

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.

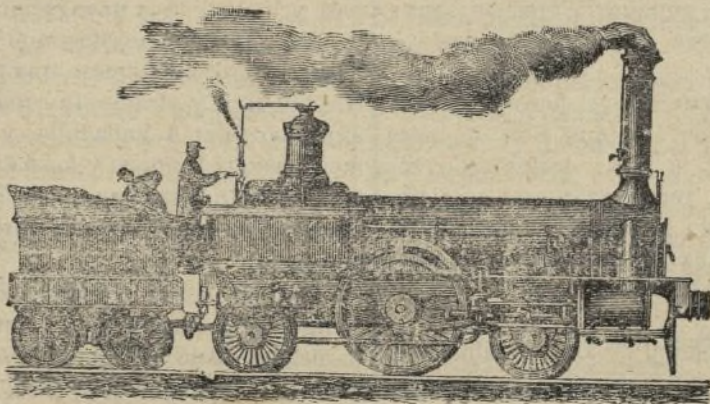
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Deune Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION.

Madrid y Provincias.

Por un año. 100 rs

Por seis meses. 50

Por tres id. 25

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150.

Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

Linea. 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.

La Bolsa.—Memoria de Obras públicas.—Sociedad de Agricultura y Acimatacion.—Exposicion regional del Este.—Prensa extranjera.—Ferro-carriles hispano-americanos.—Ferro-carriles extranjeros.—Los ferro-carriles españoles.—Tramvias.—Memoria de la compañía de Almansa á Valencia y Tarragona.—Exposicion internacional de Chile.—Los cables brasileños.—Minas de Oro de Victoria.—Canal interoceánico.—Sindicatura de la quiebra de Sarriá.—Crónica.—Valores franceses.—Valores españoles en la Bolsa de Paris.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

LA BOLSA.

Asunto de general preocupacion y fundadísima alarma ha sido la enorme baja de los fondos desde mediados de la semana. El jueves, en el Bolsin de la mañana, el consolidado interior se hizo á 13'70; durante la hora oficial de Bolsa bajó de nuevo hasta 13'55 precio, de clausura; en el Bolsin del mismo jueves se repuso algo, haciéndose hasta á 13'825 á la liquidacion, y á 13'95 á fin del próximo. A este tipo logró reponerse en la cotizacion oficial del viernes.

De todos modos, ha quedado en gran baja, y aunque cada cual ha tratado de explicársela de algun modo, es lo cierto que la principal es la presencia en el ministerio de Hacienda del Sr Camacho, quien dejó recuerdos poco tranquilizadores para los acreedores del Estado. Buena prueba de ello es que ni los periódicos más ministeriales, ni la *Iberia* misma han encontrado una palabra de defensa para el actual ministro de Hacienda. En efecto, dejar pasar 16 dias sin dar la menor muestra de un propósito, de un plan acerca de resolver la angustiosa crisis del Tesoro; más aún, consentir dudas acerca de respetar ó no lo con-

tratado por su antecesor con los tenedores de la exterior; y á esto unida la falta de fuerza en la opinion de un ministerio que, por un capricho, resta fuerzas en vez de sumarlas; todo esto explica la enorme baja de la Bolsa y el fundado pánico que se ha extendido en todas las esferas de la contratacion y del crédito.

Por nuestra parte, creemos que el Sr. Camacho está muerto en la opinion, y que su reemplazo es inevitable. Todo lo demás, para nosotros, seria perder tiempo y agravar la situacion económica; y por muy respetable que sea una personalidad, es indispensable sacrificarla á los intereses de la patria, que están sobre todas las personalidades y sobre todas las terquedades de partido.

MEMORIA SOBRE LAS OBRAS PÚBLICAS

EN 1870, 1871 Y 1872.

Acaba de publicarse esta Memoria que contiene, para el periodo trienal que se expresa, todo lo relativo á puertos, faros, boyas, valizas, rios, canales y aprovechamiento de aguas. Así que se publique la de carreteras, quedará completa, hasta fines de 1872, la coleccion de estos utilísimos trabajos que con tan laudable empeño han querido poner al corriente los ministros de Fomento y Directores de Obras públicas de estos últimos años.

La parte primera de la que nos ocupa contiene, como de costumbre, las disposiciones legislativas dictadas en el trienio, la reseña histórica de los puertos, la descripcion y estadística de las boyas y valizas, y lo que concierne á los salvamentos marítimos.

Nada se dice de las *Divisiones hidrológicas*, porque, desde su supresion á fin de 1870, se está estudiando la nueva organizacion que ha de darse á este servicio.

El hecho más importante que de la Memoria se deduce

es, en nuestro concepto, el de que son varios los puertos que han pasado de una situación á otra más avanzada, demostrándose así el progreso que se ha conseguido en esta clase de obras, de suyo generalmente costosas, y no obstante las dificultades que comúnmente surgen para su realización.

También llama la atención, aunque en opuesto sentido, lo que la Memoria dice acerca de los auxilios marítimos, y que vamos á reproducir:

«En la última Memoria se manifestó el poco éxito obtenido hasta aquella fecha con la adquisición de botes salva-vidas, sistema Beeking, á pesar de los esfuerzos hechos por el gobierno para regularizar este servicio: La falta de tripulantes ha sido la causa de no haberse podido utilizar esta clase de auxilios en las diversas ocasiones en que estaba indicada su aplicación.»

Y después añade:

«Al aprobar la Dirección general de Obras públicas el presupuesto correspondiente al puerto del Grao, en Valencia, para el año económico de 1871-72, suprimió las partidas correspondientes á las gratificaciones mensuales del patron y sota-patron del bote-salva-vidas y los que venían percibiendo los marineros para ejercicios en el mismo bote; si bien luego aprobó como partida adicional las cantidades ya devengadas; previniendo, sin embargo, que en el presupuesto inmediato no se incluyera cantidad alguna para ejercicios en buen tiempo.»

Estos párrafos se prestan á tristísimas consideraciones.

Ya que aquí nada hace el interés individual en materia de salvamentos, y puesto que este es uno de los pocos casos en que el Estado debe suplir á la iniciativa particular, porque se trata de la seguridad pública; ya que el gobierno en España tiene una gran responsabilidad en esa falta de iniciativa de los particulares, por su sistema de tomar á su cargo toda esta clase de servicios, es doloroso el abandono en que se encuentra el de salvamento; y no se puede leer sin profunda pena que, en un país donde se gastan más de 2.000 millones en medios de destruir, se economice la insignificante suma que costaba la gratificación de los patrones y marineros de los salva-vidas. ¿Qué dirán de nosotros en Inglaterra y en los Estados-Unidos, donde, tanto por asociaciones privadas como por el Estado, se gastan anualmente crecidísimas cantidades en sostener este servicio.

Al lado de la triste confesión de la Memoria, que lamentamos, desaparece la ventaja, que también en ella se consigna, de que en materia de faros sean poquitos los que faltan para completar el sistema de alumbrado de nuestras costas, y se amengua también el celo que se demuestra por aumentar su valizamiento. El servicio de salva-vidas es un complemento indispensable; mejor dicho, más que complemento, una parte integrante y esencialísima del conjunto de los elementos con que las naciones cultas, por interés propio y por humanidad, deben contribuir á la seguridad de la navegación, y no puede abandonarse así el ramo de auxilios marítimos sin borrarse voluntariamente de la lista de los pueblos civilizados. Consideren esto los ministros de Fomento, cualesquiera que sean sus principios políticos, y por precaria que sea la situación del Tesoro, no consentirán que en lo sucesivo se escriban

en las futuras Memorias de Obras públicas párrafos como los que hemos reproducido.

Y esto sucede mientras por otro lado se mantienen gastos inútiles y hasta perjudiciales á la administración pública, y mientras se grava á la navegación con crecidísimos derechos de puertos, y se veja y maltrata al comercio base principal de la navegación.

El capítulo de abastecimiento de aguas y riegos sólo habla de dos concesiones: una por la orilla izquierda del Guadalquivir y otra de un canal de riego y conducción de aguas potables á Valladolid, y en ambos asuntos no vemos más que trámites y formalidades con que el expediente lo esteriliza todo en nuestro país. Han pasado muchos años, se ha emborronado mucho papel, y no se ha hecho nada.

Algo más fecundo aparece el ramo de abastecimiento de aguas á poblaciones y la Memoria da cuenta de los de Barcelona, Toledo, Tudela y Zamora. En cuanto á los canales de navegación, sólo figura el nombre del antiguo canal Imperial de Aragón.

En los de riego y fuerza motriz, se da cuenta del estado de los del Príncipe de Asturias, Bugejar, Lobres y Solobreda, La Amistad, La Comba, Henares, Sobrarbe, Llitera, Jaca, Esla, Urgel y la derivación del Ebro en Logroño. Entre los exclusivamente de riego, se mencionan los del Mediodía en Almería, derivación del Guadalquivir en Córdoba, Albolote y Genil en Granada, Guadalimar en Jaén, canales de Estremadura, Fuentes de Guadalupe y Villarejo en Madrid, de la Granja en Palencia, de Escatron en Tarragona y de Talavera de la Reina en Toledo.

Docena y media de concesiones se mencionan para el aprovechamiento de aguas para riego y fuerza motriz; y en el capítulo de desecación y saneamiento de terrenos se habla de los pantanos de la desembocadura del Llobregat, de los obras de la bahía de Cádiz, de los pantanos de Almenara, la Llorca y Chilches, en Castellón; de las marismas de Allones, de Salinas y de Corobedo en la Coruña; de la playa de San Cristóbal en Granada; de las marismas de Amara y terrenos ganados al mar en San Sebastián, arroyo de Zurriola y Urumea en Guipúzcoa; lago de Almonte y marismas de la capital en Huelva; laguna de Sarrinena, en Huesca; marismas del Eo, Oro de Fazouza y Foz en Lugo y Oviedo; lagunas de Campillos y de Fuente-Piedra, en Málaga; Antela en Orense; marismas de Piles, Nalon, Villaviciosa, Colombes, Avilés y Aboño, en Oviedo; Nava de Campo, en Palencia; de Noella, Jerez, San Simón, Redondela y Umia, en Pontevedra; San Vicente de la Barquera, Heras y Tijero, Colindres, Liano, Bárcena de Cicero y Trieto, en Santander; de Lebrija y de Calderón, en Sevilla; Delta del Ebro, en Tarragona; lagunas de Gallocanta, en Teruel; de Albalat, en Valencia; marismas de Somorrostro, de Lequeitio y Bilbao, en Vizcaya; prados de Pinseque, en Zaragoza, y Albufera de Alcudia, en Mallorca.

