

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 María de Rivas calle de San Pedro.

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

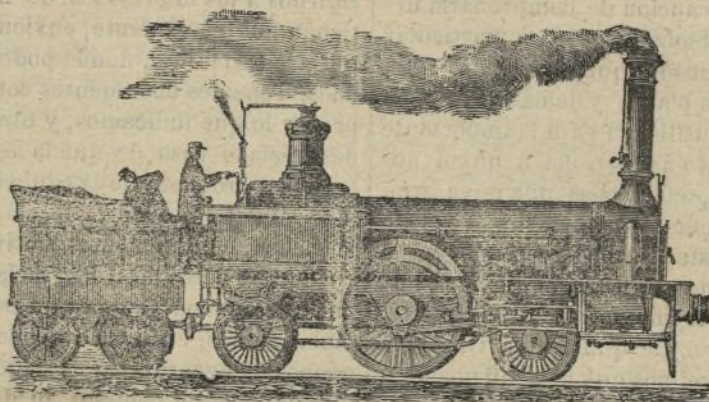
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. 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.

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.

TEMPORADA DE BAÑOS DE MAR EN 1874.

Las Compañías de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, de Tarragona á Martorell y Barcelona, de Almansa á Valencia y Tarragona, de Córdoba á Málaga, de Córdoba á Sevilla, de Sevilla á Jerez y Cádiz, de Ciudad-Real á Badajoz y de Almorchon á Belmez, ha decidido establecer viajes económicos, con gran rebaja de precios, á Alicante, Cartagena, Valencia, Málaga, Barcelona, Puerto-Real, Puerto de Santa María, San Fernando y Cádiz.

Los billetes, de ida y vuelta, con destino á los principales puertos de España, son valederos desde el 1.º de Junio hasta el 30 de Setiembre de 1874.

Además, las Compañías españolas de Madrid á Zaragoza y Alicante, de Almansa á Valencia y Tarragona, de Ciudad-Real á Badajoz y la Compañía real de los caminos de hierro portugueses, establecen tambien billetes de ida y vuelta, de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase, valederos desde el 1.º de Junio al 31 de Octubre de 1874, desde Madrid, Toledo, Albacete, Hellin, Murcia, Andújar, Zaragoza y Valencia, á los puertos de Lisboa ó Carregado y de O'Porto (Villanueva de Guía.)

RESÚMEN.

Un ferro-carril entre Almería y Málaga.—Descubrimiento fenomenal.—Banco territorial de España.—Exposicion de Madrid

para 1875.—Prensa extranjera.—Ferro-carriles extranjeros.—Sociedad de Agricultura y Acimatacion.—El gran central asiático.—Ferro-carril Canadá-Pacífico.—Sociedad de los ferro carriles de Almansa á Valencia y Tarragona.—Billetes de Banco perfeccionados.—Segunda Exposicion de flores.—Crónica.—Banco hipotecario de España.—Valores franceses.—Valores españoles en la Bolsa de Paris.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

UN FERRO-CARRIL ENTRE ALMERIA Y MÁLAGA.

A la *Correspondencia* le dicen de Almería que se agita, más que otras veces, la idea de construir un ferro-carril que una aquella provincia con la de Málaga y con el resto de la Península, del que se encuentra aislada.

Nos complace que la idea continúe agitándose; y mucho más nos complaceria que se convirtiese en hecho formal y práctico; pero este mismo deseo nos impone una obligacion, cuyo cumplimiento puede ser útil para contribuir á que se realice Nuestra obligacion consiste en publicar antecedentes no muy lejanos, y en consignar una decepcion muy triste de que hemos sido víctimas, no sólo nosotros, sino personas hoy colocadas en las posiciones más elevadas del país.

En Noviembre del año próximo pasado, un diario de gran circulacion habló de un proyecto de ferro-carril, para cuyos estudios habia dado autorizacion el gobierno, y cuyo término, partiendo de la Mancha debia ser en Almería, extendiéndose además á la provincia de Granada, por cuyo motivo se varió el primitivo título, denominándolo «Ferro-carril Granadino.» Nuestra GACETA reprodujo los artículos del diario aludido, apoyando, como era natural, la idea de un camino tan necesario, tratándose de un país que con razon se considera todavía desheredado en materia de vias ferreas; y este apoyo produjo una visita

á nuestra Redaccion de los empresarios del negocio. Diéronnos explicaciones satisfactorias á primera vista, y nos hablaron del patrocinio á la empresa de personas elevadísimas hoy, aunque á la sazón apartadas de las regiones oficiales; pero queriendo asegurarnos de la existencia de ese patrocinio, tuvimos la precaucion de comprobarla dirigiéndonos á uno de los personajes, amigo particular nuestro, que se nos habian indicado, quien nos dijo que, en efecto, le habian llevado los planos y demás documentos; que la idea era excelente, utilísima para la importante region interesada, y que, tanto la persona á quien nos dirigiamos, como otras varias, entre ellas una cuya gran gerarquía habia sido anteriormente y ha vuelto á ser la más elevada, se proponian prestar su poderoso apoyo á la empresa, desde el momento en que los concesionarios de los estudios la planteran en debida forma. El propósito, pues, de los altos patrocinadores de quienes se trata era tan natural como patriótico; creimos que la confirmacion, de sus propósitos de patrocinio, oída de sus propios labios, era una garantía moral de que se trataba de una cosa seria, y no tuvimos inconveniente en seguir el consejo que se nos daba de animar á los empresarios y ayudarlos por nuestra parte.

Así lo hicimos, aunque guardando ciertas reservas; pero á los pocos dias de contacto con la empresa, empezamos á notar que contaba con más deseos que medios; más ilusiones que conocimientos en la materia; más esperanzas que capital, pues carecian hasta de lo más indispensable para sufragar los primeros gastos.

Nuestra prevision se realizó desgraciadamente: la empresa expidió con prodigalidad credenciales para destinos, así técnicos como administrativos, dotados con una esplendidez inusitada; los ascensos se concedian á los nombrados cada veinticuatro horas, antes, por su puesto, de haber principiado el ejercicio de sus funciones; y por último, se señalaron plazos inmediatos para las salidas de las brigadas encargadas de hacer el replanteo. Todo estaba dispuesto: los instrumentos de topografía comprados, aunque no recogidos ni satisfecho su importe; hechas las gorras con los distintivos; hasta fabricados estaban los botones de los uniformes futuros. En una palabra, cuanto podia hacerse á crédito se habia hecho ó encargado; sólo faltaban dos cosas: formalidad y dinero; los empresarios no disponian entre todos de una sola peseta, y aunque las promesas de pagar el dia siguiente, aun de la mañana á la tarde, y de la tarde á la noche, se sucedieron todo el mes de Diciembre, llegó naturalmente la hora del desengaño y la famosa empresa del ferro-carril de Almería á Granada acabó, valiéndonos de un dicho vulgar, como el rosario de la aurora.

Nuestro deber era advertir inmediatamente lo que pasaba, para prevenir mayores males, y así lo hicimos antes de terminar el mes de Diciembre.

Ahora bien: es posible que la agitacion á que se refiere el corresponsal de Almería, cuyas noticias motivan estas líneas, no se funde precisamente en trabajos y recursos de la desdichada empresa á que aludimos; pero, como el caso es posible, y nuestra mision nos obliga á velar por los intereses del país en materia de ferro-carriles; á procurar la construccion de estos y su prosperidad; como, entre otros

medios, debemos emplear el de poner en guardia al público en general y á las comarcas interesadas en particular, contra proyectistas sin medios que desacreditan las mejores empresas impidiendo su realizacion; como en este asunto sabemos lo que pasó, nos creemos en el caso de dirigirnos á los interesados de Almería, á fin de que, si lo tienen por conveniente, envíen una persona autorizada á nuestra Redaccion, donde podrá comprobar nombres y hechos. Tenemos documentos con que ilustrar la cuestion y probar lo que indicamos, y otras cosas más graves, en el desgraciado caso de que la agitacion de que se trata se funde en promesas de la titulada empresa á que nos venimos refiriendo, ó á otra formada por algun individuo de la misma, como tenemos motivo para sospecharlo.

Es una verdadera desgracia, la mayor calamidad que puede desplomarse sobre un proyecto útil, el que caiga en malas manos: cuando se apodera de ella alguno de esos grupos de aventureros de negocios que, no disponiendo de inteligencia, de recursos, ni de crédito, lo toman por su cuenta y lo manosean, asunto muerto. Sobre él se cierne una atmósfera de legítima desconfianza que tarda muchos años en desvanecerse, aplazando indefinidamente la realizacion de las empresas más útiles y condenando á comarcas enteras á permanecer privadas de sus beneficios.

DESCUBRIMIENTO FENOMENAL.

Con gran admiracion hemos leído en la *Correspondencia* el siguiente curiosísimo párrafo:

«La *Iberia* cree que, si se rebaja el interés de la deuda á uno y medio por ciento, como se dice, no por esto sufrirán perjuicio los tenedores, que ahora no cobran, ni bajará el precio de los valores.»

El diario noticiero nos haria un gran servicio, interponiendo sus buenos oficios para que la *Iberia* explicase cómo se ha de verificar ese estupendo milagro de que no salga perjudicado aquel á quien se priva de la mitad de su renta; y si el procedimiento es bueno para los acreedores del Estado, no hay para qué añadir que seria más generoso no quedarse á la mitad del camino; suprimiendo la totalidad de los intereses, ganaria todo el mundo: el Tesoro, porque obtendria mayores economías; los tenedores de la deuda, porque, si reduciendo los intereses á 1 1/2 no bajaría el precio de los valores, rebajándolos á 0'00, subirian evidentemente, según la lógica que, para su uso particular, ha tenido la fortuna de inventar la *Iberia*.

Verdaderamente no se explica cómo la presencia en Hacienda de un ministro de la talla del Sr. Camacho y cuyos presuntos actos se defienden de la manera que lo hace la *Iberia*, haya producido la enorme baja que han tenido los fondos públicos.

Sin duda la *Epoca* estaba en el secreto, cuando el martes, es decir, la víspera de aparecer el asombroso párrafo que antes hemos copiado, decia así:

«La noticia de los proyectos de Hacienda que se suponen terminados, ha producido muy buen efecto en los círculos financieros, é indudablemente tan luego como sean conocidos oficialmente, contendrán la depreciacion de nuestros valores, si se consigue organizar un presupuesto sólido y potente.»

