

# 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.

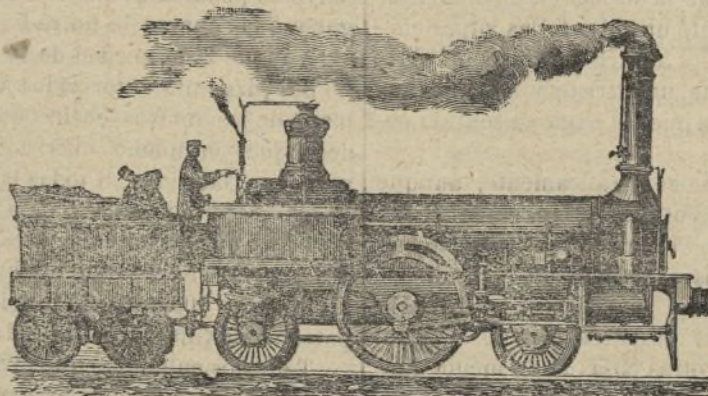
VALENCIA: librería de D. F. Matheu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

### Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

HABANA: Establecimiento de don B. Tanago, calle del Obispo, 95.



## SE SUSCRIBE EN MADRID

En la Administracion, en las librerías, de Bailli-Bailliere, de Cuesta y de la Ilustracion, Arrenal 15. Los números sueltos, el mapa y los anuncios en la Administracion.

## PRECIOS DE LA SUSCRICION.

### Madrid y Provincias.

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

### Ultramar y Extranjero.

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

## ANUNCIOS.

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

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

## RESÚMEN.

Momentos presentes de la Hacienda.—Nuevos tramvías de Madrid.—Obligaciones de ferro carriles.—Acreedores extranjeros.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro carriles extranjeros.—Banco de España.—Señales en tiempo de niebla.—Compañía de Ciudad-Real a Badajoz: Memoria.—Sociedad de Agricultura y Aclimatación.—Telegrafia: Aparato de Thomson.—Carruaje colosal.—Túnel de la Mancha.—Las minas de hulla en Rusia.—Crónica.—Banco de Castilla.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

## MOMENTOS PRESENTES DE LA HACIENDA.

Duélenos ver como se malgasta el tiempo por el Sr. Camacho, haciendo esperar unos planes de Hacienda que nunca llegan, y nos apesadumbra tambien el sesgo que ha dado al asunto una parte de la prensa, pidiendo tiempo para el ministro y paciencia al país para aguardar el resultado de esos planes.

Y es que se olvida que épocas críticas como la presente no son épocas de planes, sino precisamente de todo lo contrario; á no ser que esos planes existieran maduramente formados de antemano y á punto de que su autor, llamado al poder para plantearlos, los hubiera puesto en práctica el mismo día de su nombramiento, sin perder ni siquiera una hora.

Si por planes se entiende el planteamiento de un vasto sistema de administracion con radicales reformas en la tributacion y en los gastos públicos, no hay necesidad de decir que, por buenos que fueran, no son momentos como los actuales los que permiten su establecimiento. Los planes en ese sentido requieren una época normal, si han de tener el carácter de una reforma general; pero la más vulgar prudencia aconseja que, sin perderlos de vista, sin

separarse de los principios en que deba estribar el sistema, las reformas y mejoras se hagan dentro de lo existente y de lo posible y de lo más ventajoso, sin sacrificar el país y sus más caros intereses á las huecas pretensiones de reformador á que puede aspirar cualquier advenidizo, sin traer ciencia, ni autoridad, ni crédito que garanticen su futura gestion y le den derecho á hacerse esperar.

Un país cuya Hacienda se encuentra en la agonía no debe ser un cadáver que se arroja sobre el frio mármol negro de un anfiteatro, para que los aprendices en el arte de ministro lo destrocen con el escalpelo; al sentarse en el sillón ministerial, se debe traer, no sólo el oficio perfectamente aprendido, sino una gran autoridad moral y una gran reputacion de consumada práctica administrativa.

Eso de servir cualquier hombre para cualquier cosa, con tal que esté afiliado á un bando político determinado; eso de que á cada nuevo ministro, y por ende inesperto suceda el correspondiente *arreglo* de las oficinas, que con más razon debiera llamarse *aumento del desconcierto*; eso de que en tales arreglos entren honradísimos peluqueros, acomodadores de teatros, sastres, taberneros y de otras profesiones tan afines como estas á la administracion pública, á ejercer los más elevados cargos públicos; eso de que se haga un tenedor de libros de un poeta apreciable, pero que jamás ha visto un libro de contabilidad; todo eso y otras muchas cosas más (que no son de ahora, como pretende cierta parte de la prensa) todo eso, repetimos, ha traído la Hacienda, y como consecuencia precisa, la política de España, á la tristísima situacion en que se encuentra.

En vano, se espera, pues, que una semana ni un mes más de espera á los planes de un ministro que no los tenía hechos de antemano, resuelvan el conflicto en que se encuentra la nacion: esas esperas sólo producen efectos como la desastrosa baja de la Bolsa; aumento de descrédito en el exterior al suspender la realizacion de pactos



ajustados con los acreedores, no por D. Fulano de tal, sino por la entidad Ministro de Hacienda de España.

Y lo que debe hacer cada uno de estos al ser nombrado, si tiene siquiera la conciencia de su posición y de su deber, es dictar cada día una medida que demuestre su aptitud contribuyendo á mejorar la situación, sin alimentar con su inacción siquiera durante un minuto las suposiciones y las hipótesis desfavorables á la Hacienda y al crédito; hipótesis y suposiciones que una triste y larga experiencia autoriza al público para que las haga en sentido pesimista.

«Zapatero á tus zapatos» dice gráficamente, aunque con cierta rudeza, la máxima vulgar; y sin embargo de que es más fácil para un profano improvisarse zapatero que hacendista, nosotros lo hemos arreglado de otro modo: exigimos antecedentes de aptitud para ejercer la obstetricia ó la veterinaria, y hacernos ministros, directores generales, oficiales de secretaría y otras cosas de no menor importancia de hombres cuya aptitud y antecedentes se reducen á que los haya elegido diputados algún distrito; y eso no siempre: á veces se sacan de un oscuro rincón, para hacerles adquirir una triste celebridad á costa del crédito y los intereses de la patria.

Y esto, lo repetimos, no es de ahora: el Sr. Aurich, último ejemplar recogido de la especie, tiene numerosos antecedentes que se remontan hasta el célebre ministerio Manresa.

En resumen: el desconcierto político tiene por origen el desconcierto administrativo; y este es una consecuencia natural de la ignorancia técnica y la falta de práctica de los empleados desde ministro á portero, principalmente de la mitad de la escala gerárquica para arriba. Y esta ignorancia es hija natural y legítima de la inestabilidad y del rebajamiento que imprime á los cargos públicos eso de conferírseles á quien generalmente no tiene otros títulos para alcanzarlos que la amistad personal de los ministros.

#### NUEVOS TRANVIAS DE MADRID

Sabidas son las dificultades que algunos puntos de las calles de Madrid oponen al establecimiento de las vías férreas urbanas: unos porque la estrechez de la parte adquinada de la vía pública no consiente la colocación de los carriles, dejando dos metros á cada lado entre el exterior de los coches del tranvía y el borde de la acera; otros por la excesiva pendiente; otros por el reducido límite que exigen en el radio de las curvas, y en no pocos parajes se reúnen dos y aun los tres de los obstáculos indicados.

Así se explica que, teniendo el ayuntamiento establecidas reglas fijas tan naturales como acertadas sobre este particular, puesto que está obligado á conservar la libre circulación pública por la población, estas reglas hayan podido ser la causa de que varias empresas de las que habían solicitado y obtenido concesiones de ferro-carriles urbanos, las hayan dejado caducar, sin emprender siquiera las obras.

Hoy las citadas dificultades han desaparecido, merced al Sr. D. Daniel O'Ryan de Acuña, iniciador de los tranvías en Madrid y primitivo concesionario del que cuatro

años hace se encuentra haciendo servicio, y que después pasó á manos de otra empresa cedido por el indicado señor O'Ryan. Este ha inventado un sistema de carruajes, por el que ha pedido privilegio de invención, y que resuelven las tres dificultades de pasar por los parajes estrechos, vencer mayores pendientes que los hasta ahora conocidas y plegarse á las curvas de un radio sumamente reducido:

Aunque la propiedad de la invención está asegurada, no nos juzgamos autorizados á describirla valiéndonos del plano de los nuevos coches que tenemos á la vista. Baste decir que son mucho más cómodos que los actualmente usados en Madrid y en todas las capitales; que su estancia en ellos será mucho más ageable y menos ocasionada á molestias que en los existentes, y que pueden ser arrastrados por un sólo caballo, exceptuándose sólo las pendientes de 5 por 100 en adelante, donde se enganchará, como potencia auxiliar, una segunda caballería.

Tenemos entendido que el Sr. O'Ryan; que tanto acierto como fortuna ha tenido para llevar á cabo tantas empresas útiles, á cuya inteligente actividad se debió la Exposición nacional del año último, ha solicitado varias líneas de tranvías, entre las que se comprende la gran arteria que ha de cruzar de Norte á Sur la capital y sus barrios extramuros de la antigua demarcación; línea esta última cuyo establecimiento sería de todo punto impracticable sin la aplicación del invento á que nos referimos.

Al sacarse á subasta, como es de suponer, las concesiones de las nuevas líneas, creemos que nadie podrá prentar mejores trazados que el Sr. O'Ryan, poseedor del medio que los hace posibles casi todos; y si alguna otra empresa se propone hacerlo, tendrá que acudir á dicho señor, para que le consienta la aplicación de un sistema privilegiado. De todos modos, lo principal, lo importante para el público es que haya medio, como ya lo hay, de resolver la dificultad de poder pasar por todas partes. Accesorio, aunque accesorio de interés, será que la concesión de las líneas la obtenga el Sr. O'Ryan, cuya presencia al frente de cualquier empresa es una garantía de orden, formalidad y acierto; y en la especialidad concreta de tranvías, todo Madrid puede recordar cómo se hacía el servicio al principio y como se hace en la actualidad.