El artículo de pantanos se ocupa de los de Boca de Oria en Almería; Grajal y Cardiel, en Avila; Hija y Alloza, en Teruel, y el de Almocheuel, en Zaragoza.

En materia de encauzamiento de ríos y navegación fluvial, se trata del Adra, el Guadalquivir, el Nervión y la ría de Guernica.

Con arreglo á la legislación moderna, los gobernadores

pueden conceder ciertas obras, y á las de esta clase consagra la Memoria un artículo, otro al canal de Lozoya, otro á la extracción de buques sumergidos en la bahía de Vigo. Este último contiene noticias curiosas sobre este asunto semi-legendario, de que acaso daremos cuenta en otra ocasión.

En cuanto á los datos del libro que nos ocupa, no se prestan por su naturaleza á un resumen, que por otra parte sería de escaso interés para nuestros lectores.

El conjunto de la Memoria nos parece bien; mejor, si cabe, que las anteriores, y es una prueba más de la reconocida é inteligente actividad del Excmo. Sr. D. Eusebio Páge, director de Obras públicas en cuyo tiempo se hizo.

SOCIEDAD DE AGRICULTURA Y ACLIMATACION.

Segun habíamos anunciado, el martes último se verificó en el local de la Asociación de ganaderos, la reunion de los socios fundadores de la Sociedad de Agricultura y Aclimatacion de España, con una concurrencia bastante numerosa, estando representada más de la mitad de las acciones suscritas. Ocupó la presidencia de edad el señor Goicorrotea, y despues de leida la lista general de los socios y consignado el número de los presentes, se preguntó por la mesa si se consideraba que habia número para deliberar, siendo contestada afirmativamente la pregunta.

Antes de declararse constituida la Sociedad, hubo un debate incidental en que tomaron parte los señores marqueses de Bedmar, de San Carlos, de Monistrol y algun otro, sobre la extension de propósitos con que la nueva institucion se fundaba; debate á que puso fin la lectura, pedida por un señor socio, de las bases firmadas por todos los concurrentes, y que determinan bien claramente los propósitos y alcance con que se funda la Sociedad.

Como afirmacion de ellos, se leyó una erudita y oportuna Memoria, que creemos sea debida á la competente pluma del Sr. Lopez Martinez, secretario de la Asociación general de ganaderos y tan conocido por sus dotes especiales y por sus escritos.

Con el fin de concretar el pensamiento y determinar los primeros trabajos que la Sociedad deberá emprender, el catedrático Sr. Torres Muñoz y Luna leyó otra notabilísima Memoria sobre las estaciones agronómicas y gabinetes de química aplicada á la agricultura, en cuya especialidad el Sr. Torres Muñoz es el digno heredero en España de su ilustre maestro el célebre baron Justo Liebig. Su notable trabajo, enriquecido con datos, planos y presupuestos, perfectamente razonado, y hasta notablemente hecho bajo el aspecto literario, cautivó con razon á la concurrencia, que lo oyó con el mayor gusto, hasta sin notar su gran extension reclamada por la naturaleza del asunto.

Declarada la constitucion de la Sociedad y debiéndose proceder á su constitucion legal y á la redaccion de los Estatutos, base del acta de fundacion, se nombró una comision ejecutiva encargada de redactar y someter á la aprobacion de una nueva Junta general los documentos necesarios. Para esta comision fueron nombrados: el duque de Fernan Nuñez, D. Francisco Goicorrotea, D. Agustin Alfaro, D. Agustin Pascual, D. Ramon Torres Muñoz y

Luna, D. José Emilio de Santos, D. Manuel Silvela, marqueses de Alcañices, de Bedmar, de Monistrol y de San Carlos, D. Manuel Flores Calderon, D. Miguel Lopez Martinez, y D. Estanislao Malingre.

Sabemos que la comision se reunió el miércoles á las cinco de la tarde, para dar comienzo al trabajo que le ha sido encomendado, y que se propone activar todo lo posible.

Está dado el primer paso: segun el comienzo todo hace presumir con fundamento que la Sociedad española de Agricultura y Aclimatacion nace con vigor, promete larga y fecunda vida, y ha de producir grandes beneficios al país tan necesitado de prosperidad y de riqueza. Nos congratulamos por el país y por la naciente Sociedad, á cual corresponderá la gloria de prestarle buenos servicios.

Hé aquí en qué términos se expresa *El Popular* sobre la Sociedad de Agricultura:

«Nuestro apreciable colega de Sevilla *La Andalucia*, se ocupa en su artículo de fondo correspondiente al martes último de *La Sociedad de Agricultura y Aclimatacion*, que recientemente se ha instalado en Madrid, y de la cual, como en el presente número, nos hemos ocupado en otros, varias veces.

Aquel colega, reconociendo los inmensos beneficios que ha de proporcionar aquella Sociedad á sus asociados, la recomienda eficazmente, y excita á sus paisanos y que lleven á la misma su cooperacion científica y material para obtener aquel fin.

De tanta utilidad puede ser para los labradores y propietarios dicha Asociación, que ninguna persona, dice el colega de Sevilla, que se interese por el desarrollo de la riqueza pública en nuestra patria, puede ser indiferente á los trabajos de la Sociedad, ni negar su apoyo á la obra fecunda que intenta llevar á cabo.

Preciso es, á juicio de los hombres más competentes y versados en la materia, que si se ha de regenerar nuestra agricultura para sacarla del abatimiento en que se halla, se preste la Asociación de labradores y propietarios, el más decidido apoyo moral y material, pues no queda otro camino para obtener tan importantes ventajas.»

EXPOSICION REGIONAL DEL ESTE.

Interin recibimos datos detallados para continuar nuestra comenzada reseña de la industria catalana, vamos á ocuparnos de los productos de la agricultura y de la industria agrícola contenidos en la sala primera.

Un hecho de la mayor importancia resalta á primera vista, cual es el aumento que ha tenido la exportacion de nuestros frutos y caldos en los últimos veinte años. Véase el valor comparado en reales vellon de la exportacion entre los dos años que limitan el indicado período.

ARTÍCULOS EXPORTADOS.	1853.	1873.
Vinos.	285.124.660	736.357.844
Aguardiente.	14.561.764	23.114.544
Arroz.	5.427.676	9.737.852
Exporto.	2.067.176	24.559.576
Algarrobos.	»	5.339.968
Seda en rama.	14.301.284	16.826.352
Almendras.	5.293.698	28.963.420

En junto. 326.775.228 844.899.556
Estos artículos no son los únicos que han tenido au-

mento de exportacion, pues es rarísimo el que se ha estacionado; y, sin embargo, el valor de esa exportacion ha crecido en un 161 por 100.

Y no debemos pasar en silencio que esa progresion se ha realizado tambien en los productos de la industria: el valor de los metales elaborados exportados fué:

en 1853 de. 107.569 604 reales.
y en 1873 de. 185.859.856 »

Aumento. 78.290.252 reales.

A medida que adelantemos este trabajo, tendremos ocasion de ir exponiendo cifras tan satisfactorias como las precedentes; algunas, sobre todo de artículos de produccion española que hace veinte años no se exportaban ni poco ni mucho, y que hoy contribuyen de una manera importante al movimiento comercial de España. Ahora, procedamos á la ligera reseña á que hoy nos hemos propuesto limitarnos.

La sala primera que nos ocupa es, como queda indicado, la que contiene los caldos y otros productos de la agricultura en bruto ó preparados para el consumo.

A los vinos corresponde el primer lugar por el número de los expositores, y porque constituyen una magnífica coleccion, aun no figurando en ella los renombrados de Andalucía y de la Mancha, países no comprendidos en la region á que la Exposicion del Este se limita. En la actualidad todos ó casi todos los vinos españoles han mejorado por el mayor esmero con que la vid se cultiva y la mayor perfeccion con que su fruto se elabora; pero los honores de ese gran progreso corresponden principalmente á Valencia y Cataluña.

No se han hecho aun en esta Exposicion catas periciales, ni análisis de los vinos; así, pues, nos habremos de reducir en estos momentos á los que hemos tenido ocasion de probar, á la opinion de personas competentes que los conocen, y al crédito de que ya disfrutaban y los premios que han obtenido en otras exposiciones así nacionales como extranjeras.

Con arreglo á esto, y sin perjuicio de rectificar en favor de los productos cuya importancia demuestren las pruebas oficiales, nos merecen concepto de primera clase los siguientes:

VINOS.

De Valencia, de D. Antonio Sanchez Almodóvar. Este expositor produce siete clases distintas, todas buenas; pero particularmente el de mesa llamado *Medoc alicantino*, que en nada desmerece del francés, y cuesta la sexta parte, y otro seco blanco á que su productor llama *Aljan*, parecido al Madera y comparable en efecto con él. Los otros cinco con sus semejantes son: Morsi (Rhin), Carolina (Fontignan), Victoria (Sauterne), Boval (Oporto), y Espumoso (Champagne).

Apenas necesita encarecerse la Malvasía catalana, cuyo crédito está asegurado desde muy antiguo, y la presentan D. José B. Puig de Galup, que tambien ha expuesto su Dorado dulce, y D. Juan Bofell y Pintó, ambos de Barcelona. Otro expositor de Alicante, el Sr. D. José Amérigo, expone tambien una Malvasía sobre la que no podemos

todavía formar juicio, así como de sus otros vinos denominados Oporto, Fondellon, Jerez, Aloque y Biar.

Los Sres. A. M. Llovet y compañía, de Barcelona, exponen Moscatel, Garnacha y Macon, que pueden calificarse de primera clase; lo mismo que el tinto Garnacha y Dorado dulce, de D. José Buxeres, todos de Barcelona, y el moscatel añejo y el seco de D. Ricardo Stárico, de Valencia.

Son notables asimismo el Albafior, de las Baleares, presentado por D. Fernando Cotener; el Tinto de pasto de 1872, Dorado seco suave de 1864 y Moscatel dulce de 1865, producidos por D. José Calabuig, de la provincia de Valencia; los de D. Joaquin Pedrosa, de Castell de Mar (Barcelona) de las clases de mesa, moscatel, dulce, malvasía y seco; mereciendo por último muy especial mencion los tintos y blancos de D. José Ceriola.

