadero peligro.

### NUEVA TORRE DE BABEL.

En Filadelfia, se construirá una torre, dedicada como la Exposición universal, á celebrar el centenario de la independencia norteamericana. Esta torre, alta de 1.000 pies, será una creación sin ejemplo como obra salida de las manos del hombre. En efecto, la gran pirámide de Cheops no cuenta más que 480 pies de altura; la cúpula de San Pedro en Roma, 473; la flecha de la catedral de Strasburgo, 436; la de la catedral de Colonia se elevará, si acaso llega á concluirse, á 500; San Pablo en Londres, alcanza 375; el capitolio de Washington 287, y la Rotonda de la última exposición de Viena no tenía más que 348. La forma de la torre será circular, teniendo en la base un diámetro de 150 pies, que irá sucesivamente disminuyendo hasta el cimborrio, donde sólo será de 30. Estará atravesada en toda su longitud por un tubo central, cuyo diámetro permitirá la circulación de cuatro ascensores, dispuestos de manera que puedan subir y bajar 1.000 personas cada ocho minutos. Los visitantes podrán además hacer la ascensión del tubo por una escalera exterior que lo circunvalará. Los ingenieros que constituirán esta moderna torre de Babel, como ya empieza á llamarse, han tomado las medidas convenientes para darle tanta solidez como si fuera de piedra. Desde su cima piensan poder iluminar perfectamente con luz eléctrica á Filadelfia y todos sus alrededores.

### CRÓNICA.

**Nuevo termómetro.** Los Sres. Negritti y Zambra, de Londres, acaban de inventar un termómetro que da las diversas temperaturas de las capas del mar, y se aplica para otros fines análogos en tierra.

**Venta de títulos pignorados.** Por el ministerio de Hacienda parece se ha dispuesto que si al vencimiento de alguno de los préstamos hechos al Tesoro con garantía de valores del Estado aquel no fuera satisfecho, y á fin de evitar los perjuicios que el Tesoro podría sufrir si al llegar el caso citado, cada interesado vendiera por sí los valores pignorados, que esto se verifique bajo la vigilancia de la Junta sindical del colegio de agentes de cambios, estando obligado el agente que se designe para verificar la venta á rendir la oportuna cuenta al Tesoro.

**Cádiz á Gibraltar.** Por el ministerio de Fomento se ha aprobado un proyecto de construcción de un ferro-carril desde Cádiz al campo de Gibraltar.

**Cable anglo-cántabro.** Anuncian de Santander que hace ocho días ha quedado amarrado en el Sardinero el cable submarino entre aquella ciudad é Inglaterra para la comunicación telegráfica.

**Negociado de Fomento.** Por la nueva distribución de negociados que se ha hecho en Fomento, el ingeniero Sr. Cervigon se ha encargado del de aguas, unido antes al de puertos, quedando el ingeniero Sr. Caryajal y Cano con el de puertos y faros. También el negociado de ferro-carriles se divide en dos, á cargo de los Sres. Boguerin y Echegaray. El Sr. Galvez Cañero tendrá á su cargo el de exposiciones, y el Sr. Calvo Asensio el de universidades.

**Hazañas carlistas.** Los carlistas han entrado en Miéres (Oviedo) destruyendo la línea y aparatos telegráficos.

**Correos marítimos.** Ha quedado ya firmada la orden para que desde luego se contraten los buques que han de hacer el servicio de correos de Valencia á Barcelona, con escala en Tarragona y Castellón. El Sr. Mansi, á fin de acelerar tan importante servicio, ha autorizado al señor gobernador de Barcelona para que proceda inmediatamente á hacer el contrato.

**Ria de Bilbao.** En el ministerio de Fomento se tienen los datos referentes al presupuesto para las obras de reparación de la ria de Bilbao, y en virtud de las órdenes del Sr. Mosquera, se hallan ya preparados draga, buzo, obreros y cuanto es necesario para el indicado fin.