#### OBLIGACIONES DE FERRO-CARRILES.

Dice la *Bandera española* del miércoles:

«Llamamos la atención del señor director de la Deuda, ó de quien corresponda, acerca de un hecho que no calificamos, pero que produce estreñeza y perjuicios. Mientras que los tenedores de carpetas de consolidado han recogido ya la tercera parte en papel, hasta el número 3.400 y pico, y obtienen llamamientos periódicos, los que las poseen de ferro-carriles, menos afortunados, llegan sólo al número de 1.000, en que hace un mes se estacionaron. No nos explicamos esta desigualdad; pero es patente, como lo son, á poco que se medite, los grandes perjuicios que ocasiona á los tenedores de esa clase de carpetas.»

Nosotros tampoco nos explicamos tan notoria injusticia, que debe el gobierno apresurarse á reparar.



## ACREEDORES EXTRANJEROS.

Las noticias que damos en la «Crónica» del presente número sobre las reclamaciones de los tenedores de fondos españoles de Inglaterra y de Portugal los comenta la *Epoca* en estos términos:

«Siempre que el contrato para el pago del cupon exterior nos hemos ocupado, nuestra opinion ha sido que se cometió un error sacrificando los restos de la cartera de Hacienda para cubrir una obligacion que pocos meses despues renaceria, mas que firmado el convenio, quizá lo ménos ocasionado á conflictos era cumplirle.

El Sr. Camacho no lo ha anulado; pero encontrando dificultades legales para el cumplimiento, ha querido asesorarse del Consejo de Estado; y entre tanto, los acreedores extranjeros, fuertes con el convenio, fuertes con el anticipo que hicieron para liberar uno de los pagarés de Riotinto hipotecado á la casa Rostchild, han enviado una comision al ministro de Negocios extranjeros, lord Derby, para que el agente inglés en Madrid interponga sus buenos oficios á fin de que el contrato se cumpla.

Lo peor que puede suceder es que la cuestion se haga internacional, pues de notoriedad se sabe que no son los países débiles los que pueden esperar mejores procedimientos.

Sin embargo, la Inglaterra, ha sido siempre benévola para España, y lo demostró cumplidamente en la cuestion del *Virginius*. Si el Sr. Camacho tiene razones sólidas que alegar, las reconocerá el simpático y respetado Mr. Layard, y las hará valer cerca de su gobierno y de los acreedores.

Tambien los de Portugal empiezan á amostazarse de verse privados de los intereses que de derecho les corresponden por sus cupones de deuda española.

## PRENSA EXTRANJERA.

*Gaceta internacional*.—Nuestro estimado colega español de Bruselas, defiende al ministro de Hacienda actual, lo que no nos extraña dada su posicion y el país donde escribe. Como una muestra de nuestra imparcialidad, copiamos á continuacion sus palabras:

«Grande interés, dice, despiertan en Bélgica las noticias de España relativas á la gestion de la Hacienda. «¿Cuales son los planes del señor ministro Camacho?» nos pregunta un colega entendido en asuntos rentísticos. Lo ignoramos. Cuando se publica que los daremos á conocer: mientras tanto, la oposicion que se les hace, cuando aquí se desconocen, es, no ya prematura, sino sistemática. ¿Puede juzgarse bueno ó malo un plan que su autor no ha expuesto á la consideracion de nadie? Ya hemos dicho que no somos ministeriales, ni nos afiliamos á ningun partido político; pero jamás consentiremos que se ataquen los intereses de España, y ménos por quien carece de imparcialidad y de justicia. Si bien desconocemos lo que piensa el Sr. Camacho, si estamos seguros de que no se dejará explotar por agiotistas; que cortará abusos, dentro y fuera de su ministerio; que presidirá á todos sus actos la honradez ingénita en el sugeto; que dirá la verdad, y que, con su competencia y virtudes, será garantía poderosa de solvencia para los que tratar pretenden con nuestra patria.

»Escritas estas líneas llega el correo, atrasado, como siempre, gracias al carlismo tan favorecido en Bélgica, y en el periódico *El Gobierno* registramos un artículo, muy bien escrito, «Cuestion de Hacienda,» que enviamos á la secretaria de la Bolsa para que sea conocido en Bruselas. Despues lo comentaremos para remitirlo á Amsterdam y Amberes. Créannos los tenedores de papel español: pierden el tiempo llevando sueltos insidiosos á ciertos periódicos, porque al actual ministro de Hacienda español no le

dan miedo los bravucones: «no tiene cola que le pisen.» ¿Se quiere más claro?»

Hé aquí cómo se expresa el mismo periódico acerca de una de las últimas brutalidades realizadas por los facciosos:

«Los carlistas hicieron encender en Arcos tres máquinas, á las que engancharon todos los vagones que habia en la estacion con todo el material de la via, y en el segundo hicieron otro tanto con cuatro máquinas, material y vagones. Lanzados ambos trenes en direccion convergente, chocáronse junto al pueblo de Huerta, resultando hechos astillas muchos coches y vagones, y muy deterioradas las máquinas, cuyo fuego incendió aquellos: esos bárbaros destrozos arruinan á las empresas, interrumpen el tráfico y producen quebrantos innecesarios. Cuarenta años hace que el partido carlista blande sin cesar la tea de la guerra civil; preguntamos si es lícito tener constantemente á un país perturbado, cuando debe abrigarse la seguridad de que, con las ideas exclusivas que el carlismo representa, su triunfo no es ni siquiera probable.»

*La finance nouvelle*.—«En cuanto á España, dice, donde los diversos partidos son tan impotentes unos como otros contra los carlistas, no hay nada mejor que desearles un príncipe protestante, el cual seria apoyado por Alemania para destruir á los bandidos del derecho divino, y bastante libre de preocupaciones para atreverse á curar al país de la plaga de la supersticion. Pero es de temer que semejante solucion no fuera del gusto de los españoles, que siempre prefieren despedazarse entre sí, á ser felices con un rey extranjero.»

Es de advertir que el periódico que así se expresa no es francés, sino belga.

*Moniteur des intérêts matériels*.—Publica un resumen de las emisiones hechas por el gobierno español en Diciembre del año 1873.

Añade que el presupuesto de gastos se elevará á cuatro mil millones de reales; mientras que los ingresos no pueden estimarse en más de 1.800.000.000.

Hace un extracto de la Memoria de la Compañía de Córdoba á Sevilla relativa al ejercicio de 1873, y otro extracto semejante respecto de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante.

*L'Industrie*.—«Los fondos españoles atestiguan la influencia de una gran incertidumbre; el nuevo ministro de Hacienda, Sr. Camacho, parece muy discutido.»

«La exterior española se ha debilitado ayer. Se dice que una gran casa de banca, que se desprende en este momento de negocios financieros de España, ha vendido gruesas cantidades de títulos difíciles de absorber por los mercados inglés y francés. Si el hecho es cierto, la baja será pasajera; pero creemos debe atribuirse más bien el movimiento de retroceso, á la mala situacion económica y política de España. En este desdichado país, los ministros de Hacienda se suceden, pero todos se parecen: cada uno comienza por elaborar un plan; pero, cuando apenas ha tenido tiempo de meditarlo, es derribado, y su sucesor se apresura á destruir cuanto habia hecho y preparado el precedente. Ya se habla de reemplazar al Sr. Camacho, y estos deplorables cambios, que tanto perjudican al crédito de España, producirán que muy pronto no encontrará España quien le preste en el extranjero ni un maravedí.»

*La France financière*.—Dice que «la alta banca y la prensa ejercen una presion muy fuerte sobre el Sr. Camacho, y que no tardarán en aparecer sus planes, entre los que figurará el restablecimiento de los consumos. El colega cree que le será difícil obtener el aumento de 600 millones en los ingresos, estando agobiados los contribuyentes, explotados los pueblos por los carlistas y siendo nulos el comercio y la industria en un tercio de la Península invadido por la guerra.

El colega cree que el Sr. Camacho es partidario de la fusion de los bancos de provincia; pero que, si él continúa algun tiempo



en el ministerio, la fusion no será forzosa, sino voluntaria. En esto nos tendrá seguramente de su parte.

*Moniteur de la Banque.*—Este periódico tambien habla de la baja de los fondos españoles; pero lo atribuye á la situacion de la guerra y á los rumores de que se trata de traer al trono de España un príncipe alemán, idea que persigue á nuestros vecinos los franceses como una sombra fatidica.

*Journal des chemins de fer.*—De nuestros fondos, sólo dice estas laconicas palabras: «En cuanto al español, está muerto; y muy bien muerto.»

Elogia el estado de la Compañía de Córdoba á Sevilla y hace un extracto de su situacion financiera tomándolo de la última Memoria.

*Journal des actionnaires.*—Publica tambien un extracto de la Memoria y situacion de la Compañía de Córdoba á Sevilla.

*La Semaine financière.*—«El mercado de los fondos españoles revela todavia esta semana una gran incertidumbre: por una parte, nada decisivo en lo tocante á la guerra; por otra, el nuevo ministro de Hacienda no gusta á todo el mundo; segun parece, y sus proyectos financieros son muy discutidos.»

Publica dos cartas de su corresponsal de Madrid; y en una de ellas, al enumerar las causas de la depreciacion de nuestros fondos, dice:

«El ministro de Hacienda, Sr. Camacho, continúa estudiando sus planes financieros, sin tomar ninguna medida, cuando las necesidades á que ha de hacerse frente son urgentes. No tenemos del ministro más que una circular en que censura las operaciones de su predecesor, y una disposicion deplorable que quita á los bonos del Tesoro su amortizacion especial, puesto que no quiere que en adelante se admitan en pago de una parte de las contribuciones.»

## DOCUMENTOS OFICIALES.

### MINISTERIO DE FOMENTO.

#### DECRETOS.

Como Presidente del Poder Ejecutivo de la Republica, y conformándome con lo propuesto por el ministro de Fomento de acuerdo con la Direccion general de Obras públicas,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se declaran de utilidad pública las obras de ensanche de la ciudad de Alicante, conforme á lo dispuesto en el art. 1.º de la ley de 29 de Junio de 1864.