Entre los vinos que, provisionalmente y hasta que se analicen, colocaremos en la categoría inmediata á todos los mencionados figuran: los de los Sres. Perera é hijos, de Valencia, tinto añejo de 1.^a, 2.^a y 3.^a, y de pasto de 1.^a y 2.^a; el blanco de D. Vicente Lasala; el albillo, de D. Pedro José Nager, ambos tambien de Valencia; el Moscatel de D. Serapio Artigues, de Játiva; el seco y el de mesa de don Ramon Tornell y compañía; el rancio de D. Joaquin Font y Ferrer; el clarete dulce y seco de D. Francisco de A. Oliver y Coll; el rancio seco de los Sres. Oliver y compañía, los cinco últimos de Barcelona, y el Tinto dulce, la Garnacha y el seco, de D. J. P. Lacace de Zaragoza.

Tambien han expuesto sus vinos dulce y entredulce los Sres. Oliver hermanos, de Barcelona; su Vermout, D. Salvador Salles, de la misma localidad; los Sres. Hipólito Avansais é hijo, de Madrid, tinto y blanco; el Sr. D. Mariano de Soria, tambien de Madrid, el que lleva el que denomina «vino superior», D. Lorenzo Oliver, de Barcelona, de mesa y blanco dulce; D. Lamberto Amat, de Elda, clarete; D. Mariano Zacarés, de Valencia, moscatel; D. Vicente Oliag, de la misma procedencia, vinos dulce y seco; los Sres. Lopez Ausó, de Zaragoza, tinto de mesa; D. Anselmo Fernandez, de Requena, vino blanco; viuda de Miranda, de Valencia, añejo, seco y dulce; D.^a Asuncion Reinos, de Zaragoza, vino de mesa, y D. Joaquin Font y Ferrer, su conocida Monserratina.

AGUARDIENTES.

Figuran en este grupo: D. Vicente Zacarés, de Valencia, con su aguardiente de 25 grados, y el dulce (jarabe); D. Mariano Soria de Madrid, y algun otro que no recordamos.

Han expuesto licores, D. Joaquin Pedrosa, de Castell de Mar; D. Pedro Prast del Monte (tambien expositor de vinos) de Madrid; D. Mariano de Soria, de Madrid; D. Vicente Ortega, de Valencia; D. José Amérigo, de Alicante, Burbano hermanos, de Morata, y D. Pedro Lahoz su anisete de Escatron.

VINAGRES.

No terminaremos esta mencion de expositores de los productos de la vid sin consignar los nombres de D. Jaime Ferrer, de Alicante y D. Mariano Soria, de Madrid, expositores únicos de este artículo.

CERVEZA.

Merece particular mencion y ser recomendada á la atencion del público, la excelente cerveza de los señores Camps y Kuentzmann de Barcelona, que en nada cede á las buenas de Alemania. Los concurrentes la conocen bien y saben apreciarla, pues en el parque de la Exposicion hay establecido un despacho.

ACEITES.

No son muy numerosos los expositores, pero sí muy notables sus productos: exponen D. Joaquín Font y Ferrer, de Barcelona, y D.^a Asuncion Reinosa, de Zaragoza.

Es digna de mencionarse la exposicion del arroz en sus diferentes estados que los Sres. Moret hermanos, de Valencia, presentan como muestra del despepitado ó munda de este cereal á que dichos señores se dedican. El arroz de Valencia es indudablemente de 1.^a clase; pero le hace gran competencia por el precio el de los Estados-Únidos, cuyos lagos favorecen esta competencia, sobre todo en América. Tambien predomina en los mercados de Inglaterra.

Concluiremos este rápido bosquejo, citando la bella y variada exposicion de cereales, semillas, frutas secas, espantos, palmas y otros muchos frutos, que presenta la Sociedad Valenciana de Agricultura, exposicion que ella sola suministraria materia para un artículo. Todos saben cuantos servicios viene prestando á la industria agraria esta excelente institucion, lo cual es una elocuente prueba, si más pruebas se necesitaran, de la importancia de semejantes centros, desde donde se difundan las progresos y mejoras que tanto há menester la agricultura.

PRENSA EXTRANJERA.

Moniteur de la Banque.—«El levantamiento del sitio de Bilbao, dice nuestro colega, no ha producido los resultados que se suponía. La insurreccion carlista ha sufrido un jaque, pero no está todavía cerca de ser reprimida; y la falta de union entre los adversarios de D. Carlos es muy apropiado para no desalentarla. No hay ninguna esperanza de que pueda pagarse el cupon próximo. Obligado el gobierno á aplicar todos sus esfuerzos á la represion de la insurreccion, no puede combatir eficazmente el contrabando, y el déficit que causa la disminucion de los ingresos de aduanas viene á aumentar el vacío que causan en el Tesoro los gastos de la guerra.»

La Finance Nouvelle.—Hace una reseña política de nuestro país que carece de interés, acentuando sus palabras al tratar de la feroz conducta de los carlistas.

Bajo el epígrafe «el Correo de España,» publica un articulo motivado por el que publicó nuestra GACETA sobre el asunto y del cual copia los principales párrafos. *La Finance Nouvelle*, añade que, más afortunado que su colega de Bruselas la *Gaceta internacional*, que dice no haber recibido un sólo número de nuestro periódico desde el mes de Diciembre, ha logrado que lleguen á sus manos cuatro números en lo que va de año.

Dice del Moviliario español:

«Está en reanimacion sensible: la semana precedente la vimos retroceder á 385; hoy la encontramos cerca del curso de 400. al cual aspira desde hace tiempo. Las últimas noticias, que son buenas, no pueden menos de facilitar ese impulso.»

Consigna los aumentos de ingresos de 83.629 francos en el

Norte de España; de 12.298 en el Sevilla á Jerez; de 177.521 en Madrid á Zaragoza y Alicante, y de 11.425 en el de Córdoba á Sevilla.

Moniteur des intérêts matériels.—Continúa, como hace tiempo, sin ocuparse de asuntos españoles.

L'Industrie.—Dice que el Madrid á Zaragoza y Alicante se ha elevado á 290, y que el Norte de España está á 115.

«La exterior española, dice, que estaba en alza señalada, ha vuelto desde 20 1/2 á 19 1/4. La incertidumbre sobre los carlistas ha seguido al levantamiento del sitio de Bilbao.» El colega, despues de algunas consideraciones, califica de muy perjudicial á la marcha de los acontecimientos la lucha de los partidos, funesta tambien para la cuestion financiera

FERRO-CARRILES HISPANO-AMERICANOS.

Ferro-carril de Bahia y San Francisco.—Las entradas por el último medio año, asciende á libras 79.920, incluyendo los intereses garantizados de libras 63 000, y los gastos á libras 27.564, que dan un saldo de libras 52.3 6; pero como esto no es suficiente para pagar 6 por 100 por año, se propone señalar libras 1.644 de las libras 2.055 añadidas al capital activo, durante los seis meses, con lo que podrá atenderse al dividendo. El capital expedido es de libras 1.799.150, con un saldo de libras 850.

Ferro-carril de Bahia de la Habana y Matanzas.—Los Sres. J. Henry Schroder y Compañía, dan á conocer los números de los siete bonos (valor libras 700) del Trozo de Cuba á Guacarmaro, que han sido señalados para pagarse á la par en 1.^o de Mayo; tambien que los intereses del semestre vencido en dicha fecha, serian debidamente atendidos.

Ferro-carril de Bolivia.—El balance presentado á la Junta, señalaba un saldo existente en caja de más de libras 125.000. Se han colocado 23.976 acciones, que representan un valor de libras 239 700.

Ferro-carril Uruguay Central de Montevideo.—El 13 de Febrero último se habian terminado 88 1/2 millas de la linea desde Montevideo, quedando sólo 6 1/2 millas para llegar hasta Durazno, y se esperaba quedaria terminado en todo el mes de Abril.

Ferro-carril Oriental Argentino.—Se recibió un telegrama anunciando que el gobierno habia inspeccionado y aprobado la primera parte de la linea desde Concordia á Federacion; unas 34 millas, y que la explotacion empezaria en 28 de Marzo.

Ferro-carril de Recife y San Francisco.—El balance de fin de semestre presenta un saldo de libras 31.917 y se anuncia un dividendo de 5 1/4 por 100 anual, con 460 libras de adelanto, lo mismo que en los dos semestres anteriores. Se observa que los ingresos no han sido tan considerables como en 1872, debiéndose á la falta de cosechas de azúcar, pero el estado de la Compañía es muy satisfactorio.

Ferro-carril de calles en Brasil.—El saldo sólo es de libras 761, despues de pagar intereses, lo que se recomienda sea atendido con preferencia. La direccion se esfuerza en reducir los gastos.

Tramvías de la ciudad de Buenos Aires.—Las entradas durante el año terminado en Diciembre ascienden á 956.364 libras, los gastos de explotacion á 54.454 libras, y se señala un dividendo de 12 por 100 al año, creándose un fondo de reserva de 4.000 libras.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Portugal. Los tenedores de obligaciones del ferro-carril del Norte, han dispuesto hacer comparecer ante los tribunales á la Compañía.

El empréstito para el ferro-carril del Miño ascendió á duros 85.874.564: siendo la cantidad solicitada de 1.867.021, correspondió escasamente el 2 por 100 del capital á los suscritores. El de-

pósito era de poco más de 100 reales cada obligacion, lo que sobre las 918.801 suscritas, elevó los depósitos próximamente á cinco millones de duros.

Montevideo. Se ha terminado y puesto en explotacion el ferrocarril entre las ciudades de San Pedro y San Leopoldo.

Francia. El ministro de Obras públicas acaba de abrir un crédito para costear los estudios de un ferrocarril de Angulema, sobre el Nevers, por Conflans, la Souterraine y La Chatre.

Méjico. El 15 de Abril se inauguró con toda solemnidad la línea telegráfica que une á San Juan Bautista de Tabasco con las ciudades de Laguna y Campeche. Dentro de poco se podrá enviar un despacho de Mérida á Matamoros, y de Matamoros á los antipodas.

Inglaterra. En la semana terminada el 26 de Abril los ferrocarriles ingleses han recaudado 1.041.693 libras, contra 1.014.910 en la correspondiente de 1873; y el ingreso por día y kilómetro resulta, por término medio, de 161, contra 158 pesetas.

En la semana terminada el 3 de Mayo, se han recaudado 1.064.538 libras, contra 1.039.983; y el producto medio kilómetro diario ha sido de 164 pesetas, contra 162.