**Medida racional.** A propuesta del ministerio de Fomento, el de la Guerra ha dispuesto que las autoridades militares no procedan á la demolición de las obras de fábrica importantes de los ferro-carriles, sin expresa autorización del ministerio de la Guerra ó de los generales en jefe de los ejércitos de operaciones en la comarca que de ellos dependa.

**Almería á Guadix.** Están terminados los trabajos de estudio de la sección del ferro-carril de Almería entre dicha capital y Guadix y muy en breve se inaugurarán las obras.

**Telégrafos anglo-peninsulares.** Ha regresado de Portugal á Vigo el jefe de telégrafos que había sido comisionado para asegurar sólidamente la comunicación telegráfica de los cables que parten desde Vigo á Portugal é Inglaterra.

**Estaciones telegráficas.** Se va á abrir una estación telegráfica en el importante pueblo de Magaz (Palencia) que puede ser intermedia entre aquella capital y Burgos, y para el 15 de Mayo actual se abrirá al público.

Hay pedidas varias aperturas de estaciones que la Dirección tiene que diferir hasta el próximo presupuesto por no permitirlo el actual.

**Los carlistas y los correos.** Los carlistas han prohibido la circulación del coche-correo de Lérida á Barcelona; pero la línea se halla expedita hasta la capital del Principado, haciéndose el servicio de mercancías y viajeros con regularidad.

**Línea cortada.** Una partida de seis hombres montados cortó la semana pasada la vía férrea de Ciudad-Real á Badajoz por el kilómetro 169, es decir, entre las estaciones de Almorchón y Castuera. El desperfecto ha sido insignificante, y á estas horas debe hallarse expedita la vía y restablecidas las comunicaciones.

**Tarragona á Lérida.** El domingo pasado llegó por primera



vez la locomotora á la estación de Borjas blancas, en la línea férrea de Tarragona á Lérida.

**Restablecimiento de servicio.** La locomotora del ferrocarril de Lérida á Reus y Tarragona ha recorrido ya el trozo de Vinaixa á Borjas. Es de esperar que pronto se ponga al servicio público, y en ello tocarán una gran ventaja los viajeros que de Lérida á Vinaixa debían recorrerlo en diligencia, y aumentará grandemente el tráfico de aquella vía férrea, porque los carros de mercancías podrán salir de Lérida, descargar en las Borjas y regresar el mismo día á dicha ciudad.

**Descarrilamiento.** El comisario de ferro-carriles de Albacete participó el martes último que el del tren de mercancías ascendente, número 103, habían descarrilado seis vagones á causa de la ruptura de una mangueta, en el kilómetro 312, sin desgracias personales que lamentar.

Inmediatamente salió de Albacete socorro de obreros y material para reparar la vía y hacer el trasbordo del tren-correo número 7, que llegó por esta causa retrasado á Madrid.

**Recursos.** El miércoles último han avisado al señor ministro de Hacienda que está ya ratificado el contrato relativo á los tabacos, que proporcionará al Tesoro muy pronto uno 60.000.000. A más de esta suma, parece realizada, ó próxima á realizarse, alguna delegación del Banco á favor del Sr. Echegaray por valor de 17 millones. El ministro de Hacienda espera obtener en todo el mes próximo, sobre 80 ó 90 millones.

**Asalto y robo de un tren.** Una partida latro-facciosa de 25 á 30 hombres detuvo el tren-correo que salió de Madrid el día 26, entre Olesa y Monistrol, robando cuanto llevaba den algun valor los pasajeros que ocupaban los coches de primera y segunda clase, sin que molestaran en lo más mínimo á los de los coches de tercera.

**Buque naufrago.** El vapor francés *Amérique*, de la Compañía trasatlántica, que, como saben nuestros lectores, fué abandonado por la tripulación y pasajeros á la vista del puerto de Brest, ha entrado en el Plimouth, remolcado por dos vapores ingleses.

