

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.

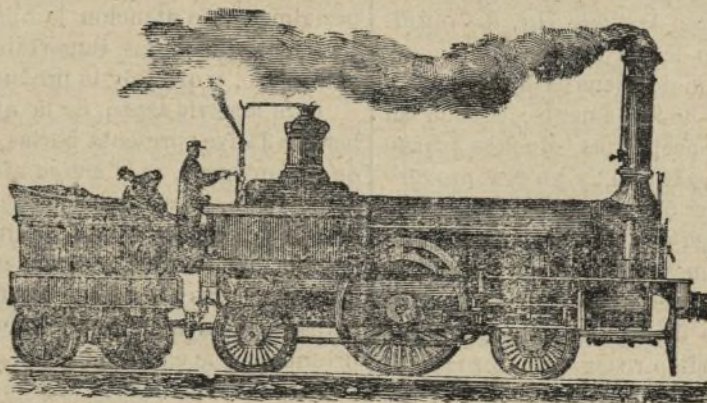
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68. Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION.

Madrid y Provincias.

Por un año. 100 rs

Por seis meses. 50

Por tres id. 25

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150.

Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

Línea. 2 rs.

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

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

RESÚMEN.

Exposicion regional del Este.—Dos millones de multa.—Mata-fuegos de Bañolas.—Servicio de correos.—Tramvia de Madrid.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Ferro-carriles peninsulares.—Explotacion de San Juan de las Abadesas.—Sociedad de Agricultura y Aclimatacion.—Libros recibidos.—Crónica.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

EXPOSICION REGIONAL DEL ESTE.

En el artículo anterior dimos cuenta de los vinos, vinagros, aguardientes y aceites expuestos por los productores de la antigua Corona de Aragon, y hoy, corriéndonos á la sala inmediata, nos ocuparemos de las sustancias alimenticias y otros productos de la industria agrícola, comprendiendo en la reseña la refinería de aceites de don Manuel Porcar y Tió de Barcelona, importantísimo establecimiento bajo el punto de vista de la exportacion. Esta ha sido:

En 1870 de 206.910 kilogramos.

En 1871 de 300.790 —

En 1872 de 474.594 —

En 1873 de 229.680 —

Pero es de advertir que de 1873 la cifra sólo comprende los cuatro primeros meses; de modo que la total del año puede estimarse en 700.000 kilogramos. Los puntos principales de esta exportacion son: Cuba, Puerto-Rico, Filipinas, Rio de la Plata, Brasil, Méjico, Puerto-Cabello, Estados-Unidos, California, etc., etc.

Estos aceites han obtenido premios: en la Exposicion marítima de 1872, 1.º premio; medalla de 1.ª clase en la Catalana de 1871; medalla de plata en la agrícola de Bar-

celona de 1872; medalla tambien en la de Lyon, y diploma de 1.ª clase en la de Valladolid.

Otros expositores de aceite figuran en la misma sala, que ya los habíamos mencionado anteriormente.

Lo que se han perfeccionado en los últimos 20 años los aceites españoles lo dice elocuentemente el aumento de estimacion que han tenido en el extranjero:

En 1853 se exportaron por valor de Rvn. 48.078.289

En 1873 la exportacion ha subido á » 208.514.792

Y ese mismo perfeccionamiento, y el de los vinagres ha producido tambien la estimacion de las conservas alimenticias, de las que se han exportado:

En 1853, por valor de Rvn. 1.348.215

Y en 1873 de. » 15.446.920

En la primera instalacion de la izquierda, aparecen las grageas catalanas de licor extrafino, de csas que aquí llamamos *dulces franceses*, y que pagamos, como si en efecto lo fueran, á 24 rs. libra; y en esta Exposicion se ha venido á poner en claro que son españoles, y que por la mitad del precio se pueden obtener. Los fabricantes que esto hacen se llaman los Sres. Musté y Daroca, de Barcelona.

Valencia tiene, como todos saben, su especialidad en dulces. Si Cataluña nos da el tipo francés, Valencia nos ofrece el moruno. Las naranjas y limones confitados en seco y las frutas escarchadas, sabido es que tuvieron su origen en Berbería; las riquísimas *cascas* tienen el mismo origen; y las peladillas de Alcoy, tan apreciadas en el mundo desde que los argelinos las dieron á conocer, tienen una notable representacion en esta sala, debida á don Fernando Burriel, de Valencia, confitero distinguido y concienzudo á quien el público hace justicia consumiendo cuanto produce.

El Sr. Burriel fué premiado en Viena.

Otro laureado en las orillas del Danubio es la señora viuda de Palay y Moré, que presenta una gran instalacion

de galletitas de muchas clases, formas y labores, envasada en hoja de lata, cubierta con cromos y cerradas con candado y llavé. Su baratura es extraordinaria y encuentra numerosísimos compradores.

Continuando el examen de la misma sala, hemos visto con mucho gusto una pequeña exposicion de D. Sebastian Garcia, dueño del famoso priorato de *Scala Dei*, distinguido y laureado agricultor, y uno de los Jurados que llevaron mejor parte en la Exposicion de Viena. Allí fué colmado de medallas que renunció delicadamente, porque su carácter de Jurado le impedía aceptarlas. Muchos fueron los productos alimenticios que exhibió, y ya era proverbial que, cuando se quería comer ó beber algo notable, había que pedirselo á Garcia, quien con una esplendidez que le honra, lo daba todo gratuitamente. Aquí ha traído poco: como que sus fincas más parecen ser hoy propiedad de Segarra y del cura de Flix que de su legítimo dueño; y excusado es decir que no ha podido recoger sus productos para enviarlos. Sin embargo, su coleccion de almendras mollaras, blanca-planas, redondas morenas, largas, planetas comunes y esperanzas, es de lo mejor que hemos visto en el universo; y las avellanas ribetas, gironellas y negretas son esquisitas. No hemos conseguido probar sus garbanzos; pero sí sus judías cartujanas que obtuvieron el primer premio en Viena. Los caldos de este expositor son renombrados ya en toda Europa.