Alemania. El departamento oficial de ferrocarriles acaba de terminar el proyecto de ley relativo al aumento de las tarifas, cuyo proyecto se someterá inmediatamente á la aprobacion del Consejo federal.

Austria. La *Gaceta de Viena* publica el acta por la cual la concesion de un ferrocarril desde Felkenau á la frontera boemo-sajona, cerca de Grasslitz, se otorga á la Compañía del camino de hierro de Buschtiehrad.

Argelia. Se ha declarado de utilidad pública la construccion de un camino de hierro de Arsew á Saida, con prolongacion de 70 kilómetros en direccion de Geryville. Tambien se ha declarado de utilidad pública por decreto de 7 de Mayo el establecimiento de un ferrocarril de Bona á Guelma. El departamento de Constantinopla ha sido autorizado á proceder á la ejecucion de esta última línea.

Hungria. Los periódicos húngaros han publicado el texto del convenio celebrado entre el gabinete de Buda-Pest y el gobierno servio relativo al enlace de la línea Belgrado-Alexinack, más conocida por el nombre de camino de hierro del valle de la Morava; dando por resultado asegurar el enlace de los ferrocarriles servios con la red turca. Por su parte, el gobierno de Servia se compromete á prolongar el citado camino á través de su territorio, hasta el punto en que las vías servias y húngaras deban empalmar con las de Turquía.

LOS FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

(Conclusion).

IV.

La red de los ferrocarriles de España tiene por base principal la union de Madrid con los puertos del Océano y del Mediterráneo, más importantes, ya por la cuantía de su comercio, ya por ser arsenales de la marina de guerra; el enlace de la red con la de Francia y Portugal, el poner en comunicacion la capital de la nacion con las de las provincias que determinan las condiciones anteriores. Las líneas que así resultan forman un sistema radial, cuyo centro es Madrid, completado por algunas transversales.

En la actualidad constituyen la red española los caminos de hierro que se hallan en explotacion y en curso de construccion que expresa el cuadro siguiente; redactado, prescindiendo de las Compañías que las tienen á su cargo, y atendiendo sólo á su distribucion en el territorio de la Península, y expresadas las distancias en números redondos.

	En explotacion. Kils.	En construccion. Kils.	Totales. Kils.
Madrid á Irun.	640	»	640
Medina del Campo á Salamanca.	»	78	78
Medina del Campo á Zamora.	90	»	90
Venta de Baños á Santander.	229	»	229
Quintanilla de las Torres á Orbó.	13	»	13
Palencia á la Coruña.	202	355	557
Leon á Gijon.	53	142	195
Monforte á Vigo.	»	177	177
Santiago á Carril.	»	41	41
Langreo á Gijon.	39	»	39
Madrid á Francia por Zaragoza y Barcelona.	809	68	877
Zaragoza á Alsásua.	218	»	218
Tudela á Bilbao.	249	»	249
Triano á la ría de Bilbao.	7	2	9
Zaragoza á Gargallo.	»	144	144
Tardienta á Huesca.	21	»	21
Selgua á Barbastro.	»	19	19
Lérida á Tarragona.	62	41	103
Barcelona á Sarriá.	5	»	5
Barcelona al empalme.	75	»	75
Granollers á San Jun de las Abadesas.	»	90	90
Madrid á Cádiz.	729	»	729
Aranjuez á Cuenca.	»	158	158
Castillejo á Toledo.	26	»	26
Alcázar de San Juan á Alicante.	307	»	307
Chinchilla á Cartagena.	227	»	227
Venta de la Encina á Valencia.	113	»	113
Manzanares á Badajoz.	351	»	351
Córdoba á Málaga.	192	»	192
Bobadilla á Granada.	102	19	121
Utrera á Moron.	35	»	35
Utrera á Osuna.	27	35	62
Jerez al Trocadero.	27	»	27
Sevilla á Huelva.	»	110	110
Odiel á Társis.	47	»	47
San Juan del Puerto á Buitren.	36	12	48
Madrid á Malpartida.	»	243	243
Valencia á Barcelona.	373	»	373
Córdoba á Almorchon.	92	44	136
Mérida á Sevilla.	»	189	189
Totales.	5.397	1.918	7.315

Para estudiar las condiciones generales en que se han establecido los ferrocarriles españoles que constituyen en realidad la red actual, basta tomar en consideracion las líneas siguientes:

Madrid á Irun.—Que principiando en el valle del Tajo salva la cordillera del Guadarrama, pasa al del Duero, para atravesar despues la divisoria entre este rio y el Ebro, y abandonar más adelante esta ultima cuenca para atravesar la cordillera Pirenaica y terminar en la vertiente cantábrica.	640
Venta de Baños á Santander.—Que desde el valle del Duero atraviesa la cordillera cantábrica.	229
Palencia á la Coruña.—Que principia en la cuenca del Duero, salva la divisoria entre este rio y el Sil, y despues la que separa este rio del Miño.	557
Leon á Gijon.—Que principiando tambien en la cuenca del Duero, pasa la divisoria Cantábrica.	195
Madrid á Barcelona.—Que principia en la cuenca del Tajo, atraviesa la divisoria entre este rio y el Ebro; y despues la que separa este del Llobregat.	87

Miranda á Bilbao.—Que tiene su origen en el valle del Ebro y salva la divisoria Cantábrica.	104
Madrid á Cádiz.—Que principia en la cuenca del Tajo y pasa la divisoria entre este rio y el Guadalquivir.	729
Alcázar á Alicante.—Que desde la cuenca del Guadiana pasa la divisoria que lo separa de las vertientes al Mediterráneo.	306
Chinchilla á Cartagena.—Que recorre la vertiente del Segura.	227
Venta de la Encina á Valencia.—Que desde lo alto del puerto de Almansa baja al mar.	113
Manzanares á Badajoz.—Que recorre la cuenca del Guadiana.	351
Córdoba á Málaga.—Que atraviesa la divisoria entre el Guadalquivir y las vertientes al Mediterráneo.	192

(Revista de Obras públicas.)

TRAMVIAS.

La importancia de este género de caminos es mayor cada día. Los tramvías del Norte de París podrán dentro de poco abrirse á la explotación: la línea de la Puerta Maillot á Suresnes se abrirá probablemente en el próximo mes de Junio, estando ya puestos los rails hasta el puente de Neuilly. La Compañía, por otra parte, piensa enlazar por medio de nuevas líneas, con el ferrocarril del Norte, las grandes industrias de la llanura de Aubervilliers, y con el ferrocarril de Orleans las fábricas de Courbevoie, Puteaux y Suresnes. Se han hecho ya contratos con los industriales de Aubervilliers, y se negocia para celebrarlos también con los establecimientos del Oeste.

La Compañía solicita no tener más que una sola tarifa y una sola clase de viajeros, tomando la distancia como base de la tarifa. Este sistema, adoptado por la mayor parte de los tramvías ya establecidos, produce resultados igualmente ventajosas para las empresas y para el público.

SOCIEDAD DE LOS FERRO-CARRILES

DE

ALMANSA Á VALENCIA Y TARRAGONA.

MEMORIA leída en la Junta general ordinaria de accionistas, el día 29 de Abril de 1874.

SEÑORES:

Lamentábase la Dirección, al dar cuenta de los resultados obtenidos en el ejercicio de 1872, de la situación que en aquella época atravesaba la generalidad de los ferro-carriles, y á pesar de que las contrariedades con que esta empresa había tenido que luchar en dicho ejercicio no impidieron que sus productos siguiesen el movimiento ascendente iniciado en años anteriores, creyó un deber de lealtad exponer á los señores accionistas los graves temores que en aquellos momentos preocupaban á la Dirección, en vista del giro que tomaban los acontecimientos políticos, y que por desgracia han afectado de una manera harto sensible á los intereses de esta Compañía.

Inaugurado el ejercicio del año 1873 bajo la presión de las huelgas generales que habían principiado á extenderse en el año anterior, sus funestas consecuencias vinieron á pesar sobre esta Sociedad durante el primer trimestre de dicho ejercicio. Perturbado por esta causa el servicio de la explotación en todas sus condiciones, entorpecido el tráfico y contrariadas las combinaciones que, para fomentarlo, había ido planteando la Dirección en el año anterior con satisfactorios resultados, observóse ya en aquel período una tendencia á la baja en los rendimientos del ca-

mino. La dirección no perdonó medio para hacer frente á este conflicto; y atenta siempre á lo que el interés social aconsejaba, consiguió por fin que el servicio volviera á regularizarse y que el tráfico entrase de nuevo en sus condiciones normales hasta el punto de que la Sociedad llegó á cerrar el segundo trimestre del año con un aumento sobre los ingresos obtenidos en igual período del anterior; aumento que compensaba en parte la baja sufrida en el primer trimestre y que venia á confirmar las justas esperanzas que ofrece el porvenir de nuestras líneas.