**Viaje á Galicia por Portugal.** El *Imparcial* hace la rectificación siguiente:

En la carta del director de la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante que publicamos en nuestro número del 27 del actual referente al servicio establecido para hacer el viaje á las provincias gallegas por Portugal, se decía equivocadamente por un error de copia, que además del servicio ordinario se hacían, durante la temporada de verano, «trenes especiales», siendo así que lo que se debió decir es que en dicha temporada se hacían «viajes especiales», expidiéndose billetes á precios reducidos de ida y vuelta, valederos para todos los trenes durante la temporada de 1.º de Junio hasta el 30 de Setiembre.

Estos billetes el año pasado costaban á Oporto:

Caballeros, en primera clase, 354'90, en segunda, 288'75; en tercera, 171'15.

Señoras y niños hasta 15 años, en primera clase, 288'75; en segunda, 260'41; en tercera, 154'35.

Lo que equivale á una rebaja de más del 40 por 100.

#### VALORES FRANCESES.

	Cotización del 16 de Abril.	Idem del 25 de Abril.
3 por 100.	59 40	59 62

4 1/2 por 100	85 —	85 50
Banco de Francia.	3870 —	3870 —
Crédito moviliario.	285 —	291 25
Orleans.	810 —	810 —
Norte.	1025 50	1032 50
Lyon Mediterráneo.	892 50	890 —
Este.	506 25	506 25
Mediodía.	600 —	617 50
Oeste.	520 —	516 25

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

3 por 100 exterior.	19 —	19 3/8
Idem interior.	—	15 1/2
Diferido convertido.	—	—
Pagarés.	450 —	450 —
Crédito moviliario español.	340 —	348 75
Zaragoza (acciones).	265 —	267 50
Norte.	93 75	95 —
Zaragoza á Pamplona.	71 —	72 50
Idem obligaciones	117 50	117 —
Córdoba á Sevilla.	380 —	380 —
Idem obligaciones	215 —	215 —

#### VALORES ESPAÑOLES

##### NEGOCIADOS EN PARÍS FUERA DE BOLSA

Acciones.	Sevilla á Jerez y Cádiz	18 75
—	Idem cambiadas.	93 75
—	Canalización del Ebro.	41 —
—	Compañía de Cinco-Villas.	325 —
—	Minas de Huelva.	180 —
—	Idem idem.	200 —
—	Banco territorial de España.	358 75
Oblig.	Noroeste	59 —
—	Sevilla á Jerez (antiguas)	50 —
—	Idem nuevas.	54 75
—	Idem cambiadas.	110 —
—	Compañía de Cinco-Villas.	20 —
—	Del ayuntamiento de Madrid.	—

#### GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

##### JUNTAS GENERALES.

**Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla.**—El Consejo de administración de esta Compañía, tiene el honor de prevenir á los señores accionistas, que no teniendo ya lugar el objeto para que fué convocada la Junta general extraordinaria de 12 de Mayo próximo á la una de la tarde esta no tendrá efecto, y será citada nuevamente si más adelante fuese necesario.

La Junta general ordinaria, convocada para el mismo día 12 de Mayo á las 3 de la tarde, se celebrará en los términos anunciados anteriormente.

Madrid 21 de Abril de 1874.—Por acuerdo del Consejo, el secretario, P. de Vargas.

**El Fénix español, Compañía de seguros réunidos.**—El Consejo de administración de esta Compañía, en cumplimiento del art. 31 de los estatutos, convoca á Junta general ordinaria de accionistas para el día 31 de Mayo próximo, á las dos de la tarde, en el domicilio social, paseo de Recoletos, número 9, en Madrid.

Se fija como orden del día la lectura de la Memoria sobre la situación de la Compañía, el examen y aprobación en su caso de las cuentas del ejercicio de 1873 y el reemplazo de los señores administradores salientes.