Encuéntrese á poco una exposicion de pastas para sopa de cuyo expositor no recordamos el nombre; y lo sentimos, pues este artículo de alimentacion ha progresado mucho entre nosotros; habiendo sido considerado el segundo de Europa, despues de las pastas napolitanas, especialmente las de Cádiz. En 1853 se exportó de España por valor de 2.969 078 rs. en pastas; en 1873, la exportacion ha subido á 4.751.260.

Las conservas de Sanchez Almodóvar, el notabilísimo productor de vinos, de quien ya nos hemos ocupado en otro artículo, son tan buenas como las de Logroño de don José Elvira.

Otro expositor de vinos de grande y merecida reputacion, el Sr. Starico repetidamente laureado por ellos, presenta pan de higos del más refinado que se conoce.

Ocupan un lugar en esta sala tres expositores de Madrid demasiado conocidos para que necesitemos ocuparnos de sus productos y del gusto y riqueza con que los exponen. Estos son D. Matias Lopez, la Compañia Colonial, que dirige el Sr. Méric, y D. Carlos Prast, los dos primeros con sus chocolates y el último con sus conservas y licores.

Enfrente de la instalacion del Sr. Prast, se encuentra la de azúcares refinados de los Sres. Forondona y Castelló, cuya refineria está en Mataró, á seis kilómetros de Barcelona. Este establecimiento, fundado en 1865, cuenta con 120 caballos en fuerza de vapor, ocupa 87 operarios y produce anualmente por valor de cuatro millones; habiendo sido premiado ya tres veces en varias exposiciones.

Antes de ocuparnos de las materias textiles que complementan esta sala, deberíamos hablar de la magnífica coleccion agrícola de D. Francisco Domingo, de San Quirico de Besora, cerca de Vich; pero este señor exige un artículo especial, que nos alegraremos poder consagrarle.

Tal es la variedad, órden científico, datos de produccion y otras condiciones de lo que expone, empezando por el suelo y subsuelo con todas sus capas de la tierra productora, y conteniendo por los productos y cuadros más interesantes de la economia rural.

Entre las materias textiles es digno de llamar muy especialmente la atencion la hilaza cruda de cáñamo, artículo de que antes importábamos muchos millones del extranjero, y que hoy lo producimos en el país.

Otra materia textil, de la que D. Eduardo Plá y Barber, de Játiva, presenta borlas, una brida y otros objetos de pasamaneria, es la *ortiga nivea*, de la cual un gacettillero ha dicho, y casi todos los demás repetido, con la ligereza propia de ese género de literatura, que era un nuevo descubrimiento. Si por nuevo entienden los aludidos apreciables colugas lo que cuenta más de mediosiglo, la ortiga nivea es efectivamente un descubrimiento; pero un descubrimiento que en España data del año 1820.

Réstanos mencionar la seda, de la que presentan muestras D. Anselmo Fernandez de Requena; D. A. Oñate, de Valencia y el Sr. Duran y Cuervo. Las de este último ofrecen una particularidad notable: en materia de cria del gusano, se presenta siempre el clima como condicion esencial para la cantidad y calidad; y sin embargo, los capullos que nos ocupan, presentados precisamente junto á los mejores de Valencia, se han criado á media legua de Madrid, en la Alameda del duque de Osuna. Esta circunstancia debería llamar la atencion de los sericultores, puesto que esta explotacion es una de las pocas que aparecen estacionarias ó poco ménos en la exportacion: hace 20 años, en 1853, el valor de la seda exportada en España ascendió á 15.830.250 rs.; y en el año último, 1873, no ha excedido de 16.826.352.

Para terminar este artículo, consignaremos que el domingo último se reunieron en el pabellon, y bajo la presidencia del Sr. Ceriola, los expositores de la provincia de Madrid, para nombrar los jurados que le corresponden, y fueron elegidos por unanimidad los Sres. D. Emilio Castellar, el duque de Fernan-Núñez, D. Ignacio José Escobar, D. Antonio Aguilar y Vela, D. Emilio Arrieta y D. Francisco Javier de Bona; los dos últimos como suplentes.

DOS MILLONES DE MULTA.

Dice el *Imparcial* del domingo último:

«Anoche se hablaba de una multa de 500.000 pesetas impuesta por el ministerio de Fomento, con arreglo á la ley, á la Compañia concesionaria de un ferro-carril en construccion.

»Como en España no estamos acostumbrados á que se haga justicia de este modo, y como parece que el asunto afecta á un personaje muy conocido en los círculos políticos y en la banca, es de suponer que de lugar á incidentes varios, ó cuando ménos á que lluevan sobre el señor ministro de Fomento un diluvio de recomendaciones.

»Procuraremos estar á la mira de lo que en este asunto ocurra, para satisfacer la curiosidad que sin duda despertará en el ánimo de nuestros lectores.»

No queremos averiguar de qué Compañia se trata, aunque muy fácil nos sería; pero cualquiera que sea, creemos que lo justo, lo esencialmente equitativo, sería no mostrarse rigorista con la que haya incurrido en la multa.

Las circunstancias anormales porque el país viene atravesando años hace, no son las más propicias para que el gobierno sea inexorable, tratándose de los ferro-carriles, tan maltratados, precisamene por esas circunstancias mismas y por la principalísima del estado del crédito del Estado, base y fundamento del crédito de todas las empresas españolas.