Pero vino el mes de Julio y desde esa fecha la suerte de la empresa quedó á merced de un cúmulo tan espantoso de adversidades, que de día en día se han ido agravando y que dejarán por algún tiempo en su existencia profunda y dolorosa huella. Rudamente combatida la circulación de los trenes en la línea de Valencia á Tarragona desde los últimos meses del año 1872, la explotación se veía dificultada é interrumpida con lamentable frecuencia por efecto de las amenazas y atentados cometidos contra el personal y el material durante el primer semestre de 1873. Todavía, sin embargo, pudo la Dirección ir conjurando en ese período los peligros que á cada momento se presentaban con caracteres más siniestros, merced á los esfuerzos hechos con infatigable perseverancia para mantener en medio de tantos contratiempos la circulación de los trenes y á las medidas adoptadas para garantizar la seguridad en la explotación y evitar que se alejase el tráfico, como era natural que sucediese, teniendo el ferro-carril la competencia del mar entre Valencia y Barcelona, desde el momento en que aquella seguridad hubiera desaparecido. Mas desgraciadamente las dificultades con que la Dirección tenía que luchar fueron ya insuperables al principiar el segundo semestre. Mientras los sucesos políticos, que ocurrieron en esta capital en los meses de Julio y Agosto, hicieron forzoso que por espacio de más de quince días quedase en la línea de Almansa limitado el servicio entre Silla y Encina; y entre Tortosa y Tarragona y Albuixech y Castellón en la de Valencia á Tarragona; mientras por esta causa anulábase completamente para la Sociedad el importante tráfico con las líneas combinadas y el de las productoras zonas de ambas líneas con el puerto de Valencia, el movimiento carlista adquirirá á la vez extraordinarias proporciones en la provincia de Castellón; y destruidas en poco tiempo importantes obras de fábrica, é incendiadas las estaciones en su mayor parte, no fué ya humanamente posible, al terminar los acontecimientos de la capital, volver á explotar la línea de Valencia á Tarragona en toda su extensión. Limitado el servicio primero entre Valencia y Castellón, ni aun en este corto trayecto pudo después mantenerse la circulación; motivo por el cual hubo de cesar esta el día 30 de Agosto, desde cuya fecha quedó completamente suspendido el movimiento de trenes en la línea de Valencia á Tarragona y privada por consecuencia la Sociedad de los importantes productos que de la misma obtenía. Si grave había sido hasta entonces la situación de la empresa, desde este instante parecía insostenible; porque no era razonable esperar que los rendimientos de la línea de Almansa bastasen á sufragar los gastos ordinarios y corrientes de la explotación y además los desembolsos que exigían los compromisos contraídos para el abastecimiento y reposito de los materiales contratados en el extranjero, con el objeto de atender á la conservación y reparación del camino y del material móvil. La reducción del personal hasta quedar el estrictamente necesario para la explotación de la línea de Almansa, no era posible sin dejar completamente abandonada la línea de Tarragona y los efectos de la pertenencia de la empresa que existían en las estaciones y depósitos. Suprimir una parte del personal que, como el de la conducción, por ejemplo, exige condiciones especiales en sus individuos, hubiera sido una medida poco prudente, cuando la Sociedad podía necesitarlo de un momento á otro, por cuya razón prefirió reducir el importe de este gasto determinando que dichos empleados y los operarios de los de-

pósitos prestasen sus servicios por quincenas, lo cual equivalía á rebajar á la mitad el referido personal. De este modo, y con la reduccion á la mitad de las horas de trabajo en los talleres, con el descuento de una parte de la asignacion de la Direccion y de los haberes de los empleados de mayor sueldo, descuento que voluntariamente aceptaron tambien los individuos de la comision de señores obligacionistas; y por último, con la sensible pero inevitable medida de disolver las brigadas de conservacion y vigilancia y de que el personal que quedase en las estaciones de la línea de Tarragona para su custodia percibiese sólo la mitad de su haber, se alejaba el riesgo de que los rendimientos íntegros de la línea de Almansa fuesen completamente consumidos por los gastos de la explotacion. La Direccion ha sufrido grandes amarguras al verse obligada á dejar sin sustento á un ercido número de familias, pero el estado económico de la empresa la imponia el deber de acallar sus sentimientos y lo ha cumplido.

Aun así la Direccion no podia abrigar la seguridad de realizar sus propósitos, porque basados en los resultados de la explotacion de la línea de Valencia á Almansa, temia, y con fundamento, que á ella alcanzasen tambien los desastrosos efectos de la guerra civil; y bien pronto tuvo el sentimiento de que hechos muy deplorables viniese á confirmar sus temores. Desde el mes de Setiembre en que esos hechos se iniciaron se desvaneció toda esperanza y quedaron quebrantados todos los calculos sobre la explotacion de dicha línea, porque esta dependia ya de acontecimientos que no podia la Direccion evitar y que vinieron acompañados de una serie de atentados tan funestos como el del puente de Boquilla, última y espantosa catástrofe con que la Sociedad cerraba el penoso ejercicio de 1873.

Sentados estos precedentes, la Direccion cree excusado entrar como de costumbre en el análisis minucioso y comparativo de los ingresos y de los gastos, toda vez que no hay términos hábiles de comparacion entre épocas tan distintas como las del año 1872 y 73, y que ninguna deducccion racional cabe hacer tampoco de los resultados de una explotacion plenamente desorganizada en todas sus condiciones.

Los ingresos, no obstante, han ascendido á la suma de reales vellon 18.279.371'60 céntimos, presentando una baja, con relacion á la del año anterior, de Rvn. 6.948.762'66 céntimos. Todos los conceptos que comprenden los ingresos han sufrido las consecuencias de lo anormal de las circunstancias, pero muy especialmente los más importantes que son: trasportes de viajeros, mercancías y ganados. Los viajeros acusan en el número una baja de 331.169 y en el producto Rvn. 2.710.223'82 céntimos; las mercancías 62.737 toneladas de menos en el peso y 2.763 406 reales 26 céntimos en los productos, representando los ganados 309.053 cabezas menos trasportadas y una disminucion de 1.257.837 reales 13 céntimos.

Ingresos.

Los perjuicios que la Sociedad ha sufrido en los ingresos durante este ejercicio no pueden graduarse exclusivamente en la diferencia que aparece de la comparacion hecha con el anterior, pues siguiendo el movimiento ascendente de los últimos años y el que arroja la estadística en el segundo trimestre de 1873, es indudable que, á no haber mediado las causas expresadas, los ingresos hubieran excedido de 27 millones de reales.

(Se concluirá.)

EXPOSICION INTERNACIONAL DE CHILE EN 1875.

Por el último correo de América hemos recibido una circular y los primeros boletines de la Exposicion internacional de Chile para 1875, que publica oficialmente la comision directiva encargada de organizarla.

El decreto de organizacion dice así:

SANTIAGO, ENERO 2 DE 1873.

He acordado y decreto:

Art. 1.º El día 5 de Abril de 1875, se abrirá una Exposicion general de productos naturales, industriales, fabriles y artísticos, tanto nacionales como de lo demás países que quieran tomar parte en ella.

Art. 2.º La Sociedad nacional de Agricultura se encargará de formar el programa y reglamento para organizar dicha Exposicion, debiendo someterlos á la aprobacion del gobierno.

Art. 3.º Los planos y presupuestos de los edificios para la Exposicion que se están formando por orden del ministerio de Hacienda, serán examinados por el directorio de dicha Sociedad de Agricultura, el que los pasará al Gobierno con su respectivo informe para su aprobacion.

Art. 4.º El presidente de la Sociedad nacional de Agricultura será el director general de la Exposicion, pudiendo nombrar las comisiones que considerase conveniente para el desempeño de sus tareas.

Anótese y comuníquese.—Errázuriz.—Ramon Barros Luco.

No obstante el art. 1.º del precedente decreto, posteriormente se ha diferido la apertura de la Exposicion al 16 de Setiembre de 1875.

El día 14 de Marzo último, el gobierno ha publicado otro decreto aprobando los planos del edificio destinado á la Exposicion.

Esta se dividirá en cuatro secciones principales, á saber:

La 1.ª para las materias primeras ó productos no elaborados, destinados á la alimentacion y á las diversas industrias.

La 2.ª para la maquinaria de toda especie dando cabida á todos los elementos de trasformacion de la materia.

La 3.ª para los productos ya elaborados y destinados á servir las diversas necesidades del hombre, y finalmente

La 4.ª á las bellas artes.

Aun cuando esta division es bastante general y con arreglo á ella podria recibirse en la Exposicion toda clase de productos naturales ó elaborados, el programa determina las materias que comprende cada uno de los diversos grupos, señalando especialmente todos aquellos artículos que más convengan á las necesidades del país. Posteriormente, y á fin de precisar más todavía estas ideas, podrán las comisiones especiales de seccion, preparar instrucciones detalladas para la mejor inteligencia de los exponentes.

Las secciones abrazarán los siguientes grupos:

SECCION PRIMERA.

Materias primas.

- 1.º grupo. Sustancias no elaboradas destinadas á la alimentacion.
- 2.º — Sustancias animales ó vegetales usadas en la industria.
- 3.º — Productos minerales empleados en la industria.

SECCION SEGUNDA.

Maquinaria.

- 4.º grupo. Máquinas de uso directo.
- 5.º — Máquinas destinadas á la manufactura.
- 6.º — Material destinado á la explotacion de minas y á la fabricacion y beneficio de metales.
- 7.º — Material de construcciones civiles.
- 8.º — Material naval y militar.
- 9.º — Maquinaria de agricultura en general y herramientas y aparatos destinados especialmente á la agricultura y horticultura.
- 10.º — Instrumentos de física y procedimientos de aplicacion á las ciencias físicas.

SECCION TERCERA.

Industria y manufactura.

- 11.º grupo. Productos elaborados destinados á la alimentacion.
- 12.º — Tejidos de todas clases y materias, bordados, encajes etc.
- 13.º — Cueros y pieles preparadas y productos de curtimento y talabartería.
- 14.º — Papel y útiles de escritorio, material de tipografía, litografía y encuadernacion.
- 15.º — Artículos para vestido y de uso personal y doméstico, especialmente los de más aplicacion para las clases obreras y establecimientos penales ó de beneficencia.
- 16.º — Mueblería, tapicería, y en general artículos de decoracion y ornamentacion de habitaciones.
- 17.º — Trabajos de metales preciosos ó sus imitaciones, joyería y artículos de lujo.
- 18.º — Ferrería y mercería en general, quincallería, broncearía y cuchillería.
- 19.º — Cristales y vidrios, porcelanas y lozas: manufacturas cerámicas en general.
- 20.º — Productos elaborados de las industrias minerales empleados en las construcciones.
- 21.º — Productos metalúrgicos, y en general de la industria minera.

SECCION CUARTA.

Bellas Artes.

- 22.º grupo. Arquitectura, modelos, planos, etc.
- 23.º — Pintura.
- 24.º — Escultura; bajo-relieves, etc.
- 25.º — Grabados, litografías, etc.

SECCION ESPECIAL.

Instruccion pública.

26.º grupo. Material y métodos de enseñanza primaria, secundaria y universitaria, comprendiendo modelos de edificios, mobiliario, aparatos, instrumentos, material de gimnasia, publicaciones y textos de enseñanza, y material de bibliotecas populares.

Hemos creído útil hacer el precedente extracto, para conocimiento de nuestros lectores, por los grandes intereses y relaciones que existen entre España y las repúblicas hispano americanas.

LOS CABLES BRASILEÑOS.

Gracias al Brasil, la América del Sur, tan aislada hasta aquí del resto del mundo civilizado, va á enlazarse con el Africa, con Europa y con la América del Norte.

Ya una gran parte del cable trasatlántico está tendido entre Lisboa, las islas de la Madera y el Africa, y la segunda parte que se extenderá del Africa á Rio-Janeiro, estará dentro de poco en situacion de funcionar.