Y en efecto, la baja se ha contenido con sólo el anuncio de tales medidas:

El martes cerró el consolidado á. 13.65

El miércoles á. 13.45

Esta baja de 0.20 sobre el valor nominal, ó sea de 1.60 en el efectivo en 24 horas; y de 1.15 sobre el nominal, y de 9.20 efectivo desde el día que el Sr. Camacho entró en el ministerio hasta la fecha; estas bajas, decimos, deben ser, por lo visto, ese movimiento de retroceso que hace todo el que toma vuelo para correr ó dar un gran salto; y si es así en efecto, si el ímpetu es proporcionado á la reacción preliminar, no nos causará extrañeza ver el consolidado á la par antes de que termine el mes de Junio; sobre todo si para esa fecha se consigue que sea oficial la reducción de los intereses á la mitad.

Bien reflexionado, y dados la posición y antecedentes de la *Iberia*, se explica en el colega esa manera de defender á sus patronos. Lo que no se explica es que estos no hayan dicho á su caluroso defensor aquello de *pas de zèle*, que buena falta le hace.

En cuanto á la *Epoca* nos ha sorprendido, por ser la primera vez que le hemos visto emplear la ironía en asuntos de Hacienda.

BANCO TERRITORIAL DE ESPAÑA.

Hace próximamente ocho meses que nosotros, generalmente bien enterados de lo que pasa en materia de negocios financieros, empezamos á recoger datos y rumores, estos últimos principalmente de la prensa especial de París, sobre los manejos y conducta no muy clara de M. Clement Duvernois, á la sazón presidente del Banco territorial de España. Hicimos públicas nuestras impresiones y sospechas, con cuyo motivo personas respetabilísimas nos aconsejaron la reserva de nuestros avisos para más adelante, cuando fuera conocido el giro que tomaban las cosas; habiendo consentido por nuestra parte en suspender nuestro juicio, aunque sin perjuicio de seguir observando los sucesos, suspensión que tuvimos cuidado de dejar consignada en uno de nuestros números del mes de Diciembre último. Las personas que nos aconsejaban semejante actitud eran y son de tanta autoridad para nosotros; de tanta respetabilidad, que no titubeamos entonces, ni nos arrepentimos ahora de haber seguido sus consejos.

Vinieron despues los sucesos graves de todos conocidos. Por denuncia del Consejo de administración del Banco, la prision en Francia de M. Clement Duvernois, su declaración en quiebra y la clausura y sello de la Sucursal en París, sucesos que no nos alarmaron tanto como á otros, y que nos limitamos simplemente á consignar, dado el conocimiento que teníamos de la situación verdadera de las cosas y del carácter y condiciones personales del ex-ministro francés y Director del Banco.

Hoy comienzan á aclararse las cosas: el Banco, que se mostró parte en la causa criminal que en Francia se sigue á Mr. Duvernois, y, que en España presentó también demanda: el Banco por la propia y legítima representación de su Consejo en España, convoca á una Junta ge-

neral extraordinaria de accionistas en su *domicilio legal*, para el día 15 del mes de Julio próximo, y los términos de la convocatoria explican la situación de la Sociedad mejor que nosotros pudiéramos hacerlo.

Hé aquí el anuncio oficial inserto en la *Gaceta* del miércoles último:

Banco territorial de España.—(*Credit foncier espagnol.*)—El Consejo de administración del Banco, usando de las facultades que le concede el art. 49 de los estatutos, ha acordado convocar á Junta general extraordinaria de señores accionistas para el día 15 d. Julio próximo, á las dos de la tarde, en el domicilio del establecimiento, Carrera de San Jerónimo, núm. 53, cuarto bajo.

Para que los interesados puedan tener el derecho de representación en dicha Junta habrán de llenar las formalidades prescritas en los arts. 46 y 48 de los mismo estatutos, á cuyo fin se designan para depósito de acciones el domicilio del Banco en Madrid y los respectivos consulados de España en París, Londres y Amsterdam.

La Junta, según lo prevenido en el artículo 55, se ocupará de los asuntos fijados en la orden del día por el señor presidente con acuerdo del Consejo, á saber:

1.º De la situación del Banco y causas que le han impedido dar principio á sus operaciones, no obstante hallarse constituido desde el día 31 de Agosto de 1872.

2.º De los actos y operaciones que ha llevado á cabo la sucursal de París sin autorización ni conocimiento del Consejo y contra lo expresamente prevenido en el art. 38.

3.º Del abuso de confianza cometido por el ex-presidente del Banco Sr. D. Clement Duvernois, el que autorizado para colocar cierto número de acciones de la Sociedad, en vez de depositar su producto en la caja del establecimiento, como era su deber, conforme á lo dispuesto en los arts. 7 y 12, ha procedido arbitrariamente á disponer de dichos fondos para varias operaciones y compras, todo sin la menor noticia del Consejo, ántes bien sorprendiendo su buena fé con la constante promesa de venir inmediatamente á Madrid con objeto de entregar en la Caja el producto de las acciones colocadas.

4.º De los acuerdos del Consejo y gestiones practicadas en París para poner á salvo dichos fondos, y de la causa criminal formada con este motivo al Sr. Duvernois por el tribunal del Sena.

5.º Y último, de la demanda civil interpuesta por los consejeros de España y fundadores del Banco para que el Sr. Duvernois reintegre al Banco del impuesto total á que asciende las acciones enajenadas: para que se declaren nulas todas las operaciones practicadas por el mismo Sr. Duvernois y todos los contratos que ha celebrado sin autorización ni conocimiento del Consejo y para que resarza á la Sociedad de todos los perjuicios que le ha causado con infracción abierta de los estatutos y con escandaloso abuso de sus funciones como presidente del Consejo y gobernador interino del Banco.

Madrid 27 de Mayo de 1874.—El presidente interino, Nicolás María Rivero.—El secretario interino, Cipriano Perez Alonso.

EXPOSICION DE MADRID PARA 1875.

La *Gaceta industrial* del 28 de Mayo próximo pasado, y con el epígrafe que precede, dice lo siguiente:

«Es singular lo que ocurre con esta tantas veces anunciada Exposición, de la que nos hemos ocupado en varias ocasiones, sin que hasta la fecha hayamos podido averiguar si en realidad hay quien piensa formalmente en llevarla á cabo, y en caso afirmativo, si ha de ser nacional, universal, ó qué carácter ha de tener esa que podríamos llamar misteriosa Exposición.

Sugiérenos estas reflexiones el suelto de nuestro apreciable

calega el *Fomento de la Producción Nacional*, que insertamos á continuación, á fin de que nuestros lectores se enteren de la nueva faz que por lo visto ha tomado el negocio de la mencionada Exposición »

Dice así el colega citado:

«Segun nuestro ilustrado colega, cuya aparición saludamos, *La Liga de Contribuyentes*, de Madrid, trabajase ya para la indicada Exposición, cuya organización será dirigida por dos comisarios generales *extranjeros*, MM. Froncin de Mersan y Nicolle. ¿No hay, pues, en España quien sea tan capaz como esos apreciables señores, para organizar una Exposición nacional ó universal? Y á propósito de la de 1875, preguntaremos á quien pueda decirnoslo: ¿ha de tener el carácter de *universal* ó de *nacional* solamente? A juzgar por la letra y el espíritu del R. D. de convocatoria, de 5 de Noviembre de 1872 la Exposición citada debe ser *general* ó contenerse en el límite de la *nacionalidad*; pero contando con Portugal. Bajo esta inteligencia ó denominación se creó con R. D. de la misma fecha una Junta central encargada de la ejecución del pensamiento y de allegar recursos; se autorizó con R. O. del 6, al presidente del Consejo de ministros, para presentar á las Cortes el proyecto de ley sobre cesión de 54.000 metros de terrenos del Estado; se nombró con R. D. del 22, la Comisaría régia, disolviéndose con R. O. de la propia fecha la Comisión propodente que había sido nombrada por R. O. de 23 de Julio anterior. A todo esto no habíamos salido de la denominación de *Exposición general española de la Industria y de las Artes para 1875*, hasta que con la de «Comisaría para la Exposición *Universal*, de 1875» se anunció por el Sr. Silvela en la *Gaceta*, en 11 de Diciembre último, la apertura del concurso para la construcción de las obras por término de *tres meses* desde la fecha citada; con sujeción á un pliego de condiciones generales que ignoramos por qué había de dejar de ver la luz pública; pero que con fecha del 6 estaba de manifiesto en secretaría, en donde podía enterarse todo licitador de que en caso de serle adjudicada la concesión, debía abonar una indemnización de 50.000 pesetas al autor de la primera proposición que parece hay presentada, y que por lo visto disfruta ya de ese singular privilegio. Esto y poco más es lo que se nos alcanza en el asunto de la Exposición expresada, sobre la que deseáramos se nos digese cómo ha podido suceder eso de transformarse de general ó nacional en universal, y abrirse el concurso para las obras, y hacerse concesiones de terrenos, y decretarse exenciones de derechos ó imponerse indemnizaciones pecuniarias por sólo la voluntad de la Comisaría.»

«Abrigamos los mismos deseos que nuestro estimado colega *El Fomento*; pero como hasta aquí han salido inútiles nuestras repetidas excitaciones para verlos realizados, renunciaremos á ello hace ya tiempo, y á ocuparnos de la proyectada Exposición para 1875, ínterin no veamos claro el asunto que hasta aquí nos ha parecido sobrado oscuro.»

Hasta aquí la opinión de nuestros colegas, sobre lo que, con fundado motivo, llama uno de ellos Exposición misteriosa. Por nuestra parte, creemos que esa idea nació muerta. Las condiciones del ministerio de Fomento son completamente negativas para que bajo sus auspicios se realicen exposiciones, que si algo encuentran allí son obstáculos y dilaciones. Lo que hizo el anterior ministro del ramo, presidiendo la distribución de premios de la de Madrid del año pasado y la mención honorífica para el Jurado de la misma publicada por el periódico oficial han sido dos actos, debidos al patriotismo del Sr. Moquera, y á que por fortuna no podía alcanzar las garras de un expediente. No sabemos lo que pasa, ni en qué consiste; pero lo cierto es que, en materia de exposiciones, el ministerio de Fomento

no sirve más que para estorbarlas, necesitándose que un espíritu fuerte las salve del naufragio. La misma Exposición de 1873 sufrió un rudo golpe al tratar de organizarla; á la de vinos de Londres vamos tarde y mal; y á la de Filadelfia de 1876 sabe Dios si iremos y cómo iremos.