Así, pues, el ministro de Fomento, no tendrá en este caso necesidad de ceder á otro sentimiento que el de la más estricta justicia, para mostrarse benévolo en esta ocasión. El Sr. Alonso Colmenares no puede olvidar que forma parte de un gobierno que está en descubierto de sacratísimas obligaciones; que por más que esto no sea culpa del gobierno, esa situación del mismo le hace solidariamente responsable de todas las dificultades que atraviesan, no sólo las Compañías de caminos de hierro, sino otras muchas empresas, y hasta los particulares á quienes alcanza directamente la falta de pago de los cupones y de otras muchas obligaciones del Estado.

Le parece al *Imparcial* que nada influyen en la fortuna pública esos 1.300 millones de reales que el Tesoro deja de pagar anualmente por los intereses de la Deuda? ¿Es acaso indiferente para las Compañías de ferro-carriles, á las cuales el Estado abona las subvenciones en títulos de la consolidada ó en obligaciones, el tipo deplorable de cotización á que han llegado estos valores?

Lejos de ceder el ministro de Fomento y el director general de Obras públicas á la presión del vulgo, darian una muestra de virilidad teniendo el valor de mostrarse justos, proponiendo al jefe del Estado una solución conciliadora y absteniéndose de imponer una multa, que el gobierno moralmente no tiene derecho de llevar á efecto.

En una época normal tratándose de un gobierno que cumpliera todos sus compromisos y obligaciones, la medida tendria otro carácter; pero en las circunstancias actuales, el rigorismo seria un verdadero sarcasmo. El pecador no tiene el derecho de tirar la primera piedra.

Y conste, lo repetimos, que no sabemos de qué Compañía se trata; lo que pretendemos es que el gobierno se abstenga de aplicar la ley del embudo.

MATA-FUEGOS DE BAÑOLAS.

No vamos á ocuparnos de una novedad: el *Instantáneo contra incendios*, ó *Mata-fuegos* sistema Bañolas, es hoy conocido, no sólo en toda Europa, sino en el continente americano. Pero una circunstancia nos hace hoy hablar del asunto, y en verdad que, todo el que se proponga contribuir al bien general, debe aprovechar cuantas ocasiones se presenten de difundir y propagar el conocimiento de progresos como el de que se trata, que es una verdadera salvaguardia de los intereses, y lo que es más precioso aun, de la vida, contra el fuego, ese elemento implacable y destructor que nos amenaza constantemente.

La ocasión á que nos referimos consiste en el nuevo ensayo que, á su regreso de América, hizo el Sr. Bañolas de su maravilloso invento, en el parque de las Exposiciones de Madrid el jueves último.

Invitado personalmente el director de nuestra GACETA por el inventor, y á la vez comisionado para presenciar

las pruebas por la Sociedad Económica Matritense acudió á presenciar el referido ensayo, al que acudió tambien una escogida y numerosa concurrencia en la que el bello sexo tenia una considerable y distinguida representación.

Tres fueron las principales experiencias realizadas: la primera consistió en una gran pira de cajones impregnados de alquitran y conteniendo en su interior virutas empapadas con petróleo, á los cuales se prendió fuego; y después de haber dejado tomar á este gran intensidad, lo apagó un muchacho en pocos segundos, con un sencillo aparato que conducia á la espalda, y que creemos fuese el modelo núm. 3, de 40 litros de cabida.

Para la segunda prueba estaba preparada una gran balsa de alquitran á cuya superficie se arrojaron virutas tambien impregnadas de petróleo. Las llamas eran de una fuerza pavorosa, y así la actividad de la combustión, como las materias en que se operaba, levantaban una imponente columna de un humo, tan denso que debia descubrirse á algunas leguas de distancia; y no obstante la gran superficie del incendio, de aquel espantoso hervidero, verdadera imagen del infierno y cuyo calor hizo retroceder á todos los espectadores á respetable distancia, el mismo muchacho, y tambien provisto de uno de los pequeños aparatos de espalda, extinguió en ménos tiempo aun que el incendio de los cajones antes citados el espantoso lago de fuego cuyo negro penacho de humo se levantaba hasta las nubes.

El tercer ensayo fué una repetición del segundo; pero con la notable circunstancia de que, para que fuese posible incendiar de nuevo el alquitran, hubo necesidad de arrojar nuevas virutas empapadas en petróleo. El líquido extinguidor del Sr. Bañolas tiene la propiedad de convertir en incombustible la superficie de los cuerpos sobre que se arroja, á los que hay necesidad de estimular con nuevas materias inflamables, no sometidas aun á su influencia, si se quiere reproducir el incendio.

Sabido es que, al arrojar el agua á un gran fuego, la elevación de la temperatura produce su vaporización repentina, en cuyo caso, lejos de extinguir el fuego produce en él un aumento de intensidad, fenómeno que puede verse en todas las fraguas, donde los herreros arrojan agua con una escoba para aumentar la actividad de la combustión. Así, pues, sólo arrojando el agua en cantidades considerables, no siempre disponibles y pocas veces posibles de acumular con las bombas ordinarias, ni aun con las de vapor, pueden dominarse los grandes incendios. Sabido es tambien, aunque no tanto, que ciertas materias inflamables, y entre ellas el petróleo, resisten á la acción del agua impotente para apagarlas; pero el líquido preparado por el Sr. Bañolas las extingue con la mayor facilidad.