Art. 2.º Se autoriza al ayuntamiento de Alicante para estudiar el ensanche de dicha poblacion en los terrenos que ocupaban las murallas desde el baluarte de San Carlos hasta el torreón que existe pasada la plaza de San Francisco; con arreglo al art. 2.º del reglamento, fecha 25 de Abril de 1867, para la ejecución de la citada ley.

Madrid cinco de Junio de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de Fomento, Eduardo Alonso Colmenares.

### MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

El presidente del Poder Ejecutivo de la Republica, de conformidad con lo propuesto por el ministro de la Gobernacion, decreta lo siguiente:

Artículo 1.º Se concede á D. Antonio José Aguilar, residente en Madrid, permiso para establecer y explotar un cable telegráfico que partiendo de Barcelona termine en Cádiz, tocando en los puertos intermedios de Tarragona, Valencia, Cartagena, Almería, Málaga y demás poblaciones de la costa de este trayecto que crea conveniente el interesado, previo aviso oportuno á la Direccion general de Correos y Telégrafos.

Art. 2.º Será obligacion del concesionario construir por su cuenta los respectivos trozos de línea que sean necesarios para unir los amarres del expresado cable con las poblaciones consignadas en el artículo anterior.

Art. 3.º Las estaciones de recepcion y trasmision del cable se situarán en las respectivas del Estado, instaladas en las poblaciones indicadas en el artículo anterior, abonándose por el concesionario la cantidad prudencial correspondiente al aumento de local que exija el establecimiento de aquellas.

Art. 4.º El cable deberá quedar establecido y funcionando en su totalidad y en buenas condiciones de trasmision eléctrica en el término preciso de 18 meses, á contar desde la fecha de esta concesion, sin cuyo requisito quedará á favor del Estado la fianza depositada.

Art. 5.º La fianza de 15.000 pesetas que el concesionario ha consignado en la Caja general de Depósitos para responder del cumplimiento de las condiciones de esta concesion, le será devuelta así que se trasmita el primer telegrama entre Cádiz y Barcelona.

Art. 6.º Esta concesion se entiende sin privilegio de tiempo ni lugar, así como sin subvencion ni auxilio de ninguna clase.

Art. 7.º El gobierno se reserva la facultad de suspender la trasmision de los despachos por el cable en el caso de que ofrezca peligro á la seguridad del Estado ó al orden público.

Art. 8.º El concesionario abonará á la administración española por todo despacho que se trasmita por el cable la misma cantidad que hoy percibe por las líneas férreas con arreglo á las tarifas vigentes interiores é internacionales, pudiendo por lo tanto el interesado establecer sobre esta tarifa la sobretasa que estime conveniente, la cual no podrá alterar sin previo consentimiento del gobierno. En el caso de que las poblaciones enlazadas por el cable se hallen completamente incomunicadas más de seis dias por las líneas de tierra, sólo abonará el concesionario al Estado la mitad de la tasa de que habla el párrafo anterior.

Art. 9.º El servicio de este cable correrá á cargo del cuerpo de telégrafos, rigiéndose en su consecuencia con arreglo á la legislación vigente para los telégrafos del Estado. La conservacion y entretenimiento del cable será de cuenta del concesionario, á cuyo fin y siempre que se note deterioro en él, se pondrá inmediatamente en conocimiento del interesado para su más pronta rehabilitacion.

Art. 10. La administracion rendirá trimestralmente al concesionario las cuentas del movimiento de telegramas cursados por el cable, y le abonará la cantidad que corresponda por el aumento de la sobretasa que se haya impuesto á la tarifa ordinaria.

Art. 11. El concesionario acreditará en Madrid un representante debidamente autorizado para que intervenga en los asuntos ó gestiones que puedan tener lugar entre la administracion y el expresado concesionario.

Art. 12. Las cuestiones que puedan surgir entre ambas partes se decidirán por los trámites que las disposiciones vigentes establezcan para la inteligencia y efectos de los contratos de servicios públicos en España.

Art. 13. La inobservancia por parte del concesionario de cualquiera de las cláusulas establecidas en esta concesion será suficiente para considerarla nula y sin valor alguno.

Dado en Madrid á veintiocho de Mayo de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de la Gobernacion, Práxedes Mateo Sagasta.

### FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

*Inglaterra.* En la semana terminada el 24 de Marzo último, los ferro-carriles han recaudado 1.100.127 libras, contra 1.021.569 en la correspondiente de 1873; y el producto medio diario y kilométrico ha resultado de 170 pesetas, contra 159.



**Italia.** El 26 de Mayo la Asamblea ha votado el convenio celebrado con el Estado por la Compañía de los ferro carriles Meridionales, mediante el cual se faculta al Consejo de administración de esta para introducir todas las modificaciones que considere útiles á sus intereses.

**Austria.** La Junta general de accionistas de la Compañía de los ferro-carriles lombardos ha aprobado un contrato, por el que se sustituye con el arrendamiento de la línea de Vienne-Pottendorf, el sistema actual de explotación.

**Estados-Unidos.** Un hecho notable es que los ingresos del ferro carril Atlántico-Mississippi-Chio, en el mes de Marzo último, han bajado á 163.725 duros, habiendo obtenido en el correspondiente de 1873 la recaudación de 183.573. La Memoria consigna que en el semestre de Octubre de 1873 á Marzo de 1874, la Compañía ha sufrido los efectos del más desastroso pánico.

### BANCO DE ESPAÑA.

El balance cerrado el 30 de Mayo y publicado en la *Gaceta* presenta una situación satisfactoria.

El metálico en caja en la central, 168 millones, acusa una disminución de 30 1/2 millones comparado con el balance de 30 de Abril; pero las obligaciones han disminuido también en 29 1/4 millones, de cuya baja corresponden 17 3/4 millones á los billetes en circulación, 3 1/4 millones á los depósitos, y 8 1/4 millones á las cuentas corrientes.

En cambio, el efectivo en las sucursales ha aumentado en 5 1/4 millones, y los billetes de las mismas han disminuido en 4/5 millones; los depósitos también han bajado, aunque sólo en 120.000 rvn. y únicamente las cuentas corrientes han aumentado en 2 1/3 millones.

El efectivo en poder de comisionados y conductores presenta un aumento de 24 1/4 millones.

La cartera de Madrid ha tenido también un aumento de 24 3/4 millones, habiendo una disminución de 2 y 1/2 millones en la cartera de las sucursales.

La reserva metálica de Madrid importa el 73 por 100 de los billetes. El efectivo en las sucursales supera en un millón á los billetes.

Tomando todo el metálico, que sólo con este pasa del 50 por 100 del importe de billetes, depósitos y cuentas corrientes de Madrid y sucursales, la situación, como decimos, es completamente satisfactoria.

En este balance aparece ya una partida de 39 1/3 millones por el aumento de capital y del fondo de reserva.

### SEÑALES EN TIEMPO DE NIEBLA.

Cada vez son más frecuentes los abordajes en tiempo de niebla y por eso se insiste tanto ahora en la necesidad de servirse de señales auditivas, toda vez que los ojos se vuelven inútiles en semejantes circunstancias. Se ha propuesto sucesivamente usar el ruido de tiros ó otras explosiones de minuto en minuto, el sonido de una campana agitada por un motor automático y otros medios de que la experiencia demostrase la practicabilidad.

Hoy podemos dar cuenta de una de estas aplicaciones: A bordo del vapor *Francisco I*, de la marina francesa, se ha ensayado un pequeño aparato especial, para hacer sonar continuamente la campana en tiempo de niebla; aparato que tiene muchas probabilidades de adoptarse, puesto que puede funcionar durante cuatro horas, sin necesidad de ocuparse de él para nada, y al cabo de ese tiempo se prepara con la mayor facilidad para que continúe su servicio durante otras cuatro horas.

### COMPAÑÍA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

### CIUDAD-REAL Á BADAJOZ Y DE ALMORCHON Á BELMEZ.

MEMORIA presentada por el Consejo de administración á la Junta general de accionistas celebrada en 26 de Abril de 1874.

#### SEÑORES:

Vamos á someter á vuestro exámen los resultados conseguidos durante el ejercicio de 1873, que son altamente satisfactorios.

El año pasado decidió la Junta general que el remanente de Rvn. 23.366'26 se inscribiese como primera partida en la cuenta del ejercicio de 1873.

El producto de la explotación en 1873 se eleva á reales vellón. . . . . 6.299.691'35  
de cuya suma, deduciendo, para el servicio de los bonos de delegación que representan la anualidad que ha de pagarse á la Sociedad general, la cantidad de. . . . . Rvn. 1.143.347'17

Queda la de. . . . . Rvn. 5.156.344'18  
de la cual, descontando para la amortización de las obras nuevas indispensables para terminar el camino. . . . . Rvn. 150.006'00

ofrece como cantidad disponible la de. . . . . Rvn. 5.006.344'18  
De esta suma deben deducirse, según el art. 45 de los estatutos:

1.º Dos por ciento para el fondo de reserva. . . . . 100.126'88  
2.º Tres por ciento para el fondo de prevision. . . . . 150.190'32  
3.º Dos por ciento para la remuneración de los señores administradores. . . . . 95.120'54  
4.º Dos por ciento para el fondo de remuneración á los agentes de la Compañía. . . . . 95.120'54  
440.558'28

Quedando por último como cantidad para repartir la de. . . . . Rvn. 4.589.152'16  
De esta suma proponemos á la Junta general que acuerde el pago de un dividendo de Rvn. 45'60 (12 francos) por acción, el cual ascenderá á Rvn. 4.560.000'00

inscribiéndose el remanente de. . . . . Rvn. 29.152'16 en la cuenta del ejercicio de 1874.

Este resultado atestigua el porvenir de nuestra línea, puesto que sus productos han aumentado sensiblemente, á pesar de las crisis políticas que devoran nuestro país.

Por otra parte, los ingresos obtenidos desde 1.º de Enero hasta hoy día acusan un aumento sobre los de igual período de 1873, á pesar de haberse interrumpido casi por completo la explotación durante tres semanas, por efecto de los siniestros ocasionados por la guerra.