PRENSA EXTRANJERA

Moniteur des intérêts matériels.—Dice que la Memoria presentada por el Consejo de la Compañía real Asturiana á la Junta general celebrada el 11 de Mayo, consigna que, durante el ejercicio de 1873, la insurrección cantonal en las provincias del Mediodía de España y la guerra carlista en las del Norte ha suscitado á la Compañía numerosas dificultades y le ha causado notables perjuicios.

La Semaine financière.—«Entre los negocios que se están elaborando, se cuenta un proyecto de ferrocarril presentado al gobierno, que es de grande importancia para el mediodía de Francia. La línea reuniría, de Lérida á Chaum, sobre el Garona, los caminos de Zaragoza á Barcelona y de Tarragona á Lérida, con el de Montréjeau, en Baigneres-de-Luchon. Este camino, que tomaría el nombre de *Camino central de los Pirineos*, es bien acogido por el gobierno, y nadie duda que, cuando este se encuentre algo desembarazado, tomará el proyecto en seria consideración.

«La *Sociedad de Agricultura y Aclimatación*, patrocinada por lo que hay de mejor en Madrid, y que ha reunido la mitad de las acciones, vá á empezar á funcionar. Es una excelente institución debida á la iniciativa de un francés, Mr. Malingre, y se ocupará de los vegetales, de los animales y de los abonos.»

Da cuenta en extracto de las Juntas celebradas en Mayo último, por la Compañía de Córdoba á Sevilla el día 12, y por la de Madrid á Zaragoza y Alicante el día 24.

La Finance nouvelle.—Consagra un artículo á la riqueza mineral de España, diciendo que, á pesar del estado político y las crisis violentas que deberían detener las empresas y restringir el movimiento comercial, la riqueza de las minas de Andalucía es tan considerable, que los negocios han sufrido cierta paralización pero sin detener del todo su movimiento. El colega se refiere principalmente al distrito de Villanueva del Río, por el cual pasa el Huerzina, afluente del Guadalquivir, y que se encuentra á 12 kilómetros de la ribera derecha del río y á 50 de Sevilla. Este grupo se divide en tres partes; las minas de la Reunion, las de la Compañía del Guadalquivir y las del Pedroso.

La Semaine financière.—«A pesar de la gran victoria obtenida á principios de Mayo sobre los carlistas por el ejército del Norte, los fondos, no sólo no se han levantado, sino que vienen sufriendo bajas sensibles. Se acusa á los bajistas de este lamentable resultado; pero es evidente que la responsabilidad de él pesa toda entera sobre el ministro, que da títulos del consolidado en garantía para todas las negociaciones, y como á los vencimientos no se paga á los acreedores, estos venden los títulos que inundan la plaza.»

Gaceta internacional (de Bruselas).—«La opinión general en Bélgica es favorable al carlismo; se cree que su triunfo será el de la religión católica, injustamente maltratada: esto por parte de las personas que sólo desean orden, progreso y el término de escándalos como los de Cartagena. Por parte de los hombres de Bolsa, si las simpatías están por D. Carlos, es porque este y sus antepasados han contratado empréstitos, cuyos bonos adquieren importancia segun los triunfos con que el carlismo sueña.—La creación del Banco Nacional en Madrid causó malísima impresión aquí: se creyó que era un establecimiento favorable sólo al Tesoro y no á la industria y al comercio.—Grave mal es para el gobierno de Madrid no tener en el extranjero personas respetables y respetadas que ilustren estas cuestiones, que des-

mientan noticias y apreciaciones falsas y que prueban que España paga siempre sus deudas cumpliendo honradamente sus compromisos. Ha circulado la noticia de que los carlistas de Londres levantan un empréstito, comprometiéndose con casas norteamericanas para hacer concesiones, si triunfan, relativamente al porvenir de Cuba. Esto es sencillamente absurdo.»

Journal des actionnaires. Cree que nuestra situación se complica cada día más y atribuye á una parte del ministerio el propósito de suprimir la República trayendo un príncipe prusiano. (Los franceses padecen la pesadilla prusiana). Añade, y esto es verdad, que el Sr. Camacho experimenta las mayores dificultades para presentar al Consejo su plan administrativo; (y por último, que se esperan importantes encuentros en el Norte, donde los carlistas harán resistencias desesperadas.

Da cuenta de la Junta general de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante celebrada el 24 de Mayo último.

«El Moviliario español, dice, después de haberse hecho á 412.50, queda á 400: ha sufrido el golpe de retroceso de la exterior de España.»

L'Industrie.—Lo mismo que el anterior, este colega también dice que el Sr. Camacho experimenta los mayores embarazos para asegurar recursos; que en el Norte encuentra el ejército mucha resistencia; y, por último, habla á su vez de *príncipe prusiano*, si bien en diverso sentido «Acojamos, al ménos, dice, con satisfacción los últimos despachos de Madrid que desmienten los rumores relativos á la preparación de la candidatura de un príncipe prusiano al trono de España.»

Journal des chemins de fer.—Publica un extracto de la Memoria leída en la última Junta general de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante.

Dice que, por un decreto del ministro de Hacienda francés, las acciones del Banco territorial de España han cesado, á partir del 13 de Mayo, de ser negociables en la Bolsa de París.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Suiza. La sexta Memoria del Consejo federal suizo sobre el estado de las obras del túnel de San Gotardo en 31 de Marzo último, revela un progreso mensual de 145 metros 30 centímetros, ó sean 82'10 en el lado Norte (Göschenen) y 65'20 en el lado Sur (Airola). La longitud total de la galería llegaba, por lo tanto, á 1.580'30 metros.

El ensanche hasta la sección definitiva ha alcanzado á una longitud de 70 metros; de modo que está hecha en una extensión total de 5.153 metros.

Inglaterra. En la semana terminada el 10 de Mayo último, los ferro-carriles han recaudado 1.032.796 libras, contra 1.019.145 en la correspondiente del año anterior; y el producto medio por día y kilómetro ha resultado de 159 pesetas: exactamente igual al de la misma semana de 1873. La extensión explotada este año es de 14.452 millas y la del anterior 14.323.

En la semana que ha concluido el 17 del mismo mes de Mayo, la recaudación se ha elevado á libras 1.027.881, contra 1.024.231; y el producto medio diario y kilométrico han resultado igual precisamente que en la anterior y lo mismo también que en la correspondiente de 1873: en ambas de 159 pesetas.

Países-Bajos. La *Hoja oficial* publica el acta de concesión otorgada á los Sres. Outlet, de Bruselas, y L. Wilmart, de Bruges, para construir y explotar un camino de hierro desde Arnhem, por Winterswyk, hacia la frontera prusiana, en dirección de Munster.

Austria. Había negociaciones pendientes entre el gobierno húngaro y la Compañía del ferro-carril del Este austriaco, sobre el establecimiento de una línea de enlace entre la red húngara y la de Rumania. Estas negociaciones han producido la concesión

otorgada á dicha Sociedad para construir y explotar un camino desde Temesvar á Orsova, disfrutando una garantía de intereses.

Una ley autoriza al gobierno para construir, á expensas del Estado, un ferro-carril desde Espalato, por Dernis, á Siverich, con un ramal á Sebenico, y otro de Raconits á Przibram y Prowint.

Otras leyes autorizan al gobierno para conceder á particulares las líneas siguientes:

1.^a De Leobersdorf, por Altenmarkt y Wilhelmsburgo, á St-Poelneur, con un ramal á Schrambach, y eventualmente á Freilant.

2.^a De Leobersdorf á Gutenstein;

3.^a De Poetschlarn á Gmünd.

Alemania. El canceller federal acaba de transmitir al Consejo de la Federación su Memoria sobre los resultados de la explotación de los ferro-carriles alemanes durante el ejercicio de 1873 del cual resulta que, en los caminos de Baviera y de Luberk-Buchen, los productos relativos al capital invertido: en 1869 resultó el 4'4 por 100, y en 1873, á 6'4.

Francia. En la línea de Gisors á Beauvais, retrocedida por la Compañía del Norte á la de Orleans á Rouen, las obras se impulsan vigorosamente, y todo induce á creer que, hacia el mes de Diciembre, este camino se abrirá á la circulación.

La Compañía de Orleans á Chabons pide la concesión por 99 años de la prolongación de la línea de Marners á Saint-Calais y Alençon.

El día 25 de Mayo último se ha inaugurado el ferro-carril de Boulogne á Saint-Omer.

Perú. Veáanse los siguientes datos sobre los puntos más altos adonde llegan los ferro-carriles peruanos:

—*Línea de Cusco.* Piés sobre el nivel del mar. Juliaca, 12.946.

—Ayavire, 12.752.—Pucara, 11.723.—Santa Rosa, 14.095.—La Raya, 14.172.—Siucani, 11.614.—San Pablo, 11.430.—Combopota, 11.375.—Campata, 10.824.—Cuzco, 11.373.

—*Línea de Huaraz.* Carhuaz, 8.679.—Huaraz, 9.920.—Recuay, 11.040.

—*Línea de Puno.* Sambay, 13.411.—Colca, 14.523.—Cincen, 14.655.—Laguillas, 13.861.—Maravilla, 13.073.—Caracata, 12.520.—Hatemicolla, 11.935.—Taya-Taya, 11.798.—Puno, 13.902.

—*Línea de Oroya.* San Mateo, 10.539.—Indernillo, 11.650.—Túnel de la Cima, 15.645.—Yauli, 13.420.—Oroya, 12.178.

Como se vé, y contra lo que dijimos en nuestro número anterior, tomándolo de un periódico mejicano, todos estos puntos están á una elevación sobre el nivel del mar, mucho mayor que la de la estación de Apizaco, el punto más alto del ferro-carril de Veracruz, cuya elevación es solamente de siete mil y pico de piés.

Valparaíso. Proyéctase el establecimiento de una nueva línea de ferro-carril de Valparaíso á Chile.