Por esta razón creemos, y esto no es más que una suposición nuestra, que el agua, teniendo en disolución la carga Bañolas, consistente segun su aspecto material en un frasco de líquido y un paquete de sustancias sólidas, obra como si digéramos por sofocación del fuego, privando á la combustión los gases que de los ingredientes se desprenden, de las condiciones físicas necesarias para que pueda realizarse. Sólo así se explican los prodigiosos efectos del sistema Bañolas, hoy conocido y apreciado en ambos hemisferios. Para generalizarse sólo necesita ser cada vez

más conocido, y su propaganda está ya por fortuna bastante adelantada: hoy comienza su aplicación en grande escala y por su parte el ministerio de Marina ha encargado al Sr. Bañolas 18 aparatos para los arsenales, proponiéndose extender su aplicación á los buques de guerra.

Poco podemos contribuir nosotros á esa necesaria y utilísima propaganda; pero nos consideramos en el deber de prestarle nuestro modesto contingente. Con decir que el sistema puede emplearse hasta por la señora más delicada, pues su manipulación no exige fuerza por ser el dinamismo de la bomba debido á la estructura mecánica del aparato, se viene en conocimiento de que lo único que se necesita es poner á este su acción (lo que se verifica como si digéramos *disparándolo*, y dirigir el chocho al objeto incendiado. La serie de estos aparatos comienza en el llamado *de mano* (núm. 5, de 14 litros de cabida) y concluye en el *gran tren*, conducido por dos caballos, para los grandes incendios, que contiene 1.500 litros de líquido, que, funcionando, pueden renovarse indefinidamente y trabaja á la alta presión de 10 á 12 atmósferas.

El *gran tren*, además del citado depósito para 1.500 litros de agua, lleva dos aparatos con doble efecto de 110 litros de cabida cada uno, combinados para que funcionen semi-continuamente, y tienen un mecanismo especial para que un sólo hombre pueda cargarlo casi instantáneamente y á la presión que convenga hacerlos funcionar.

Lleva también seis aparatos núm. 3 de espalda, dos grandes depósitos para cargas de repuesto y otro para auxiliares, como cuerdas, picos, palas, etc. Tiene asimismo local á propósito para sentarse los nueve hombres que se necesitan para su completo servicio, y un mecanismo especial y nuevo para conducir 50 metros de manga en varios trozos, á fin de unirlos cuando convenga; y así, mediante este sistema, se obtiene poder plegar y desplegar dicha manga con suma facilidad y tenerla siempre en perfecto estado de conservación.

Los seis aparatos núm. 3, de espalda, que acompañan á este *gran tren*, están destinados á que le sirvan de auxiliares.

Los precios de los aparatos que nos ocupan recorren una escala que comienza en la modesta suma de 400 reales y termina con la de 32.000 en la siguiente forma:

Núm.	APARATOS.	PRECIO CARGAS.		
		en	de	de
		Pesetas. 1.ª clase.	2.ª clase.	
5	De mano para señoras.	100	6	0
5	Para espalda.	120	7	0
4	Id. id.	150	8	0
3	Id. id.	180	10	6
3	De carro con ruedas de hierro.	275	12	7
2	De id. con id. de madera (sencillo).	425	20	11
1	Sencillo con carro y ruedas de madera.	575	27	15
2	Carro con ruedas de madera, suspensión, agitador y tapa de quita y pon.	550	20	11
1	Carro con ruedas de madera, suspensión, agitador y tapa de quita y pon.	700	27	15

1	Doble semi-continuo, ruedas de madera, suspensión, agitador y tapas de quita y pon.	1400	00	39
»	Gran tren para ayuntamientos, Compañías de bomberos, etc., todo completo.	8000	00	250
»	Carro auxiliar, su precio varia según los accesorios que se desea contenga.	1500	00	00

De los aparatos núm. 3, 4 y 5 hay en almacén respetables existencias, por lo cual pueden servirse en el acto los pedidos que se hagan; y estando los talleres en disposición de construir brevemente los de las clases restantes, incluso el *gran tren*, se sirven los pedidos con gran prontitud.

El depósito central está en Madrid, calle de la Magdalena, 25.

Para concluir, por hoy, mencionaremos varias circunstancias importantes: el menor de los aparatos, que se presta á que lo manejen fácilmente una señora ó un niño, sólo ocupa un pequeño espacio en cualquier rincón de las casas, pues viene á ser un tubo de 50 centímetros de altura y 17 de diámetro; y á su ligereza y fácil empleo, se agrega la condición de que puede tener siempre dispuesta la carga, sin temor al más leve accidente, ni de que el líquido pierda con el tiempo sus propiedades.

Siendo tan útil para la generalidad la posesión de los Mata-fuegos del Sr. Bañolas, apenas hay necesidad de recomendarlos; pero entre sus aplicaciones, una de las más indicadas es la de las estaciones y almacenes de mercancías de los caminos de hierro. Todas las Compañías deberían adquirir estos admirables aparatos.

SERVICIO DE CORREOS.

Del mal el menos, si, ya que no se remedie el mal, el señor Director general de Comunicaciones manifiesta el más laudable celo por evitar su continuación.

Decimos esto porque, lastimados por las repetidas quejas de nuestros colegas y suscritores de Bruselas, á cuyas manos rarísima vez llega la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, y algunos no han recibido un sólo número en lo que va del corriente año, nos dirigimos particularmente al Sr. Mansi, quejándonos de lo que pasa, y se ha servido contestarnos lo que sigue, y que nos tomamos la libertad de publicar para satisfacción de nuestros citados abonados colegas:

«Practicadas diligencias, dice, acerca del extremo á que su carta se refiere, puedo asegurarle que por la administración de Madrid no se ha detenido, ni ha podido detenerse ningún número de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO; pues aun el caso de insuficiencia de franqueo, habrán tenido curso los números como cartas, según lo dispuesto por el párrafo 1.º del art. 12 del convenio de correos hispano belga de 19 de Abril de 1870. En el tránsito desde el punto de origen al de destino, tampoco ha podido verificarse extravío de números sueltos, por cuanto, según el mismo convenio, la correspondencia entre España y Bélgica se trasmite en pliegos directos y cerrados, sin que, al atravesar el territorio francés, intervenga en su contenido la administración de la vecina República. Es quizás presumible que la falta puede achacarse al país de destino, si, dado el caso de franqueo insuficiente, ha podido ofrecer dudas la distribución de los números.