A propósito de estos siniestros, debemos manifestar á la Junta general que hemos sido víctimas en 1872 y 1873 de dos robos á mano armada, que se han elevado á la suma de 40.000 rs. 93 céntimos, de la cual se ha adeudado el fondo de prevision.

Pasemos en la actualidad á exponer detalladamente los resultados del ejercicio de 1873.

El producto bruto ha sido de. . . . . Rvn. 15.621.148'83  
del cual deducidas las rebajas que han ascendido á. . . . . » 791.878'60

da como ingreso verdadero del tráfico la suma de



reales vellon. . . . . 14.829 270'23  
 Habiéndose elevado los gastos á. . . . . 8 529.578'88  
 queda representado el beneficio líquido por . . . . . 6.299 691'35

El cuadro que sigue expone la progresion de los ingresos desde 1870 y la proporcion de los gastos comparados con aquellos, durante el mismo período de tiempo.

	En 1870.	En 1871.	En 1872.	En 1873.
	Reales. Cs.	Reales. Cs.	Reales. Cs.	Reales. Cs.
Productos netos deducidas las rebajas.	9.240.564'81	11.104.233'46	12.636.526'76	14.829.170'23
Gastos. . . . .	7.751.553'99	7.691.302'21	8.222.808'77	8.529.578'88
Beneficios. . . . .	1.489.010'82	3.412.931'25	4.413.717'99	6.299.691'35
Proporcion de los gastos con relacion á los productos netos. . . . .	83'88 por 100.	69'27 por 100.	65'07 por 100.	57'51 por 100.
Aumentos de los productos netos comparados con el año anterior. . . . .		20'16	12'80	17'35

Los números anteriores revelan aumento constante en el tráfico y disminucion en los gastos considerados con relacion á los ingresos, resultado tanto más satisfactorio, si se tiene en cuenta, que la suma de los gastos comprende los de explotacion y los de la renovacion gradual de la via y del material.

#### PEQUEÑA VELOCIDAD.—INGRESOS LÍQUIDOS.

	Peso ó cantidad.		PRODUCTOS.				DIFERENCIA EN EL AÑO DE 1873.				EN LA CANTIDAD.				EN EL	
	EN 1872.	EN 1873.	EN 1872.	EN 1873.	EN 1872.	EN 1873.	EN 1872.	EN 1873.	EN 1872.	EN 1873.	EN 1872.	EN 1873.	EN 1872.	EN 1873.	EN 1872.	EN 1873.
Viageros y suplementos (número) . . . . .	151.837	162.261	3.244.765'70	3.281.926'31	10.874	37.160'61	96.231'67	26.641'99	14.838'95	18'40	158.091'16	41.482'95				
Trenes especiales (id.) . .	10	22	80.447'29	176.678'89	12	19.066	138.546	24.685'50	18'40	158.091'16	41.482'95					
Equipajes y perros (kiló- gramos). . . . .	118.770	99.704	132.622'97	105.378'67	27.244'30	28.443'70	1.274'51	18'40	158.091'16	41.482'95						
Mensajerías (idem). . . .	1.886.195	2.524.74	555.608'45	540.766'40	14.842'05	1.274'51	18'40	158.091'16	41.482'95							
Coches y animales (núm.)			3.758'90	28.443'70	24.685'50	18'40	158.091'16	41.482'95								
Almacenes. . . . .			1.261'11	1.274'51	13'40	18'40	158.091'16	41.482'95								
Productos varios. . . . .																
Totales. . . . .			4.017.830'25	4.134.468'48	116.638'23	158.091'16	41.482'95									

Diferencia en más á favor de 1873. . . . . Rvn. 1'6.608'23

Del cuadro anterior se desprende que el número de viajeros y de mensajerías trasportados ha sido más considerable en 1873, que en 1872, sin que los productos conseguidos por este hecho hayan aumentado en la misma proporcion, lo cual reconoce por causa, por una parte, el haber aumentado los viajeros de 3.ª clase con exiguos recorridos, y por otra, el habernos faltado en 1873 el transporte de gran cantidad de barras de oro y plata, que efectuamos por cuenta del gobierno en 1872, mediante el pago de tarifas bastante elevadas.

	PESO Ó CANTIDAD.		PRODUCTOS.		DIFERENCIA EN EL AÑO DE 1873.		Diferencia en más en favor de 1873.
	En 1872.	En 1873.	En 1872.	En 1873.	En 1872.	En 1873.	
	Reales. Cs.	Reales. Cs.	Reales. Cs.	Reales. Cs.	Reales. Cs.	Reales. Cs.	
Mercancías (kilógramos).	75.309.306	152.913.016	3.775.450'45	5.533.532'27	77.603.710	1.758.081'82	
Carbones (idem).	85.364.934	95.220.465	3.128.181'41	3.292.878'98	9.565.531	164.697'57	
Fosfatos (idem).	20.807.778	12.445.861	555.916'63	329.191'72	8.361.917	226.724'91	
Ganados (núm.).	170.262	147.504	664.443'01	827.178'92	22.776	162.735'31	
Almacenes.	21.323'86	22.912'34	132.553'94	556.553'58	246.994'56	31.232'19	
Transportes de servicio (kil.).	16.559.787	17.173.014	163.786'13	309.559'02	613.227	257.937'10	
Capítulo 3.º.	8.618.660'51	10.694.801'75	10.694.801'75	10.694.801'75	2.334.098'34	257.937'10	
Totales.	8.618.660'51	10.694.801'75	10.694.801'75	10.694.801'75	2.334.098'34	257.937'10	

Del cuadro que antecede se desprenden las proporciones que siguen, esceptuando los transportes de servicio, entre las diversas



clases de mercancías que se han trasportado y el tonelaje total del tráfico.

	1873.	1872.
Mercancías de todas clases. . .	58'68	41'50
Carbones, coques y aglomerados. .	36'54	47'04
Fosfatos. . . . .	4'78	11'46

Vemos, pues, que los carbones minerales que son el elemento constante de nuestros trasportes figuran en el tonelaje general del último ejercicio, según una proporción más débil, y por lo tanto, que el tráfico de mercancías de todas clases, tiende á desarrollarse.

## GASTOS.

	GASTOS.		DIFERENCIA EN 1873.		PROPORCIÓN POR CIENTO.
	1872.	1873.	EN MÁS.	EN MENOS.	
	Rs. Cs.	Rs. Cs.	Rs. Cs.	Rs. Cs.	
Delegación. (Tít. 1.º y 2.º).	1.372.937'69	1.355.979'97	»	16.957'72	15'90
Movimiento. (Título 3.º)....	1.474.244'55	1.636.175'44	161.930'89	»	19'18
Via y obras. (Título 4.º)....	2.876.326'10	2.822.313'19	»	54.012'91	33'09
Tracción y material. (Tít. 5.º)	2.330.487'63	2.646.153'76	315.666'13	»	31'02
Gastos generales.....	168.812'80	68.956'52	»	99.856'28	0'81
Totales.....	8.222.808'77	8.529.578'88	477.597'02	170.826'91	100
Diferencia de gastos en más en 1873. . . . .			Rvn. 306.770'11		

El estudio del cuadro que acabamos de consignar, manifiesta que gracias al celo y á la competencia del personal, los gastos se han cerrado en justos límites, hecho que es más patente, examinando los diferentes estados contenidos en los distintos *Apéndices* que se unen á esta Memoria.

Creemos inútil entrar en mayores detalles; pero antes de terminar, debemos manifestaros que el crédito de la Sociedad general se ha liquidado conforme á los acuerdos anteriores de los señores accionistas, mediante la entrega de los bonos, cuya amortización representa la anualidad de 300.000 francos.

Al dar dichos bonos, el Consejo en sus sesiones de 9 de Julio y 30 de Octubre último, apoyándose en el espíritu del convenio con los acreedores, aseguró la permanencia de las garantías de dicho crédito, aceptando el compromiso de no emitir obligaciones y de no contraer más deudas que las que resulten de la explotación

y de las necesidades del camino, como así mismo á no llevar á cabo ningún contrato de fusión, sin el previo reembolso de los bonos que aun estuviesen en circulación.

El Consejo debe manifestar á la Junta general, que conforme á la autorización que la misma le concedió en 26 de Mayo de 1872, y á lo dispuesto en el art. 7.º del convenio con los acreedores, se ha procedido con las formalidades legales á la destrucción de los antiguos títulos.

Unimos á esta Memoria la cuenta general cerrada en 31 de Diciembre de 1873 y la cuenta de explotación del ejercicio de que acabamos de daros cuenta, cuyos documentos sometemos á vuestro examen y aprobación. También la solicitamos para la repartición que se consigna al principio de esta Memoria, en la cual hemos afectado una suma de 150.000 reales, que se sustraen de los ingresos de la explotación, para amortizar las obras nuevas construidas, en virtud de las reclamaciones del gobierno.

Finalmente, faltaria el Consejo de administración á un sagrado deber, si no consignase ante la Junta general, el sentimiento con que recuerda la muerte de su dignísimo administrador en París, Sr. D. Eugenio Blin, á cuyo sentimiento no ha de faltar ciertamente, el concurso de todos los asistentes á este acto.

#### Acuerdos que se someten á la aprobación de la Junta general.

1.º Aprobación de todas las cuentas, inversión de fondos y balances de la Compañía, cerrados en 31 de Diciembre de 1873, cuyos documentos justificativos se hallan sobre la mesa á disposición de los señores accionistas.

2.º Aprobación del acuerdo del Consejo fecha 29 de Enero último, disponiendo que el Sr. D. José Morer vuelva á ocupar su plaza de administrador de la Compañía, de la cual hizo dimisión por haber sido nombrado Director general de Obras públicas, y cuyo cargo dejó de desempeñar en 17 de dicho mes.

3.º Autorización al Consejo para no llenar desde luego la vacante ocurrida en el grupo de administradores de París por la muerte del Sr. Blin, facultándole para hacer la designación del que haya de suplirle, y dando cuenta á la próxima Junta general de accionistas.