Italia. El Sr. F. Mingetti, presidente del Consejo y ministro de Hacienda de Italia, ha presentado en la cámara de diputados los contratos de compra de las líneas de los caminos de hierro romanos, meridionales y calabro-sicilianos, y para la constitución de una nueva Sociedad de explotación de estas tres redes reunidas en una sola.—En posesión el Estado de estas líneas, la Sociedad de las meridionales empieza á ser concesionaria de la red única durante veinte años. Para obtener la concesión debe reunir un capital de 300 millones destinado á completar y mejorar las líneas, haciendo la repartición de la manera siguiente: línea Salmona-Aquila, 11 millones de libras; Roma-Salmona, 64 millones; empalme Bénévent-Campoborso, 23 millones; reparo de las estaciones de Nápoles y Ancona y demás trabajos, complemento de las Meridionales, 10 millones; complemento de la red calabro-siciliana, 96 millones; complemento de la red romana y deuda flotante de la *Sociedad de los caminos de hierro romanos*, 96 millones; total libras: 300 millones. Por contra, la Sociedad de las Meridionales recibirá una anualidad de 24.954.202 libras desde el

1.º de Julio de 1874 hasta 31 de Diciembre 1906, y será relevada del pago anual de 3.557.753 liras á la Sociedad de los caminos de hierro romanos. El proyecto de ley concerniente contiene 9 artículos: el 1.º adopta el convenio de 17 de Noviembre de 1873, para la adquisición de los caminos de hierro romanos; el 2.º autoriza a inscripción en el Gran-Libro de una renta, con interés desde el 1.º de Enero de 1873, para hacer frente á los compromisos de compra de los caminos de hierro romanos, el 3.º aprueba los diversos convenios para la césion al Estado y explotación de los caminos de hierro meridionales romanos y calabro-sicilianos; el 4.º arregla las inscripciones hipotecarias que deberán hacerse á consecuencia de nuevos convenios; el 5.º faculta para incluir en los presupuestos de 1873 y 1874 las modificaciones consiguientes á los convenios; los 6.º, 7.º y 8.º forman una comisión permanente, para que las tarifas de los caminos de hierro provean á su aplicación, etc., etc. En fin, el 9.º limita la concesión de los billetes á precios reducidos en los ferro carriles del Estado, á los militares y empleados. Estos últimos tienen derecho á un sólo billete anual á precio reducido y sus familias en caso de traslado.

SOCIEDAD DE AGRICULTURA Y ACLIMATACION.

Discurso inaugural que se leyó en la primera reunion de los señores fundadores el día 26 de Mayo de 1874.

Lamestable es que en España no tenga idea la generalidad de las gentes del influjo de economía rural en el progreso de la agricultura. Porque la economía rural nos enseña cuáles son las relaciones que existen entre los gastos y utilidades de la producción, y nos convence de que la condición más necesaria para que estas se aumenten y aseguren, es que se de á cada tierra el cultivo más apropiado, se adopte para cada localidad la semilla de mayor rendimiento y se posea ganado suficiente para atender á la fertilidad del suelo, y de él las especies y razas que se críen más fácil y sencillamente en cada clima.

En ese estudio está el secreto de las abundantes cosechas de algunos labradores, y en su generalización y fomento el de la prosperidad agrícola de ciertos países.

Gran parte del suelo español está pura y exclusivamente destinada á cereales; otra gran parte, que permanece yerma, sólo sostiene durante una temporada un exíguo número de reses con la vegetación que exportáneamente produce. En extensas comarcas de la Península es excepcional el cultivo de las plantas y semillas industriales, y rarísimo el de las pratenses y tuberculosas indispensable para que vivan en concordia los dos ramos, agricultura y ganadería, y se pueda establecer un acertado sistema de alternativa en las cosechas.

No se crea que es impropio del terreno y clima de España intentar esas reformas trascendentales. Ciertamente que aquí son un terrible azote, las frecuentes y prolongadas sequías, y la escasez de aguas corrientes, utilizables para el riego en vastísimos territorios; pero es cierto también que los ríos pueden aprovecharse mejor en unas partes; que en otras se pueden extraer de no gran profundidad las aguas subterráneas, y que no hay tierra en ninguna región, por árida que se la suponga, que no sea susceptible de dar algún beneficio al propietario y á la sociedad entera. Lo que importa es no escasear cuidados y capitales; lo que importa asimismo en tantear con prudencia las reformas, é introducirlas con resolución cuando la experiencia las haya consagrado. Peores tierras que las inultas del centro de España, consideradas estériles por muchas personas, eran las marismas del condado de Kent, en Inglaterra, y el drenaje las ha hecho fértiles y sano el aire que en ellas se respira; peores eran los arenales de Bayona y Burdeos, en Francia, y las plantaciones de pinos han creado allí una población numerosa y floreciente; mil veces peores eran las de la misera Salogne, y la introducción de nuevas razas y semi-

llas van trasformando el territorio, ora haciendo posible la cría de mayor número de reses, ora asegurando todo el año el trabajo á los braceros, ora asementando la producción de frutos especiales.

El día que algo de eso se haga en España, conseguiremos ver aumentado el valor del terreno á medida que suban los beneficios del propietario; competir ventajosamente nuestros cultivos, cereales y ganados en todos los mercados de Europa, y dejar de ser tributarios á los extranjeros en varias industrias que aquí se pueden desarrollar.

Nadie juzgue ilusión á vana teoría la opinión que emitimos: por fortuna, se funda en los principios de la ciencia y está confirmada por algunos hechos aislados. ¿No ha producido aquí tan grandes beneficios como en otros países la introducción del cultivo de la patata? ¿No sabemos que con el cultivo de la remolacha han salvado recientemente algunos ganaderos sus rebaños? ¿Hay quien ignore lo que se han mejorado los vinos de determinadas provincias, con sólo reemplazar las antiguas vides con otras más recomendables? ¿No estamos viendo lo que puede adelantar la industria pecuaria por los resultados alcanzados con los cruzamientos y con la discreta elección de sementales? La sangra Durham ha dado á varias ganaderías gallegas y alavesas, una precocidad extraordinaria; los reproductores de York han aumentado en grado increíble la corpulencia de algunas razas de ganado de cerda, y el cambio que se está verificando en la cabana española, gracias al cual las razas de lana de carda se van convirtiendo en razas de lana de peine, salvará indudablemente de una gran ruina á los ganaderos.

Pero realizar estas mejoras, ni aun siquiera ensayarlas, ni en España ni en parte alguna es propio de los esfuerzos individuales; el agricultor aislado jamás dispone del conjunto de medios de diversa índole necesarios para llevar á buen término tamaña empresa. Hasta en las naciones donde la iniciativa particular es más enérgica y vigorosa, las Sociedades de agricultura y aclimatación han sido las únicas que han podido preparar, plantear y resolver los múltiples problemas que entraña la reforma del cultivo de las plantas, de la cría de los animales domésticos, de la administración rural y de las variadas industrias á que dan vida y fomento los productos de la tierra.

Las sociedades disponen de más capital que el individuo, la colectividad cuenta con relaciones más numerosas; y lo que es más importante, teme menos los desengaños, por lo mismo que nunca envuelven la ruina de ningún asociado. Ciertamente que en lo relativo á los gastos, las sociedades no son tan cautas y prudentes como el individuo, que ante todo tiene que poner á cubierto de riesgo su patrimonio; pero téngase presente, que al tratarse de seguir el camino de las reformas agronómicas, no es la parsimonia condición muy atendible: de ella hay que prescindir con frecuencia, como que en los ensayos se va siempre por campos desconocidos, y se cuenta de antemano con sacrificar á un fin, de ciento que se malogran, capital, paciencia, cálculos y previsiones. Y obtenido un resultado, ¿quién como las sociedades puede propagar los beneficios que encierra? En este punto, el particular es esencialmente pasivo. Cuando acierta, goza del resultado de su buen cálculo y queda satisfecho con el premio que han alcanzado sus afanes, más no estimula á los demás á que sigan su ejemplo, ni menos toma á su cargo el papel oficioso de extender entre sus vecinos sus nuevos frutos y productos; al contrario, la mayoría de los afortunados reformadores guardan reserva sobre sus métodos y procedimientos, tanto por egoísmo de gloria, cuanto por no crear un competidor en cada uno que le imite.

Otro muy distinto es el proceder de las sociedades. Su gloria y su importancia estriban en ser propagandistas; así es que en todas partes han tenido tanto empeño y mostrado tanto ahínco como en la aclimatación de especies é introducción de semillas, en dar á conocer las pruebas hechas, en publicar sus observacio-

nes, en discutir los distintos pareceres y en generalizar los beneficios.

Tales son las consideraciones que hacen importantísima, y aun necesaria, la creación de la «Sociedad de Aclimatación y Agricultura.» Los trabajos hechos hasta ahora en el olivar de Atocha, y la experiencia adquirida, nos ponen en el caso de augurar á la empresa un éxito seguro. Reunidas y clasificadas están ya allí las mejores hortalizas conocidas en Francia, Bélgica é Inglaterra. También existen numerosas especies de árboles frutales nuevas en España. Merece especial mención una colección de unas 100 variedades de fresas originarias de Inglaterra, cuyo cultivo ha dado ya el importante resultado de enseñar cuáles no pueden soportar nuestro clima, cuáles lo resisten rodeándolas de ciertas precauciones, y cuáles nacen y se desarrollan con más vigor que las comunes conocidas.

Lo hecho hasta ahora es algo, como principio ó base; pero poquísimo como ejecución del plan que debe realizarse. Esa ejecución, ampliada, tomando por modelo las sociedades de esta índole establecidas en las grandes capitales del mundo civilizado, requiere una cosa que vale aun más que el capital y la inteligencia, con valer tanto: el patrocinio de las clases que en primer término han de aprovechar sus ventajas, y el inmediato concurso de las personas que por su esclarecido nombre, por su ilustración reconocida, por su posición con sus merecimientos conquistada, están llamadas á influir en grado sumo en el espíritu público, y han de participar por ende, de la responsabilidad ó de la gloria de los futuros destinos de la patria.

El iniciador de la idea que ha provocado esta reunión, entusiasta como el que más de los adelantos agrícolas, se confiesa con ingenuidad el más humilde de los aquí congregados. Y por serlo y por sentirse tal, deja íntegro el desarrollo del plan á la deliberación y resolución de los señores asociados. Hoy hay número de socios: pero cómo y en qué términos ha de constituirse la Sociedad; en qué espíritu y por quién se han de redactar los reglamentos, eso es lo que los mismos han de resolver, para que con razón puedan decir en día no lejano, poseídos de noble orgullo: «La Sociedad de Aclimatación y Agricultura es obra nuestra.»

EL GRAN CENTRAL ASIÁTICO.

Diferentes veces nos hemos ocupado de este proyecto que en tan alto grado interesa al mundo, aunque más principalmente á Inglaterra y Rusia. Hoy vamos á exponer algunos detalles técnicos que hemos podido recoger.