Desde el 20 de Mayo hasta el 28 inclusive los libros y cuentas de la Sociedad serán puestos de manifiesto en el domicilio de la



Compañía y á la disposicion de los señores accionistas que gusten examinarlos.

Los señores accionistas pueden dirigirse: en Madrid, el domicilio social de la Compañía, ó en Paris, rue de Menars, núm. 4, para recibir las tarjetas de admision, que les serán entregadas hasta el 26 de Mayo.

Por acuerdo del Consejo de administracion, el director, G. D'Entraigues.

**La Union, Compañía general de seguros.**—Segun lo prevenido en los artículos 20 y 21 de los estatutos se convoca á Junta general ordinaria para el dia 30 de Mayo próximo á la una de la tarde, en las oficinas de la Direccion, Fuencarral, 2, segundo.

El art. 18 establece que los señores accionistas ausentes podrán hacerse representar por otro accionista que tenga derecho á concurrir, dirigiendo á la administracion 24 horas antes de la Junta, la correspondiente autorizacion.

Con arreglo al art. 19, hasta las cinco de la tarde del dia 29 se facilitará á todo accionista que haya de asistir á la Junta, segun el art. 18, la papeleta de ingreso que presentará á la entrada.

Madrid 15 de Abril de 1874.—El director, E. Chao.

**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 antes de la reunion ó sea el 24 de Abril lo mas 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 Langreo, en Asturias.**—No alcanzando el número de acciones depositadas para la Junta general que debia tener lugar el 30 del corriente á la cifra que exigen los estatutos, el Consejo de administracion hace la segunda convocatoria con arreglo á los mismos estatutos para el dia 24 de Mayo próximo, á la una de la tarde, y en su consecuencia se admitirán nuevos depósitos de acciones hasta el dia 16 del expresado mes.

En esta Junta se tratará exclusivamente de los asuntos puestos á la órden del dia, que son:

- Aprobacion de cuentas y balance;
- Acuerdo sobre el fondo de reserva y dividendos;
- Sueldo del señor administrador-gerente;
- Nombramientos ordinarios.

Pero habiéndose recibido una proposicion con objeto de prolongar el camino, tendrá la misma Junta el carácter de extraordinaria, á fin de resolver dicho asunto y el de la aceptacion de los pliegos de condiciones del gobierno para la concesion de los ramales, caso de hallarse representada la mitad mas una de las acciones emitidas.

Madrid 21 de Abril de 1874.—El secretario, Aurelio Rico.

**Empresa para el abastecimiento de aguas á Talavera de la Reina.**—Habiéndose recibido una comunicacion del ayuntamiento de dicha villa amenazando con incautarse de las obras

construidas por la empresa, y como la Junta directiva de ésta Sociedad no tenga el número de individuos presentes bastante para tomar acuerdos de ninguna clase, se convoca á todos los socios de la mencionada empresa á Junta general extraordinaria, que tendrá lugar el dia 9 de Mayo próximo, á las tres de la tarde, en esta capital, calle de Luzon, 11, tercero.

Madrid 23 de Abril de 1874.—El director depositario, Luis García.

**Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.**—El Consejo de administracion de la misma, cumpliendo lo que prescribe el art. 34 de los estatutos sociales, convoca á los señores accionistas á Junta general ordinaria, que tendrá lugar el dia 25 de Mayo próximo, á la una en punto de la tarde, en el domicilio social de Madrid, calle de Atocha, número 20, cuarto segundo.

La Junta se compondrá de todos los accionistas que posean 50 acciones por lo ménos, y hubiesen depositado sus títulos 10 ó más dias antes de la reunion en las Cajas de la Compañía, sitas en Madrid, calle de Atocha, núm. 20 cuarto segundo.

En Barcelona, estacion de Zaragoza, oficinas de la Direccion general; y

En Paris, rue de la Victoire, 56, oficinas del comité.