Por otra parte, el litoral brasileño posee actualmente una línea telegráfica de 3.700 kilómetros de longitud, y antes de pocos meses se comunicará, por la estacion de la isla de San Thomas, con el resto del mundo. Pero la línea ya abierta prestará pocos servicios al comercio hasta que se verifique la apertura de la seccion de Para á San Thomas. Será, pues, ventajoso obtener del gobierno brasileño un subsidio para el establecimiento de una línea provisional de vapores entre Para y San Thomas y viceversa. Por este medio, los despachos de Europa y de los Estados Unidos llegarían á Rio-Janeiro en cinco días.

En la actualidad, el *Vital de Oliveira* hace sondeos entre Para y San Thomas, para el establecimiento del nuevo cable futuro. Además, el emperador D. Pedro ha prometido á la Compañía argentino-brasileña un buque de guerra para los sondeos que deben preceder á la inmersión del cable entre Rio-Janeiro y la frontera meridional del imperio. Es de esperar que dicha capital será inmediatamente enlazada por el Sur con Buenos-Aires y por el Norte con San Thomas y con el resto del mundo.

MINAS DE ORO DE VICTORIA.

La Memoria oficial de la provincia de Victoria (Australia) relativa al trimestre de Junio de 1873, contiene datos que demuestran que la industria minera se encuentra en una situacion muy próspera. Resulta de dichos datos, comprobados por los de los compradores y mercaderes de metales, que la produccion total de oro durante el expresado trimestre fué de 283.248 onzas.

Los lavadores de aluviones, en número de 35.806, han suministrado 123.643 onzas, y los mineros ocupados en explotar los filones cuarzosos, en número de 17.079, han producido 150.605 onzas. El total de los mineros empleados en el distrito se eleva á 52.885, de los cuales 14.145 son chinos. El pozo más profundo de la colonia es uno abierto por una Compañía de Stawel, y titulado el pozo Magdola, que se continúa ahondando, el cual tenía al terminar el trimestre 1.225 pies ingleses (372 metros 40 centímetros.)

Una de las más bellas pepitas conocidas se ha encontrado en la concesion de Eldorado, cerca de Symthesdale. Su peso era de *ciento setenta y cinco onzas* y doce dineros, y su peso real en oro de 17 onzas. Se ha encontrado á una profundidad de 155 pies, y á distancia de más de 250 pies de una vena cuarzosa. Ningun rastro de oro fino se ha encontrado en las inmediaciones del filon.

CANAL INTEROCEÁNICO.

Hé aquí lo que escriben de Nicaragua á la *Gaceta oficial americana*, que se publica en Lóndres en sustitucion del *Bo de ambos mundos*.

El 7 de Marzo último llegó á San Juan del Norte el Gettysburg, conduciendo la gran comision exploradora, que bajo la direccion del comandante Lull, comprobará ciertos puntos de hecho sobre los estudios practicados por la comision anterior.

Parece que las exploraciones que van á hacerse se verificarán dentro de un tiempo muy corto; pues se espera que la comision llegará á «La Virgen» del 26 al 27 y tomará el próximo vapor que tocará en San Juan del Sur, de regreso para los Estados Unidos.

El gobierno ha reiterado sus órdenes á todas las autoridades, para que presten á la comision todos los auxilios para el más fácil desempeño de su cometido, y le brinde los recursos y comodidades que ofrece el país. También se ha ordenado al ingeniero civil, don Maximiliano Sonnestern, que se incorpore á la comision exploradora, y la auxilie con sus conocimientos peculiares del terreno.

El informe que esta gran comision exploradora de la comision científica establecida en Washington, determinará el fallo definitivo sobre la adopcion de nuestro Istmo, como la ruta que presenta las mayores facilidades para la apertura del Canal interoceánico, tanto bajo el aspecto de ingeniería, como bajo el punto de vista comercial.

Además esta ruta ofrece abundantes elementos de construccion para esta grande obra tales como piedra, cal, madera y otros objetos útiles con una poblacion industriosa y entusiasta por la empresa.

El ingeniero en jefe de la comision, dijo hablando de la bahia de San Juan del Norte, que por lo que observaba á primera vista, le parecia fácil restablecerla á su estado primitivo. Si esto llega á lograrse, podemos augurar días felices para Nicaragua.

SINDICATURA DE LA QUIEBRA

DEL FERRO-CARRIL DE BARCELONA Á SARRIÁ.

	ESCUDOS.
Existencia del mes anterior.	17.874'576
Productos desde el 20 de Abril al 19 del corriente mes.	8.363'460
	26.238'036
Gastos.	
Por personal, material y demás gastos de explotacion.	3.646'238
» 6 cupones núm. 12 satisfechos en este mes á 3 escudos uno 18 »	3.664'238
Existencia en caja.	22.513'798

Barcelona 20 de Mayo de 1874.

CRÓNICA.

Empleados de ferro-carriles. Dice el *Imparcial* que están muy adelantados los trabajos para la asociacion de los empleados de todas las líneas férreas de España.

Trenes de San Isidro. El número de viajeros venidos á Madrid por las líneas del Norte, para las fiestas de San Isidro, con los billetes á precio reducido, ha sido de 6.720, ó sean 2.002 más que el año pasado. Por la línea de la Compañía de Alicante han venido tambien 6.200.

Lo cual arroja un total de casi 13 000 forasteros, conducidos por las vías férreas, y sin contar los de los pueblos cercanos á Madrid.

Ferro-carriles mineros de Bilbao. Las Compañías de los diferentes ferro-carriles mineros, en la banda izquierda del Nervion, han vuelto á proseguir sus trabajos, que habian paralizado á causa de hallarse ocupada la comarca por los carlistas. Estos habian desparramado por los montes de Somorrostro y de Galdames las traviesas y otros materiales para construir parapetos, quemando tambien buen número de aquellas.

Ferro-carril compostelano. Se dice en Santiago que la empresa del ferro-carril compostelano, cuyas oficinas radicaban en aquella ciudad, trata de trasladarlas á Fria, á lo que se opone la inspeccion del gobierno.

Málaga á Granada. La apertura de la línea férrea directa entre Málaga y Granada ha empezado á producir beneficios inmediatos, pues desde el primer día se ha observado un considerable aumento en los ingresos, por consecuencia del tránsito de viajeros y el transporte de mercancías.

Zaragoza á Escatron. Mañana 1.º de Junio próximo se verificará la inauguracion del ferro-carril de Zaragoza á Escatron,

quedando desde el día siguiente abierto á la explotacion para el servicio de viajeros el trayecto desde Zaragoza á Fuentes de Ebro.

Monforte á Orense. Pronto van á empezar las obras de construccion del ferro-carril de Monforte á Orense.

Deuda inglesa. De la declaracion hecha en la Cámara de los comunes por el canciller del Echiquier, resulta que, en 31 de Marzo último, la deuda de Inglaterra, capitalizada y no capitalizada, ascendia á 779.294.000 libras esterlinas, lo que se aproxima á 76 000 millones de reales.

Robo de un tren. El domingo último, por la madrugada fué robado el tren procedente de Valencia en la venta de la Encina. Cinco hombres detuvieron el tren despojando á los pasajeros de sus armas y llevándose 14 000 rs. de la empresa. Con este motivo el tren llegó á Madrid con cuatro horas de retraso.

Es un escándalo que solo cinco hombres consigan detener y robar un tren; y es hasta ridiculo eso de que despojaran á los pasajeros de sus armas ¡Para cuando las guardaban!

Trenes de verano. Dice un periódico de Santander que la empresa del ferro-carril prepara sus viajes de verano á los precios y condiciones ventajosas de costumbre, para que rijan desde 1.º de Junio.

Las estaciones más altas del mundo. La vía férrea de Veracruz á Méjico, en la estacion de Apizaco es, en ambos hemisferios, la más elevada sobre el nivel del mar. Su altura es de 7.478 piés. Sherman, estacion del ferro-carril de Tejas al Pacifico, está á 7.111 piés, y Arequipa, en el Perú, á 7.000 piés. Ambas eran, hasta que hace poco se abrió la de Apizaco, las estaciones de ferro-carril más elevadas del globo.

Salidas de los correos. Con toda seguridad, segun dice un colega diario, quedará unificada la hora de salida de los correos de Madrid, desde mañana 1.º de Junio.

Cable portugués. La rotura del cable entre Madera y Lisboa parece difícil de componer.

Probablemente habrá que colocar otro nuevo.

Servicio de correos. Al contratista conductor de la correspondencia pública desde Santander á Socoa (Francia) no se le ha pagado un céntimo desde el mes de Enero último. Siguiendo tan desatendido este importantísimo servicio, no es posible esperar que las expediciones lleguen con regularidad; ni el gobierno ni nadie tiene derecho á exigirlo.

Adjudicacion de obras. Se ha rematado el trayecto de Mérida á Almendralejo del ferro-carril de Mérida á Sevilla, siendo el rematante D. Saturnino Martinez. Las obras han debido dar principio en la pasada semana.

Comercio é industria parisien. Mr. Devimeh, miembro del Consejo, ha dado una comunicacion del resultado de sus investigaciones sobre el desarrollo del comercio é industria de Paris, desde 1815, del que extractamos las siguientes noticias:

Cuando Paris tenia una poblacion de 500.000 almas, no tenia más que 50.000 obreros y 10.000 comerciantes, haciendo por valor de 200 millones de negocios al año. Los ingresos del presu-

puesto municipal eran de 25 millones, y la población flotante no tenía importancia. Pero, en una época reciente, París en la plenitud de su desenvolvimiento, tenía una población de 1.800.000 almas, el número de sus comerciantes pasaba de 100.000, el de sus obreros era superior á 500.000; la importancia de sus negocios excedía de 20.000 millones; las rentas municipales alcanzaban la cifra de 151 millones, sin aumento de las tasas y únicamente por el desarrollo de la industria y del comercio. La población flotante debe evaluarse, entre tanto, en 300.000 almas, que dejan al comercio parisiense más de 1.000 millones por año en numerario. En fin, la superficie que ocupa la ciudad, que no llegaba á 40 hectáreas en tiempo del emperador Juliano, que era en 1815 de 3.370 hectáreas, no ha llegado á 7.802 hectáreas.