4.º Aprobación de las condiciones aceptadas por el administrador delegado en París en nombre del Consejo de administración, al entregar á la Sociedad general los bonos que representan su crédito, según las actas de sus sesiones sometidas al examen de la Junta general.

5.º Aprobación del pago de Rvn. 4'60, ó sean frs. 12 como dividendo respectivo á cada acción correspondiente al ejercicio de 1873, y á los dos cupones señalados con los núms. 5 y 6, cuyo pago se efectuará en dos plazos, según la fecha de los cupones y por mitad del importe total del dividendo.

6.º El Consejo, además de la aprobación que hoy solicita de la Junta general de accionistas de todos y cada uno de los actos referentes á su gestión administrativa, que no se especifican detalladamente á causa de su gran número, somete á la misma Junta, para su aprobación, cuantos han sido objeto de su gerencia en el presente ejercicio, á cuyo fin presenta sobre la mesa, solicitando el examen más amplio, los libros de actas y todos los documentos referentes á los asuntos tratados en las mismas.

#### SOCIEDAD DE AGRICULTURA Y ACLIMATACION.

MEMORIA sobre la creación de una estación agronómica central en Madrid, leída en la primera reunión de los socios fundadores por D. Ramon Torres Muñoz de Luna.

#### SEÑORES:

No sé por qué secreto instinto de mi corazón me anima la esperanza de que de esta modesta y tranquila asamblea ha de brotar



un resultado práctico, material y político, de inmensas consecuencias para nuestra desgraciada cuanto querida patria.

En efecto, al ver aquí congregadas, bajo un pensamiento común, á respetabilísimas personas de todas clases y gerarquías, pareceme ver también representados en ellas cuantos elementos constituyentes posee nuestro país, en su organismo esencial, que acuden con cierta solemnidad, y como convocados expresamente para algun asunto crítico y decisivo, relacionado con la existencia de nuestra nacionalidad; y así es, por desgracia. No hay que hacernos ilusiones, señores; la España antigua, material, se va al panteón de la historia; sus pingües riquezas atesoradas con los ríos de oro de ambos mundos, ha desaparecido bajo el constante despilfarro de la muelle ociosidad y el empirismo é ignorancia administrativa sistemáticos y, en fin, la vida aventurera que, con cortísimos períodos y rarísimas escepciones, ha sido desde há ya largo tiempo, el estado normal del país más respetado y envidiado de la tierra en los pasados siglos.

Lejos de mi ánimo, como lo está de mis inclinaciones y hábitos, descender á la política; pero es imposible dar un paso en el fecundo cuanto levantado pensamiento que aquí nos reúne, sin descubrir antes la verdad entera de nuestra triste situación material, pues únicamente conociendo bien toda la estension del mal que ya está encima, podemos apreciar la importancia del único remedio que deseamos oponer, el cual, como veremos más adelante, nos ha de inspirar, á la vez que la más absoluta confianza en los resultados definitivos, la seguridad en el camino que vamos á inaugurar.

No es este el sitio, ni el momento de hacer estadística, ni discutir fórmulas económicas: basta á nuestro propósito recordar los hechos y verdades siguientes:

- 1.º Que el verdadero carácter de la nacion española es agrícola.
- 2.º Que la riqueza efectiva y permanente del país estriba en este recurso.
- 3.º Que hay grandísimas extensiones de territorio inculto y por lo tanto improductivo.
- 4.º Que la mayor parte de nuestros campos de produccion son de secano.
- 5.º Que á consecuencia de un cultivo espoliador van quedando esquilados nuestros campos, toda vez que no se ha realizado una de las primeras leyes materiales de produccion, á saber: devolver íntegramente á la tierra lo que de ella se saca.
- 6.º Que por efecto de la esterilidad agrícola, acude constantemente al mercado político un exceso de poblacion que ahoga al Estado, asedia al presupuesto y mata la vida rural, falta de circulacion y movimiento.
- 7.º Que la ignorancia y empirismo administrativos crean ambiciones por escala comparativa; que al ser satisfechas mediante las convulsiones políticas, ó las intrigas de los partidos, hacen descender cada vez más el nivel del saber y el arte de gobernar nuestra desquiciada y empobrecida nacion.

Esto por un lado: si agregamos ahora el desequilibrio constante entre la produccion y los gastos públicos, bajando cada vez más aquella, al paso que las atenciones aumentan más y más, es evidente que llegará un día, no muy lejano por cierto, en que habremos de optar entre la ruina de la patria, dejándola á merced de cualquier aventurero, á quien, como en los primitivos tiempos, tan sólo interesen en esta almoneda nacional sus miras y elementos naturales, ó bien haciendo un supremo esfuerzo, cual hoy lo intentamos, sentemos los cimientos para la reconstitucion de nuestro suelo, base fundamental de toda nuestra prosperidad y poderío futuros.

Y no crean los que al parecer se hallan ménos inmediatos á la catástrofe que no les alcanzará nunca el diluvio general, porque están en lo alto; desengañense y entiendan que las aguas, lejos de bajar su nivel, suben y suben; será cuestion de tiempo, pero to-

dos hemos de seguir el impulso fatal de la indómita corriente y ser arrastrados por su potente curso.

Un solo dique alcánzamos á ver en lontananza para prevenir y aun evitar tan terrible naufragio, ya lo hemos dicho; reconstituir el suelo pátrio, aplicando los medios que la ciencia moderna de la produccion agrícola aconseja, frente á frente de la rutina ó el empirismo, para asegurar la riqueza efectiva y permanente de nuestra patria.

Entre los únicos medios eficaces para conseguir tan importante resultado, figura en primer término, y dominando á todos, la instalacion de *Estaciones agronómicas y laboratorios agrícolas*, según venimos deseando para nuestro país hace ya muchos años, aunque siempre, y en virtud de las causas antes apuntadas, hayamos sido oídos con la más desconsoladora indiferencia.

Vamos, pues, á discurrir sobre la índole, organizacion y utilidad de estos establecimientos especiales, que hemos tenido ocasion de conocer detenidamente, para utilizar aquí cuanto bueno ellos nos proporcionen, toda vez que la índole particular de nuestras producciones, diversidad de climas, medios científicos y estado de la nacion nos obligan á prescindir de muchas cosas necesarias ya en otros países, en donde, como sucede en Alemania, han llegado hasta el lujo en estas instituciones. Nosotros, más modestos y más pobres, contentémonos con tener, por ahora, la primera estacion agronómica en Madrid y algunos laboratorios agrícolas en provincias.

#### ESTACIONES AGRONÓMICAS.

La revolucion agronómica iniciada por Liebig en 1840 con la publicacion de sus *Principios de química agrícola*, debía tener por consecuencia próxima la creacion de establecimientos especiales consagrados á las investigaciones de la química y de la fisiología aplicadas á la agricultura.

A Sajonia es debido el honor de haber fundado tan útil institucion. En efecto, el doctor Crusius de Salzhis estableció en 1851 en Möckern, cerca de Leipsig, en un terreno de su propiedad, la primera estacion agronómica de Europa. El ejemplo del ilustrado doctor fué bien pronto seguido en toda la Alemania, que cuenta hoy con más de treinta estaciones agronómicas, cuyos fines podemos agrupar en las secciones principales siguientes:

- 1.º Investigaciones y esperimentos acerca de la produccion de los vegetales y animales. La palabra produccion está aquí tomada en su acepcion más vasta; comprende á la vez las investigaciones relativas á las diversas ramas de la fisiología vegetal y animal; de la zootecnia, de la química fisiológica y de la meteorología.
- 2.º Propagacion por la enseñanza oral de la ciencia agronómica; de los conocimientos adquiridos en el laboratorio y en los terrenos de ensayo de las estaciones. Enseñanza nómada, ó regular. Conferencias, consejos á los labradores.
- 3.º Publicacion de los trabajos efectuados en la estacion. Memorias anuales ó colecciones periódicas.
- 4.º Investigaciones especiales y análisis de tierras, aguas y abonos para los particulares. Intervencion en las fábricas de abonos comerciales.

Conviene tener muy presente que ya no se trata aquí de ensayos empíricos, que puede ejecutar el primer advenedizo, con más ó ménos éxito; de esos ensayos que han terminado casi siempre para sus autores, con decepciones imputadas frecuentemente, pero sin razon, á las doctrinas científicas, que no tienen nada de común con ellos.

La idea dominante á la cual responde la estacion agronómica, es la necesidad de introducir el *método experimental* en el estudio de los fenómenos biológicos, bien sea de las plantas, ó de los animales; necesidad reconocida, evidente hoy, por todos aquellos que han seguido con alguna atencion el movimiento científico de nuestra época.

La parte de la agronomía, de la cual tiene sobre todo las es-



taciones la misión de tratar, consiste en realidad, en la aplicación á casos particulares de las leyes que rigen la materia y presiden á sus misteriosas evoluciones en el seno de los organismos vivos. Todos sus trabajos tienen una tendencia práctica.

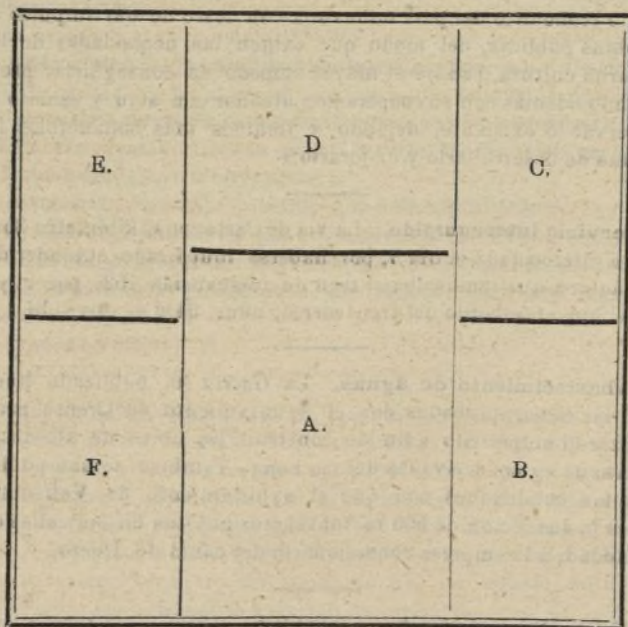
Casi todas las estaciones agronómicas alemanas, han sido creadas, y son sostenidas, por asociaciones agrícolas cuyo número llega ya á 2.000, repartidas en todo el imperio alemán, y en donde se generalizan las sanas doctrinas de la agricultura moderna.