»Para evitar, en lo que de mi parte esté, la repetición de la

irregularidad por V. denunciada, he comunicado órdenes para que, siempre que la administracion de su periódico entregue números con destino á Bélgica, se evi lencie su inclusion en el paquete cerrado para aquel país, y se me pase nota, tanto del número de ejemplares que en la expedicion se envian, como de los particulares y empresas á quienes resulten dirigidas.»

Descontentadizos seríamos si, despues de tales explicaciones y propósitos, no nos diéramos por satisfechos del celo que revela en el señor Director general de Comunicaciones, a quien damos por ello las más cumplidas gracias, lisonjeándonos al propio tiempo con la esperanza de que esta nuestra manifestacion llegarán á leerla los directores de periódicos y particulares de Bruselas que se han quejado de no recibir nuestra GACETA.

TRAMVIA DE MADRID.

SERVICIO DE VERANO

A partir del 22 del corriente se establecerá un servicio á Pozas, el que empezará a las 7 y 40 minutos de la mañana, continuará con intervalo de 20 minutos hasta las 5 de la tarde; de esta hora á las 9 de la noche, con intervalo de 15 minutos y de 9 á 9 y 40, cada 20 minutos.

Los últimos tres coches, desde las 10 y 20 á las 12, terminan su carrera en la Puerta del Sol.

PRENSA EXTRANJERA

La Finance nouvelle.—Sólo se ocupa en su último número de los ingresos de nuestros ferro-carriles.

Moniteur de la Banque.—Dice que se desmiente la noticia, tan extendida en Francia durante estos últimos días, de la candidatura de un príncipe alemán para el trono de España.

«Se abribuyen, dice, al ministro de Hacienda planes que por otra parte se desmienten oficiosamente; pero lo que no puede desmentirse es la persistencia de la insurreccion carlista y la penuria siempre creciente del Tesoro español. La exterior, desde primero de Julio, vá á estar guarnecida con tres cupones sin pagar que representarán 4'50 por 100; y sin embargo, apenas puede sostenerse á 20, ó sea á 15'50 por 100 deducidos los cupones. Este precio infirma una idea de la poca confianza que se tiene en un próximo restablecimiento del orden material y moral en España.»

La Semaine financière.—Dice que las obligaciones de prioridad del Norte de España están á 200 y son objeto de una corriente de negocios mucho más activa que las acciones.

Su corresponsal de Madrid da cuenta á nuestro colega del balance del Banco de España y del Banco hipotecario; de la convocatoria de los accionistas del Banco territorial y del estado de los fondos públicos; y al comenzar su carta dice así:

«Todavía no tenemos la última palabra sobre los planes del ministro de Hacienda. La mayor parte de las medidas que se atribuyen anticipadamente por los periódicos, son desmentidas, ó, más probablemente, retiradas, en vista del mal efecto que producen en el público.»

Despues enumera las principales de las presuntas medidas, consignando que el *Imparcial* defiende el restablecimiento de los consumos y es partidario de que los intereses de la deuda se reduzcan, no ya á 1 1/2 por 100, como suponen piensa el Sr. Camacho, sino al uno por ciento.

Journal des chemins de fer.—Consagrado casi en su totalidad á la insercion de Memorias, el último número de este periódico no dice una sola palabra sobre asuntos españoles.

Journal des actionnaires.—Publica un extracto del ejercicio de 1873 de la Compañía de Ciudad Real á Badajoz, cuya Memoria publicamos íntegra en nuestro número anterior.

También publica nuestro colega un extracto de la última Memoria leída á la Junta general de accionistas de la Compañía Asturiana de minas.

Moniteur des intérêts matériels.—Dice, con relacion á un periódico de París, que el ayuntamiento de Madrid está decidido á pagar los atrasos de su deuda en un breve plazo.

Ocupase de la anunciada Junta general de accionistas del Banco territorial de España, en cuya orden del día figura la exposicion de las causas que han impedido comenzar las operaciones, y juzgar los actos de la sucursal de París y los abusos de confianza cometidos por M. Clement Duvernois.

También publica las principales cifras del balance de la Compañía del ferro-carril de Langreo, aprobado en la Junta general de 24 de Mayo.

L'Industrie.—Dice que España es un país «todavía más perturbado que Francia,» puesto que aquí se encuentra desencadenada la guerra civil. «El rumor, añade, de una nueva candidatura Hohenzollern se ha desmentido y no parece haber sido más que una jugada de Bolsa. El ministro de Hacienda, Sr. Camacho, dice que no logra entenderse con el comité de tenedores de la deuda exterior, ni puede realizar los compromisos contraídos por su predecesor.»

Aunque los ferro-carriles extranjeros están, segun el colega, en general inactivos en la Bolsa de París, hay «un mercado bastante activo para los ferro-carriles Portugueses, Madrid, Zaragoza á Alicante y Norte de España.» El Madrid á Alicante se cotiza á 273'75 y el Portugués á 205.

Publica la Memoria de Córdoba á Sevilla.