En el caso que no pueda constituirse esta Junta por no concurrir á ella el número de accionistas y con la representacion que prescribe el art. 36 de los estatutos, el Consejo, haciendo uso de las facultades que por el 37 le competen, convoca desde luego una segunda Junta que se celebrará el dia 14 de Junio próximo en el mismo local y á la hora que se dice para la primera, y en la cual serán válidas las deliberaciones, cualquiera que sea el número de accionistas presentes y acciones representadas.

En cualquiera de estas dos Juntas que se constituya legalmente se someterán á la deliberacion de los señores accionistas la Memoria, cuentas y balance correspondiente al ejercicio de 1873; debiendo procederse además á la renovacion de la quinta parte del Consejo de administracion y á la total de la Junta inspectora.

Madrid 22 de Abril de 1874.—Por acuerdo del Consejo de administracion, el administrador delegado, José Gomez Acebo.

#### TÍTULOS Y DIVIDENDOS.

**Compañía de los caminos de hierro de Barcelona á Francia por Figueras.**—Desde el lunes 20 del actual, de las diez de la mañana á la una de la tarde de todos los dias laborables, estará abierto en esta secretaría el pago de los cupones de obligaciones correspondientes al último semestre, por el órden de su numeracion, esceptuándose los miércoles destinados al pago de cupones atrasados de obligaciones y los jueves en que se satisface el cupon número 7 de las acciones.

Barcelona 19 de Abril de 1874.—P. A. de la J. D.—Miguel Victoriano Amer, secretario.

### FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

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

#### INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

COSTANILLA DE LOS ANGELES, NUM. 3: Y EN LA ADMINISTRACION DE ESTE PERIÓDICO, CERVANTES, 16, PRAL.



**MECHAS DE SEGURIDAD**

PARA BARRENOS.

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

EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

Y 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

FERRO-CARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE.

VIAJES DE RECREO

DE MADRID A ARANJUEZ.

En el despacho central, calle de Alcalá, núm. 2, y en la estación de Atocha, se expendrán todos los domingos desde el día 12 de Abril hasta el 14 de Junio de 1874, y los días de la Ascension y el Corpus Cristi, billetes de ida y vuelta de Madrid á Aranjuez, valederos en el día de su fecha, á los precios reducidos que á continuacion se expresan:

	Precio reducido.	Impuesto para el Tesoro.	TOTAL.
	Rs. Cs.	Rs. Cs.	Reales.
1. <sup>a</sup> clase. .	23 81	1 19	25
2. <sup>a</sup> clase. .	13 33	0 67	14
3. <sup>a</sup> clase. .	9 52	0 48	10

Los viajeros efectuarán su viaje á la ida por los trenes que salen de Madrid á las 7 y á las 9 y 40 de la mañana, regresando á Madrid por los trenes que salen de Aranjuez á las 4 y 20, y á las 7 y 54 de la tarde.

Los niños, militares y marinos no tendrán derecho á reduccion sobre los mencionados precios.

No se concede otro equipaje que lo que el viajero pueda llevar á la mano con arreglo á reglamento.

Siendo estos billetes valederos sólo con destino á la estación de Aranjuez, no podrán por consiguiente los viajeros quedarse en ninguna otra intermedia, en cuyo caso pagarán el precio del billete ordinario con arreglo á la tarifa general, teniéndose en cuenta la cantidad satisfecha por el billete de ida y vuelta; el cual será recogido al viajero.

La administracion del patrimonio que fué de la corona ha ofrecido facilitar en las oficinas de aquella dependencia en Aranjuez, mediante el precio de dos reales por persona, papeletas para visitar los jardines y palacio.

TRATADO PRÁCTICO DE CAMINOS, á 8 reales.

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

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS Á 5 reales.

Estas obras se hallan de venta en las librerías de D. Justo Serano, Pasaje de Matheu; D. Leocadio Lopez, Cármén 13; D. Leon P. Villaverde, Carretas 4; D. C. Bailli-Baillere; 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.