A esos poderosos medios de propagación científica, es preciso añadir otras instituciones, no menos útiles, tales como el colegio de agronomía rural de Berlín, las comisiones de vigilancia de la agricultura y del arte forestal, etc., etc.

Por doquiera también ayudan el Estado y las administraciones provinciales y municipales el desenvolvimiento de estos establecimientos; en fin, con mucha frecuencia se vé igualmente á ricos particulares aumentar con sus dones los recursos de las estaciones agronómicas.

Vamos ahora á examinar los medios materiales, indispensables, para el cumplimiento de su programa.

«Si tuviera que proponer el plano de un laboratorio de investigaciones agronómicas, dice mi distinguido amigo y compañero Mr. Luis Grandean, de cuya notable publicación sobre este interesante asunto hemos de valernos con suma frecuencia, y la naturaleza del terreno en que debiera edificarse lo permitiese, me fijaría en las principales disposiciones indicadas en la siguiente figura.



FACHADA.

- A. Laboratorio, 8 m. por 5 m.
- B. Gabinete del director y biblioteca, 4 m. por 4 m.
- C. Cámara oscura, 4 m. por 4 m.
- D. Patio 8 m. por 3 m.
- E. Sala de balanzas y de instrumentos de precisión 4 m. por 4 m.
- F. Sala de análisis especiales, 4 m. por 4 m.

(Se concluirá.)

## TELEGRAFÍA

### APARATO DE ESPEJO DE THOMSON.

El cable anglo-cántabro, inaugurado hace poco, está servido con el aparato Morse, y además con el de espejo de Thomson, y

hé aquí como describe este último el *Comercio de Santander*:

«El cable, está servido por el sistema Morse y también se emplea el aparato de espejo de Thomson, con el cual puede obtenerse mayor velocidad. ¿Qué espejo es ese? vamos á dar la explicación: no hablamos con los sábios, sino con los que ignoren qué es, y quieran enterarse.

Siéntase el operador al frente de una mesa, que está en un cuarto en donde hay, por medio de cortinas, alguna oscuridad. A su izquierda está un pequeño instrumento llamado «galvanómetro reflector», invención de Sir William Thompson, sin el cual la operación de la telegrafía atlántica sería muy lenta, pues sólo se transmitirían dos ó tres palabras por minuto, mientras que por medio de él se transmiten ahora diez y ocho ó veinte en el mismo espacio de tiempo. Consiste este instrumento en un pedacito de hierro magnetizado y en un espejito que, colgado de un hilo de seda, se mueve libremente. La corriente eléctrica, pasando por el cable, hace desviar de un lado á otro el pedacito de hierro magnetizado, á la vez que el espejo refleja una pequeña luz sobre una escala que está en una caja á la derecha del operador, en donde, por sus oscilaciones, indica la luz los lieros movimientos del pedacito de hierro magnetizado, que son casi imperceptibles por la pequeñez de este. Hay señales particulares por las cuales se conocen las letras del alfabeto que indican los movimientos de la luz. Cuando se recibe, por ejemplo, un telegrama, observa atentamente el operador los movimientos de la luz sobre la escala á su derecha. Para el ojo práctico del operador representa cada movimiento una letra, y estos movimientos, al parecer fantásticos, están descifrando la noticia que transmiten las pulsaciones de la corriente eléctrica. Es verdaderamente maravillosa la prontitud con que el práctico operador distingue en estas oscilaciones, tan irregulares y poco perceptibles, cuáles son las letras y palabras que representan.»

## CARRUAJE COLOSAL.

En Filadelfia se está construyendo el carruaje mayor que ha existido hasta la presente, un verdadero *Leviatan* terrestre.

Las dimensiones de este vehículo son las siguientes: longitud, 50 pies; ancho, 20 pies; altura de la caja, 16 pies, repartida en dos pisos: el inferior de 8 pies y el superior de 7, no comprendido el espesor del techo. Tiene una entrada por cada extremo, 16 ventanas en cada costado, 8 en cada piso; siendo las del primero de 2 pies y 6 pulgadas de anchas y de 4 pies y 9 pulgadas de altura; las del segundo piso tienen la misma anchura, pero sólo cuatro pies de elevación. El carruaje ó la casa, como quiera llamársele, está colocado sobre una plataforma con muelles bastante fuertes para soportar un peso de 25 toneladas. Las ruedas tienen 3 pies 2 pulgadas y 4 pies y 4 pulgadas; los cubos tienen 18 pulgadas y la llanta 9 pulgadas de ancho por 6 de espesor.

Este carruaje está destinado á servir de hotel ambulante durante la exposición contera: el primer piso servirá de comedor, y el segundo contendrá 16 dormitorios con dos camas cada uno.

## TÚNEL DE LA MANCHA.

Aunque parte de lo que vamos á decir no es nuevo, deberemos exponerlo al anunciar que la cuestión del túnel submarino que debe enlazar á Inglaterra con Francia, ha entrado en el período de su ejecución práctica.

En este momento se encuentra fundada una primera Sociedad, con un capital de ocho millones de reales, para abrir dos pozos verticales de exploración del terreno, uno en la costa francesa y otro en la británica. Si estos trabajos justifican los cálculos y la confianza de los ingenieros, se formará una segunda aso-



ciación, con un nuevo capital de diez y seis millones, para ensayar la perforación de dos galerías horizontales de algunos centenares de metros; y si tiene éxito esta segunda empresa, la Sociedad se formará definitivamente para construir el ferro-carril submarino.

El proyecto adoptado es el del ingeniero francés Mr. Thomé de Gamond, presentado en la Exposición de París de 1867, y del cual nuestra GACETA se ha ocupado con gran detenimiento antes y después de presentarlo su autor en la citada Exposición universal.

Como también lo hemos dicho, un comité anglo-francés se ocupa activamente del asunto: el grupo de Londres de este comité, bajo la presidencia de Lord Richard Grosvenor, se compone de varios miembros del Parlamento y distinguidos ingenieros ingleses, entre los cuales se cuenta M. Hawkshaw; el grupo francés presidido por M. Michel Chevalier, comprende también cierto número de diputados.

Las Compañías de los dos ferro-carriles ingleses que hacen el servicio del Estrecho, y la francesa del Norte apoyan fuertemente este proyecto, cuya ejecución acrecentará notablemente la importancia de su tráfico.

La dirección de la línea actualmente propuesta para este camino de hierro submarino, partirá en Inglaterra, de la bahía de Santa Margarita, al Este de Douvres, para terminar en Francia, en Sangatte, al Oeste de Calais.

Han sido ya encargadas con éxito las máquinas destinadas a facilitar la excavación de la vía subterránea, que podrá por este medio quedar concluida en pocos años.

### LAS MINAS DE HULLA EN RUSIA.

Dentro de pocos años, Rusia podrá producir bastante carbón, no solamente para su propio consumo, sino para exportar una cantidad considerable. Hace mucho tiempo que se sabía que una capa de carbón betuminoso se extiende bajo las estepas, entre el mar de Azoff y el Dniéper; pero aun no se la había atacado, por que el precio de la hulla importada era demasiado bajo para poder hacerle una competencia provechosa con la explotación de dichas estepas.

Pero en los últimos dos ó tres años se ha verificado un cambio completo, debido al creciente aumento del precio del carbón extranjero y al rápido desarrollo de los ferro-carriles rusos. Resulta, pues, que mientras en 1870 hubiera sido imposible entrar cincuenta toneladas de carbón en Tagaurog, se pueden ahora obtener millares de toneladas.

Se calcula que en el distrito de Ekaterinoslav y en el territorio de los cosacos del Don existen 30.000 millas cuadradas de terrenos que contienen ricas capas de carbón bituminoso, de antracita y de semi-antracita. Las buenas capas se encuentran a una profundidad de 60 metros próximamente; las filtraciones de agua son raras y poco importantes y el gas grisón parece ser desconocido, pues los mineros trabajan sin lámparas de seguridad. Este caso excepcional apenas puede aplicarse sino por la poca extensión que los trabajos han tomado hasta el día; sin embargo, según informes de autoridades formales, el carbón no contiene gas inflamable que pueda producir explosiones.

El carbón ruso puede entregarse, puesto a bordo de los buques en el mar de Azoff, a razón de 21 á 22 francos la tonelada, precio que comprende los gastos de explotación, de transporte, interés del capital, beneficios, comisiones, amortización, etc.

La única dificultad que contiene el desenvolvimiento de la explotación consiste en la falta de trabajadores. Por efecto de la demanda de los granos, siempre creciente de parte del extranjero, la mano de obra se encuentra visiblemente disputada por el cultivo. Durante la recolección, los hombres ganan hasta 15 francos

diarios, y las mujeres la mitad de ese jornal. Como el aldeano ruso ama al trabajo al aire, libre y puede actualmente obtener á su gusto un salario elevado, no es fácil reducirlo á que consienta en renunciar la frescura de los campos por la sofocante de las minas de Katerinoslav.

## CRÓNICA.

**Puerto de Castro-Urdiales.** El Sr. D. Ramon Perez del Molino ha dado principio los trabajos del puerto de Castro-Urdiales, llamados á favorecer notablemente á aquella localidad.

**Intereses de la Deuda.** Algunos colegas dicen que el arreglo de los intereses de la deuda que proyecta el Sr. Camacho es rebajarlos á la mitad, asegurándoles el pago por medio de un contrato con el Banco nacional.

Esto sería algo parecido á lo que en Inglaterra se llama el *fondo consolidado*; pero, ni las circunstancias, ni las condiciones del actual ministro de Hacienda, son las más propicias para el caso.