La France financière.—Una correspondencia de Madrid de este periódico contiene numerosas noticias y suposiciones de carácter financiero, algunas de las cuales no juzgamos prudente indicar. Dice que el Sr. Echegaray emitió 3.600 millones en títulos y que el Sr. Camacho lleva á su vez emitidos 1.400 millones; que si el ministro actual reduce, como se cree, los intereses de la deuda á la mitad y no añade una amortizacion de 200 millones anuales, es de presumir que el 3 por 100 interior y exterior bajarán aun un 3 ó un 4 por 100, cuando ménos. Y luego añade:

«Uno de los proyectos más descabellados que se atribuyen al Sr. Camacho es el de hacer una conversion forzosa de toda la deuda flotante (750 millones de francos) en un papel, que se creará, sin interés y amortizable en diez ó veinte años. No faltaría más que esto para dar el último golpe al crédito español.»

Despues, hablando de la resistencia del Banco de París á entregar los billetes hipotecarios y de una indemnizacion de 24 millones de reales que el mismo Banco reclama á nuestro gobierno, dice que el ministro rehusa dar un sólo duro y se niega tambien á que se declare en liquidacion el Banco hipotecario.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE HACIENDA.

EXPOSICION.

Sr. Presidente: Establecida por medio del Banco nacional la circulacion fiduciaria única, á virtud de lo mandado en el decreto de 19 de Marzo próximo anterior y cumplidas en parte algunas de sus más trascendentales disposiciones antes de que el ministro que suscribe tuviera la honra de hallarse al frente de este ministerio su deber estuvo limitado desde luego á complementar con la ejecucion de los preceptos á plazo no vencido la obra comenzada por su digno antecesor. La eficacia incontrastable de los hechos citados le habian guiado sin vacilar por ese camino, aunque dada la

situación económica del país y de la Hacienda no creyera también conveniente la concentración de nuestras fuerzas financieras si hemos de luchar ventajosamente con las inmensas dificultades de que aquella está rodeada.

Peró si ese era el deber ineludible del gobierno, un sentimiento de equidad, que por fortuna ha hallado eco en el establecimiento de crédito sobre cuya base se ha erigido el Banco nacional, le impulsaba á procurar la próroga del plazo ya próximo á vencer en que han de quedar sin curso legal los billetes de los Bancos de provincia declarados en liquidación. Otorgada esa próroga y por un tiempo igual al señalado en el decreto de 19 de Marzo último, la circulación fiduciaria provincial alcanzará vida legal hasta igual día del mes de Setiembre de este año; desaparecerán las dificultades reales ó imaginarias que pronostican los impugnadores de la medida como consecuencia fatal de la angustia del plazo concedido: y fortalecida la acción del gobierno con la intención conciliadora que ha guiado su conducta, dará cima al establecimiento definitivo del Banco nacional con la decisión propia de quien cumple sagrados deberes, aun cuando en casos determinados, que espera no encontrar, hubieran de serle penosos.

A una necesidad conviene atender inmediatamente si esa acción del gobierno no ha de resentirse de la falta de unidad que tanto la debilitaría. El decreto de 5 de Julio de 1870 declaró dependientes del ministerio de Fomento á los Bancos y Sociedades de crédito; pero lo hizo fundándose el legislador en la potencia indudable de aquel centro para conocer de los asuntos mercantiles é industriales, á los que exclusivamente se dedicaba la mayoría de aquellos establecimientos. Cuando los intereses del Estado estaban relacionados de alguna manera con esas asociaciones, el mismo decreto estableció la excepción en favor del ministerio de Hacienda, dejando bajo su dependencia á los Bancos de Cádiz y de Valladolid, que á la sazón se hallaban en ese caso. Pues bien: establecido el Banco nacional de España y acordada la liquidación de todos los demás que ahora existen, claro es que estos por el tiempo que aun dure su liquidación, y aquel por uno de los principales objetos de su instituto, representan intereses tan afines con los del Estado, que sería inconveniente y hasta contrario á la teoría sentada con acierto en el decreto que los hizo depender del ministerio de Fomento privar al de Hacienda de ese medio de cumplir la alta misión que le está confiada.

Fundado en estas consideraciones, el ministro que suscribe, previo acuerdo del Consejo de ministros, tiene la honra de proponer á V. E. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 11 de Junio de 1874.—El ministro de Hacienda, Juan Francisco Camacho.

DECRETO.

Tomando en consideración las razones que, de conformidad con el Consejo de ministros, expone el de Hacienda,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Con asentimiento del Banco de España se proroga por tres meses el plazo señalado en el art. 5.º del decreto de 19 de Marzo próximo anterior para que termine el curso legal de los billetes de los Bancos de provincia declarados en liquidación por el art. 4.º del mismo decreto. Los estados que cumpliendo con lo dispuesto en el párrafo segundo de dicho art. 5.º debían pasar al gobierno las comisiones liquidadoras de aquellos Bancos á los cuatro meses de la fecha de aquel decreto los pasarán á los siete meses de la misma fecha.

Art. 2.º El Banco nacional de España y los de provincia, mientras dure su liquidación, volverán desde luego á depender del ministerio de Hacienda, derogándose al efecto lo mandado en el primer párrafo del artículo 1.º del decreto de la regencia de 5 de Julio de 1870. Todos los expedientes y demás documentos pertenecientes á dichos Bancos que existían en el ministerio de Fomento se remitirán al de Hacienda con el correspondiente inventario.