Al principio, M. de Lesseps había propuesto que el camino pasara por el centro de la Persia; pero este trazado presenta grandes dificultades: se encuentran, por una parte, desiertos áridos donde sería indispensable llevar todo el personal, material y víveres necesarios; por otra, tierras completamente privadas de agua y de población, que ofrecen las mismas dificultades que el desierto. Pero M. de Lesseps no parece que se arredra ante semejante perspectiva: aun últimamente ha enviado á su hijo, acompañado de un ingeniero inglés, para explorar aquellos parajes, y su misión consiste en redactar una Memoria, á fin de poderse fijar en un trazado definitivo. M. de Lesseps se ocupa igualmente de la parte financiera y supone que Rusia y la Gran-Bretaña, las dos principales potencias interesadas en la cuestión, suministrarán los capitales necesarios.

Mientras que M. de Lesseps se esfuerza en dar cuerpo á su idea, las Sociedades geográficas de Francia y de Inglaterra no permanecen ociosas. Examinando los descubrimientos hechos por los viajeros en las regiones que se trata de atravesar, han creído poder dar á la empresa su opinión acerca de posibilidad práctica de verificarlo.

Un miembro de la asociación francesa, que durante muchos

años ha recorrido el país, ha publicado muy recientemente, en la *Revista de Francia*, un artículo muy interesante y nutrido de datos sobre el recorrido que es preciso adoptar.

En este estudio, M. Guilling describe con mucha precisión la naturaleza del suelo, sus productos diversos y el estado social de las poblaciones; y, sobre los puntos que él indica, se encontrarán todos los elementos necesarios para construir el camino de hierro y asegurar su explotación. Por todas partes se encontrarían sobre el terreno los materiales: la piedra, la madera, la hulla y el mineral de hierro; también habría operarios, tales como peones para el movimiento de tierras, forjadores, herreros, carpinteros, albañiles, etc. La empresa, por consiguiente, podría bastarse á sí misma y no tendría necesidad de llevar de Europa, con los grandes gastos que son consiguientes, trabajadores hábiles, ni de transportar á largas distancias una parte de los materiales de construcción.

Además, M. Guilling describe con cuidado todos los recursos que ofrecerían los países recorridos, los cuales producen cereales, algodón, lino, maderas de construcción, ganados, lanas, etc., que darían alimento al tráfico. Por otra parte, la población es industriosa, tiene costumbres suaves y se acostumbraría muy pronto á viajar en ferrocarril. Todo hace esperar que, adoptando este trazado, la línea indo-europea daría resultados suficientes para remunerar al capital.

En lo concerniente á los gastos, M. Guilling, sin dar una evaluación precisa, cree que no serían demasiado considerables. Describe, al efecto, el estado geodésico del terreno; y como ha recorrido el país, hace una minuciosa descripción, de la que resulta que habría pocas dificultades que vencer.

Por todas partes donde se encuentran montañas, que sería necesario atravesar para pasar de un valle á otro, se encuentran también numerosos desfiladeros que podrían utilizarse, sin tener que recurrir á túneles que retardarían mucho la construcción y reclamarían grandes gastos.

Al estudio que nos ocupa va unido un mapa reducido sobre el cual están señaladas las principales estaciones intermedias. La línea partiría de Sentari, en las orillas del mar Negro, y lo bordearía hasta Tireboly, desde donde se dirige á Herzeroum. En este punto se desprendería de la línea principal un ramal que se dirigiría al golfo Pérsico; de Herzeroum, la línea indo-europea iría á Tauris, donde se desprendería otro ramal que subiría hacia el Norte, hasta Tiflis. De Tauris, la línea se dirigiría á Cazbin, pasando por Myané. En Cazbin habría un tercer ramal, que asimismo subiría al Norte, pasando por Keck yendo á terminar en Bakoun, dirigiéndose en seguida á Thérán capital de la Persia. De allí, hasta Peschawer, punto de soldadura con los caminos del Indostan, se atravesarían Mechehed, Hérat y por último Caboul. Después de esta última ciudad se trataría de destacar un ramal que seguiría el valle del Oxus y que iría á encontrar la línea siberiana que se trata igualmente de construir.

Tal es la dirección propuesta por M. Guilling; y si, como tenemos motivo para creerlo, las noticias que nos suministra son exactas, su trazado sería más fácil de ejecutar que el de Mr. de Lesseps, el cual parece un poco vago. Tendría, por otra parte, la gran ventaja de recorrer países fértiles y habitados por poblaciones que podrían aplicarse inmediatamente á las obras. Además el nuevo camino de hierro encontraría en los productos del suelo un primer elemento de tráfico que disminuiría las cargas, interin que los viajeros y mercaderías de la India vinieran á completarlo.

No sucedería lo mismo si se quiere seguir el trazado presentado primero por M. de Lesseps. Toda la prensa rusa, la más particularmente interesada en la cuestión, lo ha criticado desde el primer día, dando por razón que Mr. de Lesseps quería hacer pasar su vía férrea por países desiertos, áridos é improductivos. También ha expuesto el temor de que el Gran Central Asiático, perjudicará al ferrocarril siberiano que tan útil será á la Rusia

setentrional. Esta oposicion ha impresionado á M. de Lesseps y le ha determinado á cambiar su plan primitivo. Ahora se tratará de hacer en el punto de partida una línea comun á los dos trazados, y por medio de un ramal que seguirá el valle del Oxus, enlazar el ferro-carril del Norte-Siberiano con el Indo Europeo.

En medio de esta controversia, lo más prudente es esperar á que estudios más profundos permitan empezar las obras y dar á la línea indo-europea la direccion que sea más favorable á los intereses de Rusia y de Inglaterra, á la vez que de todo el comercio de nuestro continente con el extremo Oriente.

V.

FERRO-CARRIL CANADÁ-PACÍFICO.

Los norte americanos han construido un ferro-carril del Atlántico al Pacífico, y á su vez los canadienses quieren tener el suyo, y lo tendrán muy pronto, porque todo es espedito en la América del Norte. Los yaukes han necesitado sólo cuatro años para enlazar ambos mares; pero todavía necesitarán menos sus vecinos, porque aprovecharán las lecciones de la esperiencia de aquellos.

Por otra parte, el trazado se ha fijado próximamente, y se dividirá en cuatro secciones principales: la primera se extenderá desde el lago Nipissing, á la extremidad oriental del lago Superior; la segunda, desde el lago Superior, al fuerte Garry; la tercera, del fuerte Garry, á un punto, todavía por determinar, entre el fuerte Edmonson y los Montes Roqueros; y por último, el cuarto desde este último punto, al Océano Pacífico.

Deseamos buena suerte y pronto éxito á este gigantesco proyecto, lo mismo que al ferro carril de la República Argentina á Chile, y tambien al Gran Central Asiático. En efecto, cuanto más se multipliquen las grandes vías de comunicacion, y más estrechamente enlacen los pueblos unos á otros, más solidarios se harán los intereses divergentes, y sin duda se confundirán, hasta el punto de que las guerras concluirán por desaparecer.

SOCIEDAD DE LOS FERRO-CARRILES

DE

ALMANSA Á VALENCIA Y TARRAGONA.

(Conclusión).

Gastos.

Consecuencia de las reducciones hechas en el personal es principalmente la baja que se observa de 436.010 rs. 38 céntimos en los gastos, pues la supresion total del servicio en la línea de Valencia á Tarragona durante los cuatro últimos meses del año, si bien debia producir naturalmente mayores economías, estas han venido á ser casi ilusorias por razones fáciles de comprender. Por una parte las frecuentes reparaciones de los daños causados en la vía, telégrafo, edificios y material móvil, y por otra la necesidad imperiosa de poner en constante movimiento grandes trenes de material vacío y mercancías para salvarlos del peligro, haciendo recorridos inútiles, han sido causa de que los gastos se hayan mantenido á un nivel que no corresponde ciertamente á los ingresos ni á la longitud explotada, pero que se explica perfectamente dada la especialidad de las circunstancias. Aparte de esto, la extraordinaria alza que vienen sufriendo todos los materiales, el subido precio que han alcanzado el combustible y los hierros y el gravámen verdaderamente oneroso de los trasportes militares, cuyos gastos son superiores á los ordinarios de la explotacion por las especiales condiciones con que se hacen en tiempo de guerra, han influido poderosamente para que los gastos no ofrezcan toda la reduccion que en otra época pudiera haberse obtenido en

los cuatro meses que estuvo suspendido el servicio de la línea de Valencia á Tarragona, durante el ejercicio de 1873.

Daños y perjuicios.

No al ejercicio de que damos cuenta se limitan sólo los daños y perjuicios que la empresa lleva sufridos. A contar desde fines del año 1863 y por efecto de trastornos políticos más ó menos graves, puede decirse que la Sociedad no ha cesado de verse lastimada en sus intereses. Las pérdidas que en concepto de daños habia experimentado hasta Setiembre de 1873, segun datos recopilados en dicha fecha, ascendian ya á dos millones de reales; y á esta suma hay que añadir por una parte el valor de los daños que posteriormente se han causado en la vía, material y telégrafo, y por otra el importe de los perjuicios originados por la interrupcion en el servicio; perjuicios y daños cuya importancia no es posible conocer con exactitud todavia, pero que sin exageracion pueden calcularse en una pérdida de más de doce millones de reales.

Hé aquí ahora una relacion detallada de los daños ocasionados en el material y la vía durante el año de 1873.

Línea de Valencia á Tarragona.