**Hablar por hablar.** Dice un periódico oficioso:

«El Director general de Obras públicas, D. Lino Peñuelas, ha dirigido una circular á los ingenieros jefes de Caminos, Canales y Puertos, de las provincias, manifestando que, á pesar de que el estado económico del país no favorece su deseo de dar impulso á las obras públicas, del modo que exigen las necesidades de la moderna cultura, pondrá el mayor empeño en conseguirla, procurando además con su cooperación atender con afán y esmero á conservar lo existente, dejando á tiempos más bonancibles la fortuna de desarrollarlo y mejorarlo.»

**Servicio interrumpido.** La vía de Cartagena, kilómetro 354, quedó interceptada el día 7, por haberse inutilizado el tender de la máquina que remolcaba el tren de mercancías 152, por cuya causa hubo trasbordo del tren-correo, núm. 34 y el mixto 31.

**Abastecimiento de aguas.** La Gaceta ha publicado hace días, las bases aprobadas por el ayuntamiento de Orense para realizar el empréstito á fin de construir las obras de abastecimiento de aguas derivadas del río Loña. También se han publicado las condiciones con que el ayuntamiento de Valladolid ofrece la suscripción de 500 rs. fontaneros puestos en las calles de la ciudad, á la empresa concesionaria del canal del Duero.

**Neutralidad de los ferro-carriles.** Dicen de Logroño que se abrigan esperanzas de que se llegue á levantar el bloqueo y neutralizar las vías férreas. Las gestiones hechas por el comercio en este sentido sólo encuentran una dificultad: la de que el gobierno halle forma de asentir, sin que aparezca rebajada su dignidad. De ello se ha ocupado el ministerio y de un notable informe del marqués del Duero, en que demuestra que el bloqueo es contraproducente para los efectos que su establecimiento implicaba, y perjudica á los productores de las provincias leales, fomenta el contrabando, protege á las localidades ocupadas por los carlistas, y arruina á las empresas de las vías férreas.

**Líneas del Noroeste.** Dice el *Imparcial* que el municipio de Gijón encuentra imposible que la empresa del ferro carril abra al servicio público el 24 del corriente el trayecto de Gijón á Leona, creyendo que lo más que podrá hacer será instalar un incompleto servicio de trenes entre Gijón y Oviedo.



Por nuestra parte, creemos que, contra los temores del ayuntamiento de Gijón, la línea podrá abrirse para la fecha indicada.

**Acreeedores extranjeros.** Dicen de Londres, con fecha del 7, que el ministro de negocios extranjeros, lord Derby, ha recibido á una diputacion del Consejo de tenedores de obligaciones extranjeras, la cual le ha suplicado que el representante de Inglaterra en Madrid interponga sus buenos oficios para que se lleve á cabo lo más pronto posible la ejecucion del arreglo relativo al pago de los cupones vencidos de la deuda exterior española.

Los tenedores portugueses de fondos españoles han firmado el mismo día 7 una representación acerca del pago de los cupones vencidos, que será enviada al gobierno español.

**Telégrafos carlistas.** Los carlistas tratan de completar la red telegráfica, prolongando el ramal desde Estella á Aizásua, por Echari-Aranaz, Lizarraga, Zumbel y Abarzuza; y piensan dirigir otro hilo á Elizondo. Usan los aparatos sistema Morse.

A pesar del salvajismo con que los carlistas destruyen todo lo que revela civilización y progreso, no desdeñan aprovechar lo que de este progreso les conviene.

**Empleados de ferro carriles.** Han sido puestos en libertad, según dice un colega local, los empleados del camino de hierro de Tarragona que fueron detenidos por los carlistas en la estación de Arbós.

**Más sobre la neutralidad de las vías férreas.** Un diario dijo hace días que en algunos círculos había producido mal efecto la noticia de haber salido de Logroño una comision para hablar á Dorregaray sobre la neutralización de los ferro carriles, á la cual añade la *Correspondencia*:

«Nosotros, en cambio, hemos oído aplaudir el propósito, y hemos visto documentos en que se demuestra lo contraproducente del bloqueo y de la interrupcion de las vías férreas. El asunto es de tal importancia, que no puede ser tratado como una sencilla cuestion de partido.»

Así es en efecto.

**Nuevo salva-vidas.** Es un aparato que ha obtenido privilegio. Redúcese á un collar de guttapercha, de una sola pieza, que se ajusta al cuello, un poco apretado. Este collar sostiene al naufrago con la cabeza fuera del agua, manteniéndole siempre en posicion vertical y poniéndole al abrigo de las olas. Las piernas y los brazos, quedan libres y permiten servirse de una bota llena de rom para soportar el frio del agua. En fin, un silbato unido al collar sirve para llamar la atencion de los salvadores. El inventor es Mr. Bazin, que cada día hace nuevos y útiles descubrimientos para la ciencia.

**Congreso internacional.** El príncipe Gorschakoff ha dirigido una circular á las potencias de Europa, invitándolas á que tomen parte en el Congreso que se reunirá el 27 de Julio para tratar de varias cuestiones relativas al derecho de gentes durante la guerra. Ese Congreso se realizará en Bruselas.

**Mina de mercurio en Inglaterra.** El *Pall Mall Gazette* dice que acaba de descubrirse en Exeter una mina de mercurio. Parece que, hace algunas semanas, unos niños encontraron un poco de este metal sobre la roca que forma las márgenes del río Heird Weire. Al principio se supuso que este mercurio se encontraba allí accidentalmente, ó que quizás se había puesto de intento; pero un farmacéutico de Exeter pidió y obtuvo del municipio au-

torización para hacer exploraciones y calicatas, que se verificaron en presencia de un inspector y de otras varias personas, dando por resultado el descubrimiento de una gran cantidad de metal líquido. Para continuar las operaciones de explotación, se espera la decision del ayuntamiento de Exeter á que pertenecen el río y sus márgenes.

Si la nueva mina es abundante, su descubrimiento puede tener una gran influencia en la industria de Europa, y acaso tenga que sufrir los efectos de la competencia nuestras minas de Almadén, de las que los ingleses vienen siendo tributarios desde tiempo inmemorial.

**Exposicion universal agrícola.** En Rusia va á celebrarse una Exposicion internacional de máquinas é instrumentos para el cultivo y tratamiento de las plantas. La Exposicion debe inaugurarse en San Petersburgo el día 13 de Julio, espirando el plazo para la recepcion de objetos el día 27 del corriente. Los premios consisten en tres medallas de oro y siete de plata.

## BANCO DE CASTILLA.

Balance de situacion en 31 de Mayo de 1874.

	Reales. Cénts.
<b>ACTIVO.</b>	
Accionistas. . . . .	30.000.000 »
Caja. . . . .	5.901.049'71
Valores en cartera . . . . .	42.729.532'36
Cuentas corrientes . . . . .	12.611.718'79
Valores en depósito. . . . .	11.133.000 »
Bonos del Tesoro en garantía de la emision de billetes hipotecarios. . . . .	220.856.000 »
Pagarés de bienes nacionales para la doble garantía de id. . . . .	380.061.952'39
Bonos recibidos en pago de pagarés de bienes nacionales. . . . .	1.990.000 »
Intereses abonados á los compradores de id. id. . . . .	41.279'32
Bonificaciones por anticipo de plazos de id. id. . . . .	426.031'04
Valores en garantía. . . . .	162.515.756'86
Deudores por garantías. . . . .	42.308.000 »
Bonos amortizados por productos en metálico de pagarés. . . . .	1.034.000 »
Cuentas varias . . . . .	25.307.387'33
Valores de varios. . . . .	148.597.850'15
<b>Total. . . . .</b>	<b>1.085.518.557'95</b>
<b>PASIVO.</b>	
Capital social. . . . .	40.000.000 »
Cuentas corrientes . . . . .	12.824.955'43
Obligaciones á pagar. . . . .	296.438'86
Acreeedores por depósitos en papel. . . . .	11.138.000 »
Emision de billetes hipotecarios. . . . .	223.032.000 »
Pagarés de compradores de bienes nacionales en garantía. . . . .	380.061.952'39
Pagarés de bienes nacionales realizados. . . . .	3.662.478'75
Sobrantes de bonos cedidos al Estado . . . . .	3.797'01
Idem de bonos admitidos al 80 por 100. . . . .	30.400 »
Acreeedores por garantías . . . . .	204.823.756'86
Tercera amortizacion por sorteo de bills. hips. . . . .	9.466.000 »
Cupon de 1.º de Abril de 1874. . . . .	1.542.120 »
Fondo de reserva. . . . .	676.751'40
Cuentas varias. . . . .	49.362.057'07
Acreeedores por valores varios. . . . .	148.597.850'15
<b>Total. . . . .</b>	<b>1.085.518.557'95</b>



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

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

#### 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 razon 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.

S. E. ú O.—Madrid 31 de Mayo de 1874.—El jefe de contabilidad, A. Saenz de Santamaria.—Dos administradores, A. Vincent y Vives.—Jaime Giróna.

#### GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

##### JUNTAS GENERALES.

**Banco de San Sebastian.**—Junta general ordinaria para el 27 del corriente Junio á las 11 y 1/2

**Banco de Santander.**—Junta general ordinaria para el día 15 de Julio próximo á las 5 de la tarde.

**Compañía del ferro-carril de Cuenca.**—No habiendo podido verificarse la Junta general de accionistas citada para el día de hoy, se hace una segunda convocatoria en los términos que se expresan en la primera.

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

**Banco de Sevilla.**—La Junta general de accionistas se reunirá en sesión extraordinaria el día 20 del corriente mes de Junio á las doce en punto de la mañana, para tomar el acuerdo que proceda en vista del resultado de las negociaciones seguidas con el objeto de realizar la fusión de este Banco en el Nacional; nombrar los cargos vacantes de la administración y resolver otros particulares que se relacionan con la situación del establecimiento.

**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 menos que deseen formar parte de esta Junta, deberán depositar sus títulos 10 días antes del señalado para su celebración.

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

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

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

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

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

Conforme á las prescripciones de los estatutos y por decisión de la Junta general, el pago se efectuará en dos plazos 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 acción 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.

##### SUBASTAS.

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



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

## GACETA INTERNACIONAL.

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

Redacción: 12, rue Livourne. Bruselas.