Dado en Madrid á once de Junio de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de Hacienda, Juan Francisco Camacho.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Francia. La Compañía de los ferro-carriles del Oeste de Francia solicita la concesión, sin subvención ni garantía de interés, de las siguientes líneas:

- 1.ª Una de enlace de la línea de París á Rouen y á Saint-Germain, con la de París á Agenteuil y con la de París á Versailles, rivera derecha.
- 2.ª Ramal de la estación de Comblains, en la línea de París á Rouen, á la embocadura del Oise en el Sena, con una estación de agua lateral al río.
- 3.ª De la estación de Auteuil, á Boulogne-sur-Seine.
- 4.ª De la estación de Auteuil, al puente de Sevres.
- 5.ª De la explanada de los Inválidos, á los Moulineaux, con empalme en la estación de Grenelle.
- 6.ª Empalme del ferro-carril de los Docks de Saint-Ouen, con la estación del Oeste exterior de las fortificaciones.
- 7.ª Enlace de las líneas de París á Rouen y de Rouen á Amiens.
- 8.ª De Wc, sobre la línea de París á Dieppe, por Pontoise, á Meulan, sobre la línea de París á Rouen.
- 9.ª De Epone, sobre la misma línea de París á Rouen, á Williers-Neauphle, en la línea de Saint-Cyr á Surdon.
- 10.ª De Villiers-Neauphle, á Paray en la línea de París á Rennes.
- 11.ª De Rambouillet á Ablis, sobre la línea de París á Tours, por Vendôme.
- 12.ª Del Havre á Motvilliers.
- 13.ª De Beuzeville á Bolbec.
- 14.ª Del Havre á Port-Gérôme, por el valle del Sena, con un ramal á Lillebonne.
- 15.ª De Sille-le-Guillaume, sobre la línea de París á Rennes, á Fresnay en la de Mans á Meridon.
- 16.ª De Chateaubriant á Redon.
- 17.ª De Ablis, en la línea de París á Tours, por Vendôme, á Angerville, sobre la de París á Orleans.
- 18.ª Enlace de Cron con la red del Oeste.

Inglaterra. En la semana terminada el 21 de Mayo, último la longitud explotada de los caminos ingleses ha sido de 14.401 millas, contra 14.382 en la correspondiente del año anterior; los ingresos han ascendido á 1.172.100 libras, contra 1.193.237; y el producto medio por día y kilómetro ha resultado de 181 pesetas contra 175.

Austria. El nuevo contrato de arrendamiento concluido entre la Sociedad de los caminos Lombardos y la Compañía del de Viena-Pottendorf-Neustadt empezará á regir desde 1.º de Enero de 1875, y se extiende á todo el tiempo de la concesión. La primera sustituye á la segunda que le entregará todo el material, móvil y se compromete á concluir las líneas que aun no lo están.

La *Gaceta de Viena* promulga una ley por la cual el gobierno queda autorizado para conceder una vía férrea desde Steinach (estación del proyectado ferro-carril entre la Styria superior, Salzbourg y el Tirol) por Ausse, Steg, Ischi, Ebanss, Attinang y Ried, á Andiesenhofen. El Estado garantizará un producto neto, comprendida la amortización, de 57.800 florines de plata por milla (7.500 metros) durante 20 años.

Rumania. En la sesión del 6 del corriente Junio, la Cámara ha aprobado, por 76 votos contra 18, el convenio celebrado con el gobierno húngaro relativo á la construcción de las líneas de enlace entre ambos países.

FERRO-CARRILES PENINSULARES.

En la vigésima primera semana todos los ferro-carri-
les españoles han tenido aumento de ingresos, á saber:

Madrid á Zaragoza y Alicante.	34.700 pesetas ó	4'68 %
Córdoba á Sevilla.	63.017 —	23'60 »
Norte.	33.580 —	9'41 »
Alar á Santander.	40.600 —	31'28 »
Zaragoza á Pamplona y Bar- celona.	172.000 —	243'00 »

Desde el principio del actual ejercicio, estos mismos
caminos han mejorado como sigue:

Madrid á Zaragoza y Ali- cante.	2.416.000 pesetas ó	19'24 %
Córdoba á Sevilla.	344.000 —	19'38 »
Norte.	412.000 —	6'63 »
Alar á Santander.	431.000 —	30'81 »
Zaragoza á Pamplona y Barcelona.	1.800.000 —	124'00 »

En cambio, los caminos portugueses han tenido una
nueva disminución de ingresos de 19.500 francos, ó 12'78
por 100, lo que reduce á 170.000 frs., ó 5'57 por 100, el au-
mento obtenido desde principio del año.

En la vigésima segunda semana han aumentado tam-
bien:

Madrid á Zaragoza y Alicante.	10.491 pesetas ó	1'40 %
Córdoba á Sevilla.	7.204 —	11'32 »
Norte.	58.329 —	16'09 »
Zaragoza á Pamplona y Bar- celona.	148.494 —	222'07 »

Los portugueses han continuado bajando: han recau-
dado 28.132 francos menos, ó sea un 16'17 por 100 de di-
minución.

EXPLOTACION DE SAN JUAN DE LAS ABADESAS.

Con el epígrafe de «Un proyecto importantísimo» la
Imprenta de Barcelona se ocupa de uno que en efecto es de
la mayor importancia, por cuya condicion se nos ruega
contribuyamos á difundir su conocimiento, á lo que acce-
demos con mucho gusto, reproduciendo el artículo de
nuestro ilustrado colega, que dice así:

«Cataluña estipendiaria de Inglaterra para el desarrollo de su
industria, teniendo veneros de riqueza como la cuenca carbonife-
ra de San Juan de las Abadesas y las minas de hierro del Valle
de Ribas, es un anacronismo histórico, es el mayor contrasentido
que pueda darse.