- 1.º de Enero.—Incendio de dos vagones en la estacion de Alcalá.
- 3 Enero.—Destrucion de la vía y del telégrafo en los kilómetros 137 al 143; desperfectos de consideracion en las estaciones de Benicarló y Vinaroz; bombas, retrates y aparatos telegráficos inutilizados; herramientas sustraídas é incendio de un vagon.
- 4 Enero.—Destrucion del telégrafo y de la vía en los kilómetros 165 al 174; destrucion del puente de Freginals núm. 1 y sustraccion de herramientas.
- 5 Enero.—Destruccion del telégrafo en los kilómetros 176 al 180 y 185 al 192, y desperfectos en la estacion de Santa Barbara.
- 12 Febrero.—Destrucion del telégrafo en los kilómetros 138 al 141.
- 19 y 20 Febrero.—Rotura del telégrafo en los kilómetros 137 al 140.
- 9 Marzo.—Destrucion de los aparatos telegraficos en Nules.
- 10 y 13 Marzo.—Desperfectos en el telégrafo, kilómetros 129 y 127.
- 21 Marzo.—Incendio en la estacion de Benicarló, sustraccion de herramientas, grandes averias en la máquina núm. 52 y destrucion del telégrafo en los kilómetros 140 al 143.
- 3 y 4 de Abril.—Destrucion de los aparatos de la estacion provisional de Benicarló y de una casilla de guardas. Cortadura en el telégrafo, kilómetros 166 á 172.
- 8 y 14 Abril.—Cortadura del telégrafo en los kilómetros 118, 181 y 186.
- 17 Mayo.—Incendio de la estacion de Atmella y grandes desperfectos en la máquina núm. 61.
- 13 Junio.—Destrucion el telégrafo en varios puntos.
- 26 Julio.—Incendio de la estacion de Nules y destrucion de la vía y telégrafo en los kilómetros 8 al 17 y 50 y 51.
- 27 Julio á 1.º Agosto.—Incendio de las estaciones de Ampolla y Torreblanca y destrucion de la bomba y depósito de agua de esta última; incendio de la estacion de Santa Bárbara y destrucion del depósito de agua de Benicarló; destrucion del puente de Santa Magdalena y del telégrafo y vía en diferentes puntos. Incendio de un vagon en la estacion de Villarreal.
- 5 Agosto.—Incendio de las estaciones de Burriana y Villarreal y destrucion del telégrafo en los kilometro 61 y 62.
- 6 Agosto.—Incendio de la estacion de Benicasim; destrucion del bastidor del portazgo; incendio de la estacion de Vinaroz; destrucion del puente de Freginals núm. 2 y del telégrafo en los kilometro 24, 42, 49, 58 y 59.
- 29 Agosto.—Destrucion de los puentes de Fonfrada, Rio-seco y Carraixet.

- 8 Setiembre.—Dstrucción del telégrafo y aparatos de la estación de Alcalá.
- 18 Setiembre.—Incendio de la estación de Uldecona, un furgon y 7 vagones, con grandes averías en la máquina núm. 13.
- 21 al 30 Setiembre.—Dstrucción de la estación de Puzol, de dos casillas de guarda y de la línea telegráfica en muchos kilómetros de la vía.
- 13 y 14 Octubre.—Dstrucción del telégrafo en varios puntos de la vía.
- 21, 23 y 30 Noviembre.—Dstrucción del telégrafo en los kilómetros 50, 51, 53 y 60 y sustracción de herramientas. Incendio de la estación de Alcalá después de haber sido reconstruida.
- 3 y 4 Diciembre.—Dstrucción de casillas de guarda y desperfectos en la estación de Almenara, la cual fué después incendiada, así como la Chilches.
- 11 y 13 Diciembre.—Dstrucción de garitas, casillas y vía telegráfica en varios puntos. Incendio de tres vagones en la estación de Chilches.
- 19 al 23 Diciembre.—Dstrucción de los restos de la estación de Villareal y de varias casillas, así como el telégrafo.

Línea de Valencia á Almansa

- 16 Enero.—Cortado el telégrafo en el kilómetro 483.
- 26 Febrero.—Id. id. en el kilómetro 478.
- 5 Marzo.—Dstruida la vía y el telégrafo en el túnel de Marriaga y en Fuente la Higuera.
- 21 Marzo.—Cortado el telégrafo en los kilómetros 447 y 478.
- 22, 23 y 24 Setiembre.—Desperfectos causados en el puente Montesa mayor, intentando su voladura; incendio de las estaciones de Játiva, Manuel y Puebla Larga; destrucción del telégrafo desde el kilómetro 420 al 436; destrucción de la vía en los kilómetros 437 y 438 y del telégrafo en los mismos kilómetros y en el 440, 441, 442 y 445; sustracción de herramientas de las brigadas de conservación, é incendio en la estación de Manuel de un coche de 1.^a, otro de 2.^a, otro de 3.^a, un furgon y 14 vagones de varias clases.
- 17 Octubre.—Grandes averías causadas en la máquina núm. 26 y en un coche de 1.^a clase, dos de 2.^a, un furgon y un vagon, que se llevaron de la estación de Encina, para chocarlos en la de Caudete de la línea de Alicante.
- 5 Diciembre.—Dstrucción de la vía y del telégrafo en los kilómetros 481 y 482. Desperfectos en el puente núm. 33, intentando su voladura.
- 16 Diciembre.—Desperfectos en el ponton núm. 36, intentando su voladura, que se consiguió en parte; destrucción del telégrafo y la vía en los kilómetros 464 y 467, y del telégrafo en los kilómetros 458 y 468.
- 23 Diciembre.—Dstrucción completa del bastidor del puente de Boquilla y de un tren arrojado al fondo del mismo barranco, cuyo tren se componía de las dos máquinas núms. 52 y 59, un coche de 2.^a clase, uno de 3.^a, 2 furgones y 14 vagones, quedando todo este material completamente inútil. Destrozados en la vía y telégrafo por varios puntos.

Tal es, en resumen, la relación de los desastres de que la Sociedad ha sido víctima en el pasado año, sin que la Dirección pueda siquiera tener el consuelo de anunciar hoy á los señores accionistas que el ejercicio corrien e ofrezca hasta ahora mejor aspecto, pues en los meses transcurridos han continuado las interrupciones en la vía y los atentados contra las obras y el material, entre ellos el choque de seis máquinas y cinco trenes de que se apoderaron últimamente los carlistas y que ha causado daños de consideración.

Convenio.

Inútil es decir que los efectos de esta serie de calamidades han alcanzado de lleno á la ejecución del convenio, tan ventajosa-

mente iniciado por la Sociedad. Cerrado el ejercicio de 1872 con el pago de las cantidades que hasta aquella fecha debían percibir el constructor y los acreedores por deuda flotante, y cubierto además el importe de todos los cupones vencidos hasta 1.^o de Enero de 1870 y de los bonos procedentes del canje, según detalladamente consta en la Memoria de dicho ejercicio, faltaba sólo para llegar al período de la amortización de las obligaciones, reunir los fondos necesarios para el pago de los cupones vencidos en 1.^o de Julio de 1870 y 1.^o de Enero de 1871. Con una explotación normal, esa aspiración común de todos los interesados en el convenio, indudablemente se hubiera visto realizada dentro del año 1873. La Dirección, inspirándose en el mismo deseo, y á pesar de las difíciles circunstancias que ya en el primer semestre rodeaban á la Empresa, hizo cuanto le fué posible para continuar el sorteo y el pago de cupones, pues si bien ante la perspectiva de sucesos más graves era prudente obrar con parsimonia en la distribución de productos, que en un momento dado podían ser necesarios é indispensables para cubrir las atenciones preferentes del servicio de explotación, la Dirección no vaciló en aplicar íntegramente los fondos sobrantes á las obligaciones nacidas del convenio, satisfaciendo los plazos de la deuda flotante y procediendo al sorteo de 16.000 cupones de los del vencimiento de 1.^o Julio de 1870 en el primer trimestre y de 60.000 en el segundo. Pero llegó el tercer trimestre y ya desde entonces el estado de la Sociedad y la paralización del servicio en la mayor parte del camino, privándola de los recursos necesarios, hicieron imposible nuevos sorteos. La Dirección, á pesar de todo, ha hecho los mayores esfuerzos para conservar como conserva íntegra la suma que representan los cupones sorteados, que todavía no se han presentado al cobro.

Un deber de gratitud obliga á la Dirección á hacer mérito de los levantados propósitos con que el Excmo. Sr. D. José Campo acudió en su auxilio con un proyecto dirigido á anticipar en beneficio de todos el cumplimiento del convenio, respetando por supuesto lo estipulado en el mismo. La Dirección se apresuró á convocar á los señores accionistas á Junta general extraordinaria con el objeto de someter á su aprobación el importante proyecto del Director Sr. Campo, que hubiera sido sin duda alguna acogido con entusiasmo; pero basada en una operación de crédito, su realización no fué posible desde que la Sociedad se vió impedida de explotar la línea de Tarragona. Con sentimiento profundo hubo, pues, de desistirse de llevarlo á cabo sin perjuicio de que la Dirección, contando siempre con el desinteresado y eficaz apoyo del Sr. Campo, no ha de perdonar medio para que tan luego como desaparezca el estado violento que hoy pesa sobre la Sociedad, ver el modo de allegar los recursos extraordinarios indispensables, para que la reparación de los daños causados y la rehabilitación del servicio en la línea de Tarragona sea compatible con los pagos de las atenciones del convenio, á fin de que cuanto antes pueda la Sociedad entrar en el período normal marcado en el mismo.

Indemnizaciones de daños y perjuicios.

Con el propio objeto está practicando y continúa sin descanso la Dirección las gestiones oportunas para conseguir que el gobierno venga en auxilio de la Empresa. Hoy la penuria del Erario es causa de que las compañías de ferro-carriles, lejos de alcanzar la protección que merecen, se vean gravadas por las recientes medidas que se han dictado sobre el impuesto, el timbre y que han dado motivo á justas reclamaciones de parte de las Empresas. Pero cuando el gobierno se vea libre de las apremiantes atenciones de la guerra que le abruma, lícito es esperar que fijará seriamente su atención en los graves daños y perjuicios que están sufriendo las compañías de ferro-carriles y en la causa única de la aflictiva situación que atraviesan. Sin el uso que el Estado hace de los caminos de hierro, como uno de los más poderosos elementos de guerra, es seguro que hubieran sido más res-

jetados; y esta consideracion debe bastar para que el gobierno, inspirándose en un levantado sentimiento de patriotismo, acuda solícito á salvar á las empresas de la ruina en que se ven sumidas por circunstancias tan ajenas á su voluntad como relacionadas con el orden público. Confirmacion de esta esperanza es el hecho de que habiendo conferenciado con el gobierno la comision ejecutiva que las compañías tienen establecida en Madrid, sus indicaciones hallaron benévola acogida, oyendo con satisfaccion el ofrecimiento de que las empresas serian indemnizadas, si no directamente, por no permitirlo hoy las penurias del Tesoro, de la manera que se considerase más oportuna. Con el fin pues, de que la comision pueda continuar sus gestiones en asunto de interés tan vital, la Direccion ha remitido ya los datos sobre los daños y perjuicios que esta Sociedad lleva sufridos hasta fines del año 1873 y esta reuniendo todos los antecedentes para preparar el expediente justificativo que en su día habrá de presentarse al gobierno. Pero lo que sobre todo interesa así á las compañías de ferro-carriles, como á la agricultura, á la industria, al comercio y al país entero, es que termine pronto la guerra civil, para que cesen la perturbacion y los males que lleva consigo, y renazca la tranquilidad que es la base de la riqueza pública y la vida de estas empresas.