Otra primera materia para fabricar papel. Dice un periódico que se podría utilizar para la fabricación de papel, unos 3.000 millones de kilogramos de bagaso ó residuo de la caña dulce, que se obtienen en la industria azucarera de todo el mundo; añadiendo que según los experimentos y cálculos al efecto practicados, resulta que la pasta hecha con el referido bagaso puede producirse por ménos de la tercera parte de coste á que asciende la fabricación de cuantas hoy se obtienen con mayor baratura. El precio medio de cada 100 kilogramos de pasta de papel blanqueado es de unas 60 pesetas, y sin blanquear véndese la misma cantidad desde 35 á 40 pesetas.

VALORES FRANCESES

	Cotización del 16 de Mayo.	Idem del 23 de Mayo.
3 por 100.	59 50	59 60
4 1/2 por 100	85 25	85 —
Banco de Francia.	3885 —	3860 —
Crédito moviliario.	292 50	285 —
Orleans.	815 —	815 —
Norte.	1041 25	1030 —
Lyon Mediterráneo.	847 50	888 75
Este.	493 75	507 50
Mediodía.	610 —	613 75
Oeste.	522 50	525 —

VALORES ESPAÑOLES EN LA BOLSA DE PARÍS.

3 por 100 exterior.	20 —	19 1/8
Idem interior.	15 1/4	15 1/8
Diferido convertido.	— —	— —
Pagarés.	447 50	447 50
Crédito moviliario español.	387 50	355 —
Zaragoza (acciones).	277 50	267 50
Norte.	115 —	105 —
Zaragoza á Pamplona.	78 75	75 —
Idem obligaciones.	125 —	119 —
Córdoba á Sevilla.	383 75	380 75
Idem obligaciones.	215 —	215 —

VALORES ESPAÑOLES

NEGOCIADOS EN PARÍS FUERA DE BOLSA

Acciones.	Sevilla á Jerez y Cádiz	20 —
—	Idem cambiadas.	102 50
—	Canalización del Ebro.	41 —
—	Compañía de Cinco-Villas.	325 —
—	Minas de Huelva.	180 —
—	Idem idem.	200 —
—	Banco territorial de España.	357 50
Obligs.	Noroeste.	61 50
—	Sevilla á Jerez (antiguas).	60 —
—	Idem nuevas.	56 25
—	Idem cambiadas.	111 —

— Compañía de Cinco-Villas. 20 —
— Del ayuntamiento de Madrid. — —

GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

Sociedad general de Crédito moviliario español.—El Consejo de administración de esta Sociedad tiene el honor de poner en conocimiento de los señores accionistas de la misma que no habiéndose depositado suficiente número de acciones en el plazo fijado por los estatutos, la Junta general ordinaria convocada para el 27 de Mayo se reunirá el día 27 de Junio próximo, á las tres de la tarde.

Al tenor de lo preverito en los estatutos, los individuos presentes á esta Junta deliberarán válidamente siempre que sus deliberaciones recaigan sobre los asuntos anunciados en la primera convocatoria.

La Junta se celebrará en Madrid, en las oficinas de la Sociedad, paseo de Recoletos, núm. 9

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

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

En Madrid, domicilio de la Sociedad, paseo de Recoletos, número 9.

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

Madrid 26 de Mayo de 1874.—El jefe de la secretaría, Pablo Badals Cerveró.

Ferro-carril de Mérida á Sevilla.—No habiéndose depositado hasta la fecha en la Caja de esta Sociedad el número de acciones que marcan los estatutos, no puede celebrarse la Junta general ordinaria de accionistas convocada para el 20 del actual.

En su consecuencia se convoca á nueva Junta para el día 7 de Junio próximo, á las doce de la mañana, en el local de estas oficinas, calle de las Palmas, núm. 3; en la inteligencia de que, conforme á los mismos estatutos, queda reducido el plazo para depositar las acciones á 10 días, desde el 22 al 31 del corriente mes, ámbos inclusive, y de que sea cual fuere el número de acciones que se depositen y el de individuos que las representen serán válidas las deliberaciones que se adopten en cualquier asunto de interés de la Sociedad, pues para todos en general se hace esta convocatoria.

Sevilla 18 de Mayo de 1874.—El director gerente, Manuel Pastor y Landero.

Ferro-carril del Tajo.—No habiendo concurrido el número de señores accionistas que establece el art. 60 de los estatutos para celebrar la Junta general ordinaria, el día 12 del mes actual el Consejo ha acordado hacer nueva convocatoria para el 4 de Julio próximo venidero, de conformidad con lo preceptuado en el art. 63 de los precitados estatutos, cuyo tenor es el siguiente:

«Artículo 63. Si no concurriesen hasta el número de 50 socios y con la representación del capital que determina el párrafo tercero del art. 60, se hará nueva convocatoria con el interés de al ménos de quince días.

»En esta Junta, producto de la segunda convocatoria, serán válidas las deliberaciones que se adopten, cualquiera que fuese el número de los individuos presentes y representados; pero no podrán tratarse de otros asuntos que de aquellos para los cuales la Junta hubiere sido expresamente convocada.

Madrid 16 de Mayo de 1874.—P. A. del Consejo.—El vocal secretario, Rafael Tamarit de Plaza.

Compañía del ferro-carril de Cuenca—En cumplimiento del art. 38 de los estatutos, se convoca á Junta general ordinaria

para el día 30 de Mayo próximo, á las dos de la tarde, en el domicilio de la Sociedad, Relatores, 13, segundo.

Tienen derecho de asistencia á esta Junta los accionistas poseedores de 25 acciones lo ménos, en la forma que determinan los artículos 36, 37, 38 y 40 de los estatutos.

En el caso de no reunirse suficiente número de accionistas en la Junta del expresado día, se convoca desde luego á otra Junta que con igual carácter se celebrará el día 14 de Junio inmediato conforme á lo prevenido en el art. 41.

Madrid 30 de Abril de 1874.—El secretario, Eduardo Ortiz y Casado.

Compañía de los ferro-carriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo.—El Consejo administrativo de la Compañía, en cumplimiento de lo prevenido en el art. 38 de los estatutos sociales, ha acordado convocar la Junta general ordinaria de accionistas, correspondiente al año actual, para el día 31 del presente mes, á la una de la tarde, en el domicilio de la Sociedad, calle de Felipe V, núm. 2, cuarto principal de la izquierda.

La Junta general se compondrá, á tenor del artículo 33 de los estatutos, de todos los señores accionistas que, poseyendo 50 acciones por lo ménos, se presenten á hacer uso de su derecho.

Pera ello deberán depositar sus acciones, con quince días de anticipación, en Madrid, en la Caja de la Compañía, sita en el expresado domicilio.

Al entregar las acciones recibirán los señores accionistas una tarjeta nominativa en la cual se hará constar el número de acciones depositadas.

El derecho de asistencia á la Junta general no podrá delegarse sino en otro señor accionista que lo tenga por sí mismo.

La delegación deberá hacerse por medio de poder ó por oficio dirigido á la gerencia.

Madrid 4 de Mayo de 1874.—El director gerente en comisión, Antonio Cantero.

Compañía del ferro-carril de Medina del Campo á Salamanca.—En cumplimiento de lo que previene el art. 32 de los estatutos de la Compañía, ha acordado el Consejo convocar á Junta general extraordinaria de señores accionistas para el día 14 de Junio próximo, á las once de su mañana, ejerciéndose el derecho de representación, con sujeción á lo que dispone el artículo 30 y demás de los estatutos.

La Junta habrá de ocuparse, con arreglo á lo que prescribe el art. 49 de los estatutos, de la reforma de los artículos 4, 23, 24, 25, 29, 33, 39 y 48 de los mismos, y además autorizar al Consejo para gestionar cuanto sea necesario á la explotación de la línea en el más breve plazo posible, y ratificar los contratos y actos administrativos llevados á cabo por la Compañía.

La reunión tendrá lugar en el domicilio social, calle de Hernán Cortés, núm. 11, cuarto principal.

Madrid 5 de Mayo de 1874.—Por acuerdo del Consejo, el administrador delegado, Agustín Díaz Agero.

El Fénix español, Compañía de seguros reunidos.—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 disposición de los señores accionistas que gusten examinarlos.

Los señores accionistas pueden dirigirse: en Madrid, el domicilio social de la Compañía, ó en París, rue de Menars, núm. 4,

para recibir las tarjetas de admisión, que les serán entregadas hasta el 26 de Mayo.

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

TÍTULOS Y DIVIDENDOS.

Compañía de los ferro-carriles de Ciudad-Real á Badajoz y de Almorchón á las minas de carbon de Belmez.—El Consejo de administración pone en conocimiento de los señores accionistas que el dividendo del ejercicio de 1873 se ha fijado por la Junta general de 26 de Abril último en francos 12 (ó sean 45 reales 60 céntimos por acción) repartible entre los cupones señalados con los números 5 y 6.

Conforme á las prescripciones de los estatutos y por decisión de la Junta general, el pago se efectuará en dos plazos según la fecha de los cupones y por mitad del importe total del dividendo.

En su consecuencia el cupón núm. 5 ó sean francos 6 (22 reales 80 cént.) por acción se pagará á partir del 1.º de Junio próximo en

Madrid, domicilio social, plaza del Angel, núm. 8, 2.º

París, place Vendôme, núm. 12.

Bruselas, banque de Belgique.

Lieja, banque Liégeoise.

Gand, banque Flandre.

Anvers, en casa del Sr. Grégoire, banquero.

Madrid 27 de Mayo de 1874.—El administrador delegado, José Canalejas y Casas.

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 días laborables, estará abierto en esta secretaría el pago de los cupones de obligaciones correspondientes al último semestre, por el orden de su numeración, exceptuándose los miércoles destinados al pago de cupones atrasados de obligaciones y los jueves en que se satisface el cupón número 7 de las acciones.

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

SUBASTAS.

Compañía de los ferro-carriles de Ciudad-Real á Badajoz y de Almorchón á las minas de carbon de Belmez.—Debiendo preceder esta Compañía á la venta de unas 102 toneladas de hierro viejo en trozos diversos, 61 toneladas aros y ejes de rueda y 170 toneladas de carriles existentes en los almacenes de Ciudad-Real, se avisa al público á fin de que las personas que gusten presentar proposición lo verifiquen hasta el 15 de Junio próximo inclusive, en pliego cerrado, dirigida al señor administrador delegado de esta empresa (Plaza del Angel, núm. 8, 2.º), expresando en el sobre «Proposición para la compra de hierros y carriles viejos.»

La Compañía se reserva el derecho de aceptar la proposición que juzgue más ventajosa, así como también el de desestimar todas, si no conceptuarse ninguna admisible.

GACETA INTERNACIONAL.