FABRICA DE HIERRO,

HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO,

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

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

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

Para pedidos dirigirse en esta, Fuencarral número 117, y en Barcelona calle Ancha, núm. 2.

**LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.**

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

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

CADA AÑO REPARTE

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

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WILTEY PARTNERS, LIMITED,

DE LEECHES 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

Moscov 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

RICARDO DEBERGUE Y C.<sup>a</sup>. Ingenieros mecánicos,

calle de Milans, núm. 3, BARCELONA.

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

Economía y perfecta regularizacion.

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

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

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





## COMPANIA DE VAPORES-CORREOS HAMBURGO-AMERICANOS.

SERVICIO GENERAL

para todas las Américas y principales puertos de Europa.

Vapores de 3.000 á 3.500 toneladas, contruidos segun los últimos adelantos, adornados con lujo y reuniendo toda clase de comodidades apetecibles.

De Hamburgo á New-York.

Salidas de Hamburgo tocando en Havre y Southamton.

Abril.	Mayo.	Junio.	Julio.	Agosto.	Set.	Octub.	Nov.	Dic.
1. <sup>o</sup>	2	3	1. <sup>o</sup>	5	19	3	4	2
8	6	10	8	12	23	7	11	9
15	13	18	15	19	30	14	18	16
16	16	17	22	26	*	17	25	23
22	27	24	29	*	*	28	*	30
29	30	27	*	*	*	31	*	*

PRECIOS DE PASAJE.

	1. <sup>a</sup> clase.	2. <sup>a</sup> clase.	3. <sup>a</sup> clase.
De Hamburgo á New-York.....	Thalers 165	109	45
De Havre á id.....	Franco 600	370	170
De París á id.....	id. 615	380	180
De Southamton á id.....	Libras 24	15	7
De Hamburgo á Havre.....	Thalers 24	16	8
De New-York á Cherburgo ó Ham- burgo.....	Oro pesos 120	72	30
De id. á Plymouth.....	id. pesos 120	72	30

De Hamburgo á la Habana y New-Orleans.

Salidas de Hamburgo, tocando en Havre, Santander y Coruña.  
Idem de New-Orleans, tocando en Habana, Santander y Havre  
(Cherburgo eventual.)

(Las salidas de los vapores de estas líneas se fijan por anuncios especiales.)

PRECIOS DE PASAJE

	1. <sup>a</sup> clase.	3. <sup>a</sup> clase.
De Hamburgo á Habana ó New-Orleans...	Thalers 210	55
De Havre á id.....	Franco 770	210
De París á id.....	id. 785	220
De Southamton á id.....	Libras 91-10	8-10
De Santander y Coruña á id.....	Reales 2.850	700
De Hamburgo á Havre.....	Thalers 24	8
De Hamburgo á Santander y Coruña.....	id. 50	18
De Havre á id.....	Franco 97-50	87-50
De N. Orleans ó Habana á Santander, Cher- burgo ó Hamburgo.....	Oro pesos 150	85

FLETES.

	Carga ordina- ria.	Efectos fabri- cados.
De Santander ó Coruña á Ha- bana ó New-Orleans.....	40 piés cub. 200 rs. y 10 %	235 rs. y 10 %
De id. id. á Havre.....	id. 100 rs. y 10 %	125 rs. y 10 %
De id. id. á Hamburgo.....	id. 100 rs. y 15 %	125 rs. y 15 %

De Hamburgo á las Américas Occidentales.

Salen de Hamburgo el 23 de cada mes. Para San Thomas, La Guayra, Puer-  
to-Cabello, Curacao, Colon, Santa  
Marta, Sabanilla, teniendo con-  
exion con vapores de la empresa de  
Colon para los puertos del Oeste de  
la América del Sur, América cen-  
tral, California, Japon y China.

id. de Grimsby el 26 id.  
id. de Havre el 29 id.

PRECIOS DE PASAJE.