La Direccion, despues de haber dado cuenta á los señores accionistas del estado de la Sociedad y de los resultados de la gestion administrativa correspondiente al año 1873, tiene el honor de someter á la aprobacion de la Junta general los siguientes

ACUERDOS:

1.º Que se aprueben el balance y cuentas de explotacion ó se nombre una comision que las examine.

2.º Que con arreglo á los estatutos se proceda á la eleccion de dos Directores para llenar las vacantes producidas por cesar por antigüedad los Excmos. Sres. D. José Campo y D. Luis Mayans.

Valencia 29 Abril de 1874. — Nicolás María Rivero. — José Campo. — Manuel Benedito. — Luis Mayans. — Luis de Molini. — Fernando Miñana. — José María Settler. — Vicente Gomis. — Andrés Campo.

La Junta general, de conformidad con los acuerdos propuestos por la Direccion al final de la precedente Memoria, aprobó por unanimidad el balance y cuentas, reeligiendo para el cargo de Directores á los Excmos. Sres. D. Luis Mayans y D. José Campo. — El secretario, L. Calvo.

BILLETES DE BANCO PERFECCIONADOS.

Con el precedente título, la *Finanza italiana* publica un importante artículo que interesa á los Bancos, al comercio y á todo el mundo, puesto que todo el mundo está llamado á los cambios y á la moneda fiduciaria. En todos los tiempos la falsificacion de los billetes de Banco ha tentado á ciertos caballeros de industria; en todos los tiempos, tambien, la policia no ha podido contener esas tentativas, sino despues que bastantes billetes falsos se encontraban en circulacion. Los que tienen más confianza en las medidas preventivas que en las represivas tardías, se alegrarán del descubrimiento de que habla nuestro citado colega italiano, que se espresa como sigue:

«Uno de nuestros compatriotas, el Sr. Vincenzo Marzini, acaba de descubrir un procedimiento que debe hacer imposible la falsificacion. El papel que emplea tiene la consistencia del tafetan, siendo además impermeable y glaseado. El calco por medio de un agente químico, que es uno de los métodos habitualmente empleados por los falsificadores, no se puede emplear, porque la impresion no es superficial, sino interior, y ejecutada al mismo tiempo que la confeccion del papel. Y el dibujo mismo del que resulta el punzon, se obtiene por una especie de salpicado, análogo al de los crispadores de pintura que el artista mismo no sa-

bria hacer semejante dos veces seguidas y que forma cuerpo con la pasta del papel. Siendo todos los billetes idénticos, cualquier falsificacion puede ser comprobada con otro billete, sobreponiéndolos y mirándolos al trasluz.

»Hemos asistido á las experiencias del autor y hemos quedado realmente maravillados.

»Parece, además, que los tales billetes cuestan ménos que los fabricados en todos los países, y se ha nombrado una comision oficial para examinar este invento y redactar un informe. En una época en que el papel-moneda ha tomado en tantos países un desarrollo inesperado, seria realmente un beneficio el hacerlo infalsicable, y nos alegraríamos doblemente que el sistema quedara reconocido como suficientemente perfecto para ser aplicado inmediatamente; pues así tendríamos una fabricacion nacional más, y nuestro país daría al mundo un ejemplo más del génio italiano.»

SEGUNDA EXPOSICION DE FLORES

PROGRAMA.

La primera Exposicion de flores, realizada el 17 del corriente, ha sorprendido á muchos apasionados de la floricultura, que no esperaban ver reunidos tantos y tan variados ramilletes como de Valencia, de una ciudad tan distante de Madrid, vinieron á competir con los de los jardines de esta capital, y la Empresa de Exposiciones ha quedado tanto más satisfecha y lisonjeada cuanto que no es otro su propósito, ya manifestado en el programa circular de 1.º de Enero, que descorrer el velo que á nuestros propios ojos oscurece la importancia de la produccion nacional en sus múltiples elementos.

Entraba en la idea de la empresa celebrar más adelante otro concurso de flores, dejando pasar un intervalo suficiente para la variacion de las especies; mas se han interesado para que se repita el certámen en este mismo mes, mas por excelencia de las flores, muchos aficionados de Madrid que no tuvieron conocimiento de los anuncios y no han podido tomar parte en la muestra del 17, y, sin consultar sus intereses, la empresa accede gustosa á la indicacion, que, demostrando un principio de estímulo, cimentará en la capital de España la costumbre de semejantes concursos, tan frecuentes y concurridos en otras del extranjero, y dará origen á las Sociedades de floricultura, fomentadoras de la aficion y del desarrollo del comercio de semillas, ramilletes y otros productos del cultivo.

Anuncia, por tanto, una segunda Exposicion para los días 12, 13 y 14 de Junio, á que sólo se admitirán ejemplares obtenidos ó aclimatados en la provincia de Madrid, con las condiciones que á continuacion se expresan:

1.ª La Exposicion comprenderá las plantas vivas en maceta ó tiesto, sean exóticas ó indígenas.

2.ª Comprenderá tambien las flores cortadas y sueltas, los ramilletes y ramos en los mismos seis grupos del programa anterior de 3 de Mayo.

3.ª En el primer día, ó sea el 12, sólo figurarán para exposicion las plantas en maceta; en el siguiente, ó día 13, tendrá efecto la exposicion y venta de las dichas plantas; y en el tercer día, ó 14, se expondrán tambien las flores sueltas, ramos y ramilletes.

4.ª Para facilitar las operaciones, que necesariamente se ejecutan con precipitacion en tan breves intervalos, se exige como condicion previa á la admision, que las flores y ramos vengán acompañados de tarjeta en que se exprese el nombre del expositor, el del jardin en que se hayan cortado, y tambien que estén colocados en búcaro ó vaso de cualquier forma.

5.ª Las plantas en tiesto ó maceta vendrán acompañadas de tarjeta, con las propias indicaciones, con los nombres sistemático

y vulgar de la planta y con el precio en pesetas, si se pusiese á la venta.

6.^a Se admiten flores, ramos y macetas para el benéfico objeto de la Asociación de señoras que presidió á la Exposición anterior.

7.^a La rifa de ellos tendrá efecto el tercer día, ó sea el 14 de Junio, después de haber recaído el fallo del Jurado.

Madrid 25 de Mayo de 1874.—La Dirección.

CRÓNICA.

Petición atendible. De Oviedo escriben á un diario con fecha 29 de Mayo último:

«Ya que el estado de las Provincias Vascongadas y de Santander impedirá á las clases medias disfrutar del beneficio de baños de mar en aquellas costas, por la suspensión de los trenes de recreo á San Sebastián y Bilbao, la empresa del ferro-carril del Norte merecería el agradecimiento de aquellas clases y aumentaría sus productos durante el verano si facilitara el viaje á precios módicos á las playas asturianas, lo cual podría verificar de acuerdo con la línea de Leon á Busdongo y de Langreo á Gijón, para que contribuyera al fin indicado, lo cual no debe ofrecer ninguna dificultad.»

Falsificación de billetes. Leemos en un colega esta noticia de interés:

«A la actividad desplegada por el inspector especial de orden público D. Antonio Rodríguez, secundado con gran acierto por sus dependientes, fué debido el hallazgo de la máquina, utensilios y recortes de la falsificación de la última emisión de billetes del Banco de España.

«Al reconocimiento han asistido peritos de este importante establecimiento, así como uno enviado por el gobernador de la provincia.

«Este descubrimiento tiene tanta mayor importancia, cuanto que se ha verificado antes de que pudieran poner los falsificadores bastante número de billetes en circulación.»

Huelga. En la semana anterior y por cuestiones que en realidad carecían de fundamento, se declaró en huelga la mayor parte de los obreros de los talleres que tiene en Ciudad-Real la Compañía del ferro-carril, los cuales, si bien se condujeron en general con la mayor sensatez, no dejaron, sin embargo, de impedir en lo posible que volviesen al trabajo algunos de sus compañeros que deseaban hacerlo.

La calma se restableció á poco, y todos los operarios han vuelto á sus tareas.

Un progreso en la china. En Tientsin se ha establecido una oficina central de conducciones, encargada de llevar al interior todos cuantos artículos necesitan los extranjeros establecidos allí, facilitar medios de transporte para personas y medios de alimentación durante los viajes, con intérpretes de los principales idiomas europeos.

Esta es una agencia de suma utilidad, merced á la cual los que quieran visitar Pekin, la gran Muralla y los Tumbas de Ming, no tendrán ya necesidad de recurrir al favor de nadie, sino que, pura y simplemente por medio del dinero les será dado llenar cumplidamente sus deseos.

Telégrafos peruanos. El Congreso ha concedido á un español el privilegio de explotar todas las líneas telegráficas terrestres y submarinas situadas dentro de la jurisdicción de la República. Esta determinación se tomó, según vemos en periódicos pos-

teriores, porque el gobierno no podía atender al servicio telegráfico de una manera satisfactoria.

Disposiciones. Se ha mandado rescindir la contrata de limpieza del Puerto de Tarragona.

—Se ha dispuesto proceder al estudio de construcción de un ramal de carretera desde Plañolas á la de Rivas á Puigcerdá, en Gerona.

—Se ha concedido una nueva próroga para la construcción de un embarcadero en el puerto de Santander.

—Se ha mandado proceder al estudio de encauzamiento del río Pisuerga en el término de Haro de la Vega, en Palencia.

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.

Exportación de minerales. Dicen de Huelva que cada vez va siendo mayor la afluencia de buques á aquella ría para la carga de minerales procedentes de las minas de Tharsis. El domingo se contaban 46 de gran porte, entre ellos más de 20 vapores.

Viaje perdido. Leemos en el *Imparcial* del jueves:

«Probablemente los representantes del cupon extranjero abandonarán á España tan pronto como celebre una última conferencia con el Sr Camacho, que ha ofrecido avisarles el momento en que haya de verificarse.»

Carretera internacional. Según nos han asegurado, por el ministerio de Fomento se han dado órdenes apremiantes á fin de activar las obras de la carretera de Zaragoza á Francia por Canfranc.

Pocas obras hay en España más urgentes; más útiles, y que relativamente á su coste, puedan producir mayores beneficios al país.

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

Situación en 31 de Mayo de 1874.