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

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

## FÁBRICA EN VENTA.

Por acuerdo convencional de los interesados, se vende, al contado ó á plazos, una fábrica de grancina (única de su clase en España y que últimamente han llevado, en renta los Sres. Chancel hijo y compañía) con sus accesorios, maquinarias, almacenes, habitaciones y edificios que la pertenecen.

Es libre de toda carga, y se responde de evicción con arreglo á derecho.

Está situada en la margen izquierda del río Pisuegra, á la parte Sudoeste, un kilómetro de distancia de la ciudad de Valladolid.

Pertenece á la señora viuda y herederos de D. Marcelino de Goicoechea (padre) de dicha ciudad.

El pliego de condiciones estará de manifiesto en la casa de dicha señora viuda, plazuela del Teatro viejo, núm. 15 principal.

## FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

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

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

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

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

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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

## GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

ADELANTOS

BUENA FE

EN LA

EN EL

FABRICACION

COMERCIO.

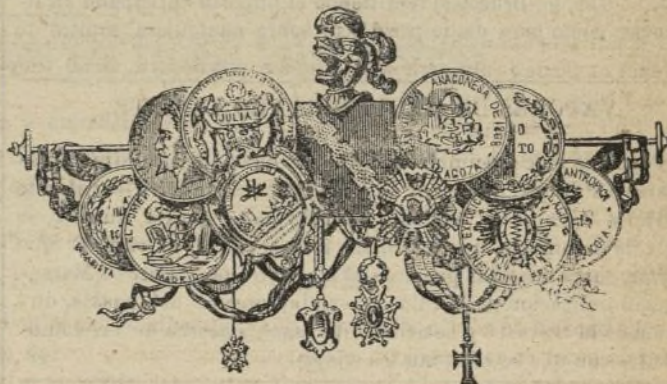


Se vende al precio de 40 rvn. arroba, en la fábrica, calle del Gobernador, núm. 20

MADRID.

Al comercio se le hacen ventajas en el precio, conforme 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 modificación en los precios de varios trabajos.



## MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS

POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.<sup>a</sup>,

EN BILBAO (ABANDO)

Únicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

Y ÚLTIMAMENTE CON EL PRIMERO DE SU CLASE EN LA EXPOSICION

ARAGONESA.

DIPLOM. 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

## 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 Cete 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 Martínez Pedrosa

con un juicio critico 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.

TRATADO PRÁCTICO DE CAMINOS, á 8 reales.

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

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS Á 5 reales.

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

## INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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

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

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

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WILTEY PARTNERS, LIMITED,

DE LEECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

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

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

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

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

Economía y perfecta regularizacion.

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

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

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





# VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS

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

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

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

LINEA ..	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.					
		VIAJEROS.		Mercan cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos		
		Número.	Producto		Brutos.	Kiloms.	Brutos.	Kiloms.	En mas.	En menos.	En mas.	En menos	
Madr. á Alic. y Toledo													
Madrid á Cartagena...													
Albacete á Cartag...	30 al 6 Mayo . . .	24.556			2.566.63	98.719	2.457.426	89.512	109.97			4.207	
Alcázar á Ciud.-Real													
Manzanares á Córdoba.													
Norte de España.....	13 al 19 Mayo.....	"	"		1.549.821	148.825	1.328.168	95.787	221.633			53.138	
Tudela á Bilbao.....		"	"										
Valencia á Alfransa y Tarragona .....		"	"										
Sevilla á Cádiz.....	23 al 30 Abril.....	"	"		360.121	118.094	313.393	102.733	"	"	"	"	"
Córdoba á Sevilla.....	16 al 22 Abril.....	6.693	28.583	115.340	343.923	136.894	302.253	120.307	41.870	"	"	16.587	"
Zaragoza á Barcelona.	7 al 13 Mayo.....	16.017	"	"	921.789	77.399	841.617	70.860	80.172	"	"	6.539	"
Barcelona á Pamplona.		"	"	"									
— á Francia.....		"	"	"									
— á Tarragona.....		"	"	"									
— á Sarriá.....		"	"	"									
Lérida á Reus y Tarrag.		"	"	"									
Alar á Santander.....	13 al 19 Mayo.....	"	"	"	601.843	225.768	615.13	280.706	"	13.170	"	4.941	"
Langreo á Gijón.....		"	"	"									
Palencia á Leon.....		"	"	"									
Córdoba Málaga.....		"	"	"									
Medina á Zamora y Vi- go á Orense.....		"	"	"									
Ciudad-Real á Badajoz.		"	"	"									
Utrera á Moron.....		"	"	"									



## COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 6 AL 12 DE JUNIO DE 1874.

CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SABADO.	LUNES.	MARTES.	MIERCOL.	JURVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	13 20	13 22	13 ..	13 ..	13 ..	12 97	Albacete.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños....	13 50	13 30	13 ..	13 10	13 ..	..	Alicante.....	..	3/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 50	17 40	17 35	17 ..	17 25	..	Almería.....	..	1/8
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Avila.....	..	3/8
Material del Tesoro no preferente con interés....	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	3/8
Bonos del Tesoro.....	49 20	49 25	49 ..	48 90	48 80	48 80	Barcelona.....	..	3/8
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	3/8
Deuda amortizable de segunda ídem.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	..	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	1/2 p.	3/8
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	98 ..	98 ..	97 75	97 75	97 75	98 ..	Cádiz.....	..	..
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6 <sup>o</sup> /o anual							Castellón.....	par	1/8
Emission de 1. <sup>o</sup> de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real.....	1/4 p.	..
Idem de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	..	..
Idem de 1. <sup>o</sup> de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4	3/8
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem de 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4	..
Idem 1. <sup>o</sup> de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Granada.....	par	..
Obras públicas de 1. <sup>o</sup> de Julio de 1858 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	..	Guadalajara.....	3/4	..
..	..	..	..	..	..	..	Huelva.....	..	..
..	..	..	..	..	..	..	Huesca.....	..	..
..	..	..	..	..	..	..	Jaén.....	..	1/4
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	75 20	75 ..	74 50	74 60	74 50	74 75	León.....	par	1/4
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	..	..	..	24 ..	23 80	23 70	Lérida.....	par	..
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Logroño.....	..	..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Lugo.....	par p.	1/4
Acciones de Banco de España.....	141 ..	138 ..	136 ..	132 ..	132 50	131 ..	Malaga.....	..	..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Murcia.....	..	..
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Orense.....	3/4	3/8
..	..	..	..	..	..	..	Oviedo.....	..	..
..	..	..	..	..	..	..	Palencia.....	..	1/2
..	..	..	..	..	..	..	Pamplona.....	..	3/4
..	..	..	..	..	..	..	Pontevedra.....	..	..
..	..	..	..	..	..	..	Salamanca.....	par	1/2
..	..	..	..	..	..	..	San Sebastian.....	..	..
..	..	..	..	..	..	..	Santander.....	par	3/8
..	..	..	..	..	..	..	Santiago.....	..	..
..	..	..	..	..	..	..	Segovia.....	1/2 p.	..
..	..	..	..	..	..	..	Sevilla.....	..	..
..	..	..	..	..	..	..	Soria.....	1/2 p.	1/8
..	..	..	..	..	..	..	Tarragona.....	..	1/2
..	..	..	..	..	..	..	Teruel.....	par	..
..	..	..	..	..	..	..	Toledo.....	3/4	..
..	..	..	..	..	..	..	Valencia.....	..	3/8
..	..	..	..	..	..	..	Valladolid.....	..	1/2
..	..	..	..	..	..	..	Vitoria.....	..	1/2
..	..	..	..	..	..	..	Zamora.....	1/4	..
..	..	..	..	..	..	..	Zaragoza.....	..	1/8

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 3 AL 9 DE JUNIO.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 2.	DIA 4.	DIA 5.	DIA 6.	DIA 8.	DIA 9.		
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	13 55	13 40	14 50	13 25	13 20	12 25	Londres, á 90 d/f....	49 80 ..
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	..	..	..	..	..	..	Paris, á 8 d/v.....	5 20 ..
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 60	17 40	17 45	17 45	17 75	17 ..	Hamburgo, á 8 d/v....	.. ..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Genova, á 8 d/v.....	.. ..
Sociedad catalana general de crédito.....							..	..
Banco de Barcelona.....	54 ..	53 50	54 ..	54 ..	53 ..	51 ..	..	..
Crédito mobiliario barcelonés.....	91 ..	91 ..	91 50	91 25	91 ..	91 ..	..	..
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..	..	..
Sociedad de crédito mercantil.....	22 25	22 50	23 20	23 25	24 50	24 ..	..	..
Camino de Barcelona á Francia.....	43 ..	43 ..	43 50	43 75	42 75	41 ..	..	..
— de Tarragona á Barcelona.....	65 50	66 50	66 50	66 ..	65 ..	61 ..	..	..
— de Zaragoza á Barcelona.....	15 75	15 75	15 25	15 75	15 50	15 50	..	..
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..	..	..
Alumbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	..	..

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

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS.
de los	de	reembolsa-		de los	de la		
EMPRÉSTITOS.	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 30 de Mayo... 217 50
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Norte.....	.. 192 ..
1859.....	308.206	1.900	57	Enero.—Julio.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 28 Mayo... 300 ..
..	..	1.900	3 0/0	..	..	Zaragoza á Pamplona...	.. 125 75
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	.. 99	Córdoba á Málaga.....	.. 57 ..
1858.....	290.000	..	57	..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	.. 215 ..
..	..	..	..	..	..	Sevilla á Jerez.....	.. 60 ..
..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real á Badajoz...	.. 30 ..
..	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 49 ..
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Targ. á Martorell y Barc	.. 100 ..
..	..	..	..	..	..	Noroeste.....	Bruselas 28 Mayo... 61 ..
..	..	..	..	..	..	Lérida á Reus.....	Paris 30 de Mayo... 26 50
..	..	2.000	7 0/0	..	..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 95 ..
..	..	1.900	3 0/0	..	..	Almausa á V. y Tarrag.	.. 19 50
..	..	..	..	..	..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1. <sup>a</sup> série ..
1871-72.....	11.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 565 ..
..	..	..	..	..	..	Gran Central-Peninsular.	..

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