	1. <sup>a</sup> clase.	3. <sup>a</sup> clase.
De Hamburgo á San Thomas.....	Thalers 210	70
De Grimsby á id.....	Libras 28	10
De Havre á San Thomas.....	Franco 750	250
De Hamburgo á la Guayra, Puerto Cabello, Curacao y Colon, Sabanilla y Santa Marta..	Thalers 260	70
De Grimsby á dichos puertos.....	Libras 36	10
De Havre á id.....	Franco 950	250
De Sabanilla, Santa Marta, Colon, Curacao, Puerto-Cabello y La Guayra á Hamburgo...	Libras 35	10
De Trinidad de Cuba á Hamburgo.....	Libras 33	8
De Hamburgo, via Panamá, á San Francisco..	Thalers *	115
De Grimsby, misma via, á id.....	Libras *	17
De Havre, dicha via, á id.....	Franco *	440

Para toda clase de informes relativos á la citada empresa de vapores y asuntos referentes á la misma, dirigirse á los agentes generales, Echegaray y compañía Santander y agentes en Galicia, Sres. D. José Pastor y compañía Coruña.

## GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

ANO XIX.

Para toda la América latina puede hacerse la suscripcion diri-  
giéndose al administrador de la GACETA INTERNACIONAL, (12 rue  
de Livourne, en Bruselas) remitiendo el importe anticipado en li-  
branzas, como para dicho periódico, sobre cualquiera capital de  
Europa.

## GACETA INTERNACIONAL.

Esta revista hispano-americana se publica semanalmente en  
Bruselas, en castellano, y se consagra 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 pais.

Redaccion: 12, rue Livourne. Bruselas.

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

## GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

ADELANTOS

BUENA FÉ

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.





# VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

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

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

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

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

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.					
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.		
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.	
Madr. á Alic. y Toledo													
Madrid á Cartagena...													
Albacete á Cartag...													
Alcázar á Ciud -Real	2 al 8 Abril.....	26.457			2.578.008	94.134	2.302.881	84.089	275.127		10.045		
Manzanares á Córdob.													
Norte de España.....													
Tucela á Bilbao.....	15 al 21 Abril....				1.321.631	126.912	948.063	68.314	373.568		58.588		
Valencia á Almansa y													
Tarragona.....													
Sevilla á Cádiz.....	2 al 8 Abril.....				313.916	1.4.946	304.030	99.713	4.686		3.233		
Córdoba á Sevilla.....	19 al 15 Marzo.....	3.249	56.224	201.096	257.320	102.421	2.4.051	85.200	43.269		17.223		
Zaragoza á Barcelona.													
Barcelona á Pamplona.	2 al 8 Abril.....	21.683			795.885	66.085	686.645	57.612	109.240		9.173		
— á Francia.....													
— á Tarragona.....													
— á Sarriá.....													
Lérida á Reus y Tarrag.													
Alar á Santander.....	15 al 21 Abril.....				789.798	277.406	399.108	149.716	340.630		127.780		
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 25 DE ABRIL AL 1.º DE MAYO DE 1874.

CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	14 50	14 55	14 50	14 80	14 75	14 95	Albacete.....	..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	14 55	..	14 60	14 85	14 77	14 90	Alicante.....	..	3/4
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	..	17 90	17 85	17 65	18 20	18 20	Almería.....	..	1/8
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..	Avila.....	..	3/8
Material del Tesoro no preferente con interés....	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	3/8
Bonos del Tesoro.....	51 ..	51 10	51 ..	51 ..	51 10	51 10	Barcelona.....	..	3/8
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda idem.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	..	3/8
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	1/2 p.	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	99 75	99 80	99 80	99 70	..	99 50	Cádiz.....	..	..
ACCIONES DE CARRERAS GENERALES.—6% anual							Castellón.....	par ..	..
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs. ....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real... 1/4 p.	..	1/8
Idem de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	..	..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4 ..	3/8
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem de 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	39 ..	Gerona.....	1/4 ..	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Granada.....	par ..	..
Obras públicas de 1.º de Julio de 1853 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	36 ..	Guadajajara... 3/4 ..	..	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	27 55	27 60	27 60	27 50	27 50	27 80	Huelva.....	..	..
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	..	..	..	..	27 50	26 10	Huesca.....	..	..
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	27 ..	27 ..	27 0	27 25	Jaen.....	..	1/4
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Lérida.....	par ..	1/4
Acciones del Banco de España.....	150 ..	152 ..	151 ..	152 25	154 50	153 75	Logroño.....	..	..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Lugo.....	par p.	1/4
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Málaga.....	..	..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 22 AL 28 DE ABRIL.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 22.	DIA 23.	DIA 24.	DIA 25.	DIA 27.	DIA 29.			
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	14 40	14 45	14 45	14 55	14 75	14 67	Segovia.....	1/2 p.	..
Títulos del 3 por 100 consolidado, a plazo.....	..	..	..	..	..	..	Sevilla.....	1/2 p.	1/8
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 80	17 95	18 10	18 30	18 80	18 75	Soria.....	..	1/2
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Tarragona.....	par ..	..
Sociedad catalana general de crédito.....							Teruel.....	3/4 ..	..
Banco de Barcelona.....	54 ..	54 ..	54 ..	54 ..	54 ..	54 ..	Toledo.....	..	3/8
Crédito mobiliario barcelonés.....	92 75	92 50	91 75	92 ..	92 ..	92 ..	Valencia.....	..	1/2
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..	Valladolid.....	..	1/2
Sociedad de crédito mercantil.....	21 50	21 50	21 90	21 90	21 50	21 50	Vitoria.....	1/4 ..	1/2
Camino de Barcelona a Francia.....	42 ..	42 50	43 25	43 50	43 25	43 ..	Zamora.....	..	..
— de Tarragona a Barcelona.....	65 50	66 ..	64 ..	64 50	64 75	64 75	Zaragoza.....	..	1/8
— de Zaragoza a Barcelona.....	14 25	14 50	14 50	14 75	14 75	14 75			
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..	Londres, a 90 d/f.....	49 25	..
Alumbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Paris, a 8 d/v.....	5 10	..
							Hamburgo, a 8 d/v...	..	..
							Genova, a 8 d/v.....	..	..

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

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS.
de los	de	reembolsa-		de los	de la	de	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	787.886	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid a Zaragoza y Alic	Paris 25 de Abril... 216 50
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	—	Norte.....	— .. 185 50
1859.....	308.206	1.900	57	Enero.—Julio.	desde 1864 99	Zaragoza a Barcelona...	Bruselas 23 Abril... 278 50
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99	Zaragoza a Pamplona...	— .. 117 25
1858.....	290.000	..	57	Enero.—Julio.	desde 1861 47	Córdoba a Málaga.....	— .. 56 ..
..	..	..	..	..	..	Córdoba a Sevilla.....	— .. 2 3 ..
..	..	..	..	..	..	Sevilla a Jerez.....	— .. 56 ..
..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real a Badajoz...	— .. 36 ..
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Barcelona a Francia.....	Barcelona..... 49 ..
..	..	..	..	..	..	Targ. a Martorell y Barc	— .. 100 ..
..	..	..	..	..	..	Noroeste.....	Bruselas 23 Abril... 37 50
..	..	..	..	..	..	Lérida a Reus.....	Paris 25 de Abril... 27 50
..	..	2.000	3 0/0	..	..	Barcelona a Gerona.....	Barcelona..... 95 ..
..	..	1.900	3 0/0	..	..	Almansa a V. y Tarrag.	Bilbao 1.ª serie .. 19 50
1871-72.....	11.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Tudela a Bilbao.....	Madrid..... 635 ..
						Villalba a Segovia.....	
						Gran Central-Peninsular.	

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