	Pesetas.
ACTIVO.	
Accionistas.	37.500.000
Caja.	887.353'95
Valores en cartera.	8.543.774'26
Corresponsales.	74.155'16
Moviliario y material.	23.673'80
Gastos de instalación.	758'13
Varios.	80.354'10
Pagares de bienes nacionales y valores en garantía.	127.968.718'27
Bonos recibidos en pago de pagarés.	14.433.500
Préstamos hipotecarios.	5.850.000
Préstamos con garantía de valores.	4.701.211'60
	200.063.449'27
PASIVO.	
Capital social.	50.000.000
Varios.	1.107.301'86
Corresponsales.	633.806'14
Pagarés de bienes nacionales y valores en depósito.	142.396.632'27
Préstamos diferidos.	75.759
Cédulas á entregar.	5.850.000
	200.063.499'27

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

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 prescrito 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 celebracion.

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 Halevy.

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

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 concurren 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 valio 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 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 reunion 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.

TITULOS Y DIVIDENDOS.

Ferro-carril de Córdoba á Sevilla.—El Consejo de administración de esta Compañía tiene el honor de prevenir á los señores accionistas que, á partir desde 1.º de Julio próximo, se pagará un dividendo de Rvn. 66'50 (frs 17'50) por resto de las utilidades del ejercicio de 1873, cupon número 35 de las acciones.

Asimismo anuncia que el cupon núm. 32 de obligaciones, que vence en 30 de Junio, será satisfecho á razón de Rvn. 28'50 (francos 7'50).

En su consecuencia, desde dicho día 1.º Julio queda abierto el pago en Madrid, oficinas de la Compañía, paseo de Recoletos, 9; en París en el Crédito moviliario español, 25 Boulevard, Haussmann, y en Bruselas casa de los Sres. Brugmaun fils.

Madrid 1.º de Junio de 1874.—P. A. del Consejo.—El secretario, P. de Vargas.

El Consejo de administración de esta Compañía, tiene el honor de poner en conocimiento de los señores accionistas que en el sorteo verificado el día 13 del corriente para la amortización á la par de 18 acciones han sido agraciados los números siguientes:

Números.— 3.011—á— 3.018.

» —35.521—á—35.530.

En su consecuencia, los señores poseedores de estos títulos pueden presentarlos para su reintegro todos los días no feriados desde 1.º de Julio próximo en Madrid, oficinas de la Compañía, paseo de Recoletos, núm. 9, y en París en el Crédito moviliario español, 25 Boulevard Haussmann.

Madrid 31 de Mayo de 1874.—P. A. del Consejo.—El secretario, P. de Vargas.

Compañía de los ferro-carriles de Ciudad-Real á Badajoz y de Almorche 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 28 de Abril último en francos 12 (ó sean 45 reales 60 céntimos por accion.) repartible entre los cupones señalados con los números 5 y 6.

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

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

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

París, place Vendome, 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 secretaria 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 cupon 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 Almorche 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 rue-

da 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 proposicion 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 «Proposicion para la compra de hierros y carriles viejos.»

La Compañía se reserva el derecho de aceptar la proposicion que juzgue más ventajosa, así como tambien 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 extension que la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, y en los cuatro años que lleva de existencia ha prestado grandes servicios á nuestro país.

Redaccion: 12, rue Livourne, Bruselas.

Precios de suscripcion: En Europa, un año, 44 francos; 6 meses 21 y un trimestre, 11.— En América, un año, 12 pesos; 6 meses 7 pesos; un trimestre 4.

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO. AÑO XIX.

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

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 indicacion de los dias de salida, precios del pasaje, duracion de la travesia y noticias interesantes acerca de las comodidades con que se efectúan los viajes.

NÚBES Y FLORES.

VERSOS DE

D. Fernando Martinez 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 Martin, Puerta del Sol.

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA

PRECIO 2 REALES.

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

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

ADELANTOS

EN LA

FABRICACION



BUENA FÉ

EN EL

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.



GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIA.

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

CASA EN PARIS

50 faubourg Sant-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 modificacion 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 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. ^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 reducción 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, teniendo en cuenta la cantidad satisfecha por el billete de ida y vuelta; el cual será recogido al viajero.

La administración 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 Serrano, Pasaje de Matheu; D. Leocadio Lopez, Cármén 13; D. Leon P. Villaverde, Carretas 4; D. C. Bailli-Bailliere; D. Miguel Olamendi; Sra. Viuda é hijo de Cuesta, Carretas 9; Escribano, 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, 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 REPORTE

200 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, tanto 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 LEECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

Premiados en las Exposiciones de Nueva-York, Leeds

Sheffield, Londres 1862, París 1867, Havre, Lyon 1872

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

RICARDO DE BERGUE Y C.^a Ingenieros mecánicos,

calle de Milans, núm. 3, BARCELONA.

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

Economía y perfecta regularizacion.

Válvulas de paso, privilegiadas de 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. (escaia).

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

AGENTES.—CÁDIZ, A. Lopez y C.^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.

LÍNEA	PERIODO de explotación.	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...	30 al 5 Mayo	24.556			2.566.643	93.719	2.457.426	89.512	109.197			4.207	
Albacete á Cartag...													
Alcazar á Ciud -Real													
Manzanares á Córdoba.													
Norte de España	13 al 19 Mayo.....				1.549.821	148.825	1.328.168	95.787	221.653			53.138	
Tudela á Bilbao.....													
Valencia á Almansa y													
Tarragona													
Sevilla á Cádiz.....	23 al 30 Abril.....				360.121	118.094	318.333	102.733					
Córdoba á Sevilla. . . .	16 al 22 Abril.....	6.693	28.583	115.540	343.243	136.894	302.253	120.307	41.870			16.587	
Zaragoza á Barcelona.													
Barcelona á Pamplona.	7 al 13 Mayo.....	16.017			921.789	77.399	841.617	70.860	80.172			6.539	
— á Francia.....													
— á Tarragona.....													
— á Sarria.....													
Lérida á Reus y Tarrag.													
Alar á Santander.....	13 al 19 Mayo.....				601.843	245.768	615.613	230.709		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 30 DE MAYO AL 5 DE JUNIO DE 1874.

FONDOS PÚBLICOS.	SABADO.	LUNES.	MARTES.	MIERCOLES.	JUEVES.	VIERNES.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	13 90	13 75	13 85	13 45	...	13 50
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños....	13 80	...	13 80	13 75	...	13 0
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior....	17 65	17 80	17 70	17 65	...	17 70
Deuda del personal....	...	...	...	...	...	...
Material del Tesoro no preferente con interés....	...	...	...	...	...	...
Bonos del Tesoro....	49 75	50	49 90	49 90	...	49 20
Deuda amortizable de primera clase....	...	...	...	...	...	...
Deuda amortizable de segunda idem....	...	...	...	...	...	...
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Billetes hipotecarios del Banco de España....	98 65	98 25	98	98 25	...	98
ACCIONES DE CARRITERAS GENERALES.—6% anual						
Emision de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Idem de 2.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Idem 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs....	26 10	25 95	26	25 90	...	25 40
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs....	25	25	25 40	25 40	...	24 40
Idem id. id. de 20.000 rs....	...	25 25	...	...	...	...
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Acciones del Banco de España....	141	143	143	142 50	...	142
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla....	...	...	...	...	...	...
Banco popular español de Barcelona....	...	...	...	...	...	...

CAMBIOS OFICIALES.

	Daño.	Beneficio
Albacete....	...	1/4
Alicante....	...	3/4
Almería....	...	1/8
Avila....	...	3/8
Badajoz....	...	3/8
Barcelona....	...	3/8
Bilbao....	...	1/4
Burgos....	...	3/8
Caceres....	1/2 p.	...
Cádiz....	...	...
Castellón....	par	...
Ciudad-Real....	1/4 p.	1/8
Córdoba....	...	...
Coruña....	3/4	3/8
Cuenca....	...	...
Gerona....	1/2	...
Granada....	par	...
Guadalupe....	3/4	...
Huelva....	...	...
Jaca....	...	...
Jaén....	...	1/4
León....	par	1/4
Lerida....	par	...
Logroño....	...	...
Lugo....	par p.	1/4
Málaga....	...	...
Murcia....	...	...
Orense....	3/4	3/8
Oviedo....	...	...
Palencia....	...	1/2
Pamplona....	...	3/4
Pontevedra....	...	...
Salamanca....	par	1/2
San Sebastian....	...	...
Santander....	par	3/8
Santiago....	1/2 p.	...
Segovia....	...	...
Sevilla....	1/2 p.	1/8
Soria....	...	1/2
Tarragona....	par	1/2
Teruel....	3/4	...
Toledo....	...	3/8
Valencia....	...	1/2
Valladolid....	...	1/2
Vitoria....	1/4	1/2
Zamora....	...	1/8
Zaragoza....	...	...

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 27 AL 2 DE JUNIO.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 27.	DIA 28.	DIA 29.	DIA 30.	DIA 1.º	DIA 2.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	14 55	14 40	14 50	14 72	14 50	14 50
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo....	18 60	18 40	18 45	18 45	18 50	18 75
Bonos del Tesoro....	...	...	...	...	...	...
Soc. cat. catalana general de crédito....	54	53 50	54	54	54	54
Banco de Barcelona....	90	90	89 50	90 25	90 50	90 25
Crédito mobiliario barcelonés....	...	...	...	...	...	...
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 59	43 50	43 75	43 25	43
— de Tarragona á Barcelona....	67 50	67 50	67 50	67 40	66	65 25
— de Zaragoza á Barcelona....	15 75	15 75	15 25	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			
PRESTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58....	787.886	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alie	Paris 23 de Mayo... 217 50
1860....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	—	Norte....	— 192
1858....	308.206	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona....	Bruselas 21 Mayo... 300
...	...	1.900	57	Enero.—Julio.	99	Zaragoza á Pamplona....	— 126 75
1858....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	desde 1861 47	Córdoba á Málaga....	— 57
...	290.000	...	57	...	...	Córdoba á Sevilla....	— 215
...	...	...	...	...	...	Sevilla á Jerez....	— 60
...	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 3	Ciudad-Real á Badajoz....	— 39
1862....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 43	Barcelona á Francia....	Barcelona... 49
...	...	...	...	...	...	Targ. á Martorell y Barce	— 100
...	...	...	...	...	...	Noroeste....	Bruselas 21 Mayo... 69
...	...	2.000	...	...	...	Lerida á Reus....	Paris 23 de Mayo... 26 50
...	...	1.900	...	...	...	Barcelona á Gerona....	Barcelona... 95
1871-72....	1.000	1.900	66 50	Febrero....	desde 1871 50	Almansa á V. y Tarrag.	— 19 50
...	...	...	...	...	...	Tudela á Bilbao....	Bilbao 1.ª serie
...	...	...	...	...	...	Villalba á Segovia....	Madrid... 665
...	...	...	...	...	...	Gran Central-Peninsular.	...

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