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

Redacción: 12, rue Livourne, Bruselas.

Precios de suscripción: En Europa, un año, 4 francos; 6 meses

21 y un trimestre, 11.—En América, un año, 2 pesos; 6 meses 7 pesos; un trimestre 4.

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

Ponemos en conocimiento de las personas que necesiten trasladarse á Francia, que en el despacho central de ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, situado calle Alcalá, núm. 2, se halla de manifiesto un cuadro de los servicios de vapores que existen entre nuestros puertos del Mediterráneo y Cette ó Marsella, con indicación de los días de salida, precios del pasaje, duración de la travesía y noticias interesantes acerca de las comodidades con que se efectúan los viajes.

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 DEL MEDITERRANEO.

Ponemos en conocimiento de las personas que necesiten trasladarse á Francia, que en el despacho central de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, situado calle de Alcalá, número 2, se halla de manifiesto un cuadro de los servicios de vapores que existen entre nuestros puertos del Mediterráneo y Cette y Marsella, con indicación de los días de salida, precios del pasaje; duración de la travesía y noticias interesantes acerca de las comodidades con que se efectúan los viajes.

NÚBES Y FLORES.

VERSOS DE

D. Fernando Martínez Pedrosa

con un juicio crítico de *Campoamor*, apuntes biográficos del autor por *Diana* y el retrato del mismo autor dibujado al agua fuerte por el célebre y malogrado pintor *Rosales*.

Cuatro pesetas con retrato y tres sin él.

Véndese en las principales librerías. Los pedidos á la de San Martín, Puerta del Sol.

GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE ESPAÑA Y PORTUGAL.

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

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

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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

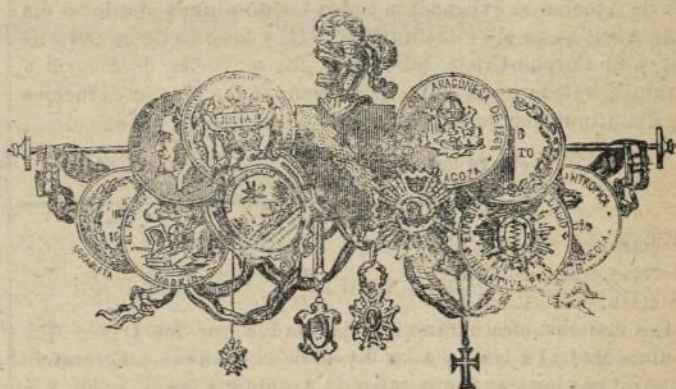
INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

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.



GRAN FOTOCRAFIA DE E. JULIA.

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

CASA EN PARIS

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

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

Único en retratos de niños.

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

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

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

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

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

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

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS
POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.^a,

EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

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 expenderán 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. ^a clase.	23 81	1 19	25
2. ^a clase.	13 33	0 67	14
3. ^a 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-Bailliere; D. Miguel Olamendi; Sra. Viuda é hijo de Cuesta, Carretas 9; Escribano, Príncipe 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, escarpías, placas de junta, tornillos y redoblonos 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 REPORTE

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

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WHILTEY 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, Paris 1867, Havre, Lyon 1872

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

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

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

Economía y perfecta 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.



VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEA.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.						
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.			
		Número.	Producto		Brutos.	Kiloms.	Brutos.	Kiloms.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.		
Madr. á Alic. y Toledo														
Madrid á Cartagena...	30 al 6 Mayo	24.556			2.566.623	93.719	2.457.426	89.512	109.197	.	4.207	.		
Albacete á Cartag...														
Alcázar á Ciud.-Real														
Manzanares á Córdob.														
Norte de España.....	13 al 19 Mayo.....	"			1.549.821	148.825	1.328.168	95.787	221.633	"	53.138	"		
Tudela á Bilbao.....		"								"		"		
Valencia á Almansa y		"								"		"		
Tarragona		"								"		"		
Sevilla á Cádiz.....	23 al 30 Abril.....	"			860.121	118.094	313.333	102.733	"	"	"	"		
Córdoba á Sevilla.	16 al 22 Abril.....	6.693	28.583	115.340	843.923	136.894	302.253	120.307	41.870	"	16.587	"		
Zaragoza á Barcelona.	7 al 13 Mayo.....	16.017	"	"	921.789	77.399	841.617	70.860	80.172	"	6.539	"		
Barcelona á Pamplona.														
— á Francia.....														
— á Tarragona.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
— á Sarriá.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Lérida á Reus y Tarrag.		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Alar á Santander.....	13 al 19 Mayo.....	"	"	"	601.843	215.768	615.113	230.706	"	13.170	"	4.941		
Langreo á Gijón.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
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 23 DE MAYO AL 29 DE 1874.							CAMBIOS OFICIALES.	
FONDOS PÚBLICOS.								
	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIRCOCL.	JUEVES.	VIERNES.		
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	14 40	14 40	14 27	14 10	13 65	13 83	Albacete.....	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	..	14 40	14 20	14 20	13 80	13 80	Alicante.....	3/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	18 40	18 20	18 80	18 ..	17 92	17 80	Almeria.....	1/8
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	50 30	Avila.....	3/8
Material del Tesoro no preferente con interés...	50 ..	50 ..	50 ..	49 90	49 40	49 50	Badajoz.....	3/8
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	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.....	99 ..	99 25	..	..	98 50	98 65	Caceres.....	1/2 p.
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	..	..	..	..	..	..	Cádiz.....	..
ACCIONES DE CARRERAS GENERALES.—6 ^o /o anual							Castellón.....	par ..
Emision de 1. ^o de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real... 1/4 p.	1/8
Idem de 1. ^o de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4 ..
Idem 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	3/8
Idem 1. ^o de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4 ..
Obras públicas de 1. ^o de Julio de 1858 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	..	Granada.....	par ..
..	..	..	..	..	..	..	Guadalajara... 3/4 ..	..
..	..	..	..	..	..	..	Huelva.....	..
..	..	..	..	..	..	..	Huesca.....	..
..	..	..	..	..	..	..	Jaen.....	1/4 ..
..	..	..	..	..	..	..	Leon.....	par ..
..	..	..	..	..	..	..	Lerida.....	par ..
..	..	..	..	..	..	..	Logroño.....	..
..	..	..	..	..	..	..	Lugo.....	par p.
..	..	..	..	..	..	..	Málaga.....	1 ..
..	..	..	..	..	..	..	Murcia.....	..
..	..	..	..	..	..	..	Orense.....	3/4 ..
..	..	..	..	..	..	..	Oviedo.....	..
..	..	..	..	..	..	..	Palencia.....	1/2 ..
..	..	..	..	..	..	..	Pamplona.....	3/4 ..
..	..	..	..	..	..	..	Pontevedra.....	..
..	..	..	..	..	..	..	Salamanca.....	par ..
..	..	..	..	..	..	..	San Sebastian.. 1/2 ..	1/2
..	..	..	..	..	..	..	Santander.....	par ..
..	..	..	..	..	..	..	Santiago.....	1/2 p.
..	..	..	..	..	..	..	Segovia.....	..
..	..	..	..	..	..	..	Sevilla.....	1/2 p.
..	..	..	..	..	..	..	Soria.....	1/2 ..
..	..	..	..	..	..	..	Tarragona.....	1/2 ..
..	..	..	..	..	..	..	Teruel.....	par ..
..	..	..	..	..	..	..	Toledo.....	3/4 ..
..	..	..	..	..	..	..	Valencia.....	3/8 ..
..	..	..	..	..	..	..	Valladolid.....	1/2 ..
..	..	..	..	..	..	..	Vitoria.....	1/2 ..
..	..	..	..	..	..	..	Zamora.....	1/4 ..
..	..	..	..	..	..	..	Zaragoza.....	1/8 ..
BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 20 AL 26 DE MAYO.							Londres, á 90 d/r....	49 40 ..
FONDOS PÚBLICOS.							Paris, á 8 d/v.....	3 15 ..
	DIA 20.	DIA 21.	DIA 22.	DIA 23.	DIA 25.	DIA 26.	Hamburgo, á 8 d/v....	.. ..
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	14 55	14 40	14 50	14 72	14 50	14 50	Génova, á 8 d/v....	.. ..
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	18 60	18 40	18 45	18 45	18 50	18 75	..	..
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	..	..	..	..	..	..	..	..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	..	..
Sociedad catalana general de crédito							..	..
Banco de Barcelona.....	54 ..	53 50	54 ..	51 ..	54 ..	54 ..	..	..
Crédito mobiliario barcelonés.....	90 ..	90 ..	89 50	90 25	90 50	96 25	..	..
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..	..	..
Sociedad de crédito mercantil.....	22 25	22 25	22 20	22 25	22 25	22 50	..	..
Camino de Barcelona á Francia.....	43 25	43 50	43 50	43 75	43 25	43 ..	..	..
— de Tarragona á Barcelona.....	67 50	67 50	67 50	67 50	66 ..	65 25	..	..
— de Zaragoza á Barcelona.....	15 75	15 75	15 25	15 75	15 75	15 75	..	..
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..	..	..
Alumbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	..	..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑIAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS.
de los	de	reembolsa-		de los			
EMPRESTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	787.886	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	Paris 23 de Mayo... 217 50
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Norte.....	..
1859.....	908.206	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 21 Mayo... 194 ..
1869.....	44.984	1.900	57 3/4	Enero.—Julio.	..	Zaragoza á Pamplona...	..
1858.....	290.000	1.900	57	Enero.—Julio.	desde 1861 47	Córdoba á Málaga.....	.. 125 75
..	..	..	..	..	..	Córdoba á Sevilla.....	.. 57 ..
..	..	..	..	..	..	Sevilla á Jerez.....	.. 2 1/2 ..
..	8.750	2.000	42 1/2	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real á Badajoz...	.. 66 ..
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 49 ..
..	..	..	..	..	..	Targ. á Martorell y Barc	.. 150 ..
..	..	..	..	..	..	Nordeste.....	Bruselas 21 Mayo... 69 ..
..	..	2.000	3 3/4	..	..	Lerida á Reus.....	Paris 23 de Mayo... 26 50
..	..	1.900	3 3/4	..	..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 95 ..
..	..	..	..	..	..	Almansa á V. y Tarrag.	.. 19 50
1871-73.....	1.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1. ^a série ..
..	..	..	..	..	..	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 685 ..
..	..	..	..	..	..	Gran Central-Peninsular.	..

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