De mucho tiempo acá viene agitándose entre los industriales
y entre los capitalistas la idea de explotar dichas minas, y aten-
didas la situacion y demás circunstancias de las mismas, creyó
se siempre indispensable la explotacion de una via férrea que,
partiendo de Granollers, atravesará la comarca de Vich, con ob-
jeto de que á los productos del transporte de carbon y mineral de
hierro se añadiesen los del transporte de pasajeros y materias ne-
cesarias, no solamente á las poblaciones de toda la montaña del
lado de allá, sino que tambien á los establecimientos fabriles de
las márgenes del Ter.

Habia que desarrollar, pues, tres grandes negocios, á cual
más importantes: las dos minas, y la via férrea. Un sólo incon-
veniente que paralizase ó retardase la realizacion ó explotacion
de uno de ellos, era suficiente para entorpecer la marcha de los
demás. De esta sola consideracion ha nacido, sin duda, la idea

del proyecto de una Sociedad anónima para la terminacion del fer-
ro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas, explotacion de
las minas de carbon del mismo nombre y de las de hierro del Valle
de Ribas; proyecto claramente explicado con gran copia de datos
estadísticos en un folleto que tenemos á la vista, y que bien me-
rece se fijen en él con atencion cuantos se interesen por el mejo-
ramiento de España en general, y por el desenvolvimiento de la
industria catalana en particular.

Una sola dificultad podria oponerse á la realizacion de un plan
tan vasto: la necesidad de reunir un capital verdaderamente co-
losal. Sin embargo, véase como de los datos que arroja el folle-
to, el capital bajo cuya base deberia constituirse la Sociedad es
relativamente pequeño:

Coste del ferro-carril deducidas las subven- ciones del Estado y de la provincia.	ds. 2.632.664'775
Presupuesto para cubrir todas las demás atenciones de la Sociedad, que consisten en completar el laboreo de las minas, cons- trucccion de vias económicas para enlaces con el ferro-carril, servicio de intereses y capital circulante.	767.035'225

Total capital efectivo que es preciso crear. ds. 3.400.000'000

Dado este capital efectivo, fijase como nominal el de 4.000.000,
dividido en acciones que devengarían el 8 por 100 de interés y 2
por 100 de amortizacion. Para constituir la Sociedad basta la sus-
cripcion de 5.000 acciones, disminuyendo el número de obligacio-
nes proporcionalmente á lo que excediere la suscripcion de dicho
número.

En esta clase de proyectos es por lo regular tarea muy árdua
la apreciacion de los productos para fijar prudencialmente los be-
neficios líquidos, y el público acostumbra á desconfiar de los re-
sultados que se le ofrecen, si no van acompañados de una demos-
tracion clara y convincente y basada en datos fijos y seguros,
en cuanto hay posibilidad de procurárselos. El autor del folleto
ha debido tambien comprenderlo así, segun observamos, y ha
procurado recopilar todos aquellos datos que puedan llevar el con-
vencimiento al ánimo de sus lectores.

Buscando en los demás caminos de hierro que forman la red
catalana un término medio de los productos brutos kilométricos,
obsérvese que, en circunstancias normales, han oscilado entre
3.500 y 5.500 duros, lo que equivale á un término medio de unos
4.000 duros por kilómetro, variando los gastos de explotacion en-
tre 46'79 por 100 y 47'27 por 100 de los productos brutos, habien-
do sido el término medio de 41 por 100.

Atendiendo á los anteriores datos, y no olvidando que la cir-
cunstancia de resultar muy barato el carbon y alguna otra, han
de disminuir notablemente los gastos de explotacion, podia ha-
berse buscado un término medio algo más beneficioso que el que
se deduce de las citadas cantidades; empero el autor del proyec-
to, no queriendo pecar de confiado, y para salvar toda contrarie-
dad que pudiera ocurrir, ha sido bien parco en citar resultados,
fijando solamente el 0'60, ó sean 2.400 duros por kilómetro como
término medio de productos en los primeros momentos de explo-
tacion, y el 50 por 100 como promedio de los gastos de la misma
explotacion.

Esto no obstante, teniendo en cuenta el producto bruto kilo-
métrico de 2.400 duros del tráfico propio y ordinario de la comar-
ca á que lleva sus efectos el ferro carril, suponiendo la extrac-
cion y transporte de 40.000 toneladas de carbon y 1.000 de mine-
ral de hierro y deduciendo el 50 por 100 por gastos, resulta que
el camino de hierro producirá el beneficio líquido de 156.000 du-
ros, que asciende á 243.000 en la hipótesis de un arrastre proba-
ble de 100.000 toneladas de carbon y 150.000 de mineral de hierro.

No cabe duda que los productos del tráfico han de ser en es-
te ferro-carril, en circunstancias idénticas, mayores que los de-

más de Cataluña. La zona á que él extiende su acción está completamente cruzada por numerosas y fáciles vías de comunicación que tienden á unir su centro, que puede considerarse la ciudad de Vich, con poblaciones tan importantes como Manlleu, Roda, Torelló, San Quirce de Besora, Montesquiu, Ripoll, Campdevanó, Ribas y otras, si no muy notables como populosas, como industriales, y en particular Ribas por sus aguas minero medicinales, que atraen todos los años centenares de forasteros que van á ellas en busca de salud.

Camprodon, con sus risueños paisajes, con sus riquísimas fuentes, con sus nutritivos alimentos, es el centro durante el verano de muchas familias de esta capital y otras poblaciones, y sería otro motivo para el aumento de los productos del ferro-carril, pues con él se haría muy cómodo el viaje.

Prescindiendo de estas consideraciones, de las cuales, dando una muestra de gran prudencia, no quiere deducir consecuencias el autor del proyecto, resulta que según él, de los rendimientos del ferro-carril y reuniendo los demás productos probables, la totalidad de los beneficios líquidos sería:

303.408 duros con una extracción de 40.000 toneladas de carbon y 50.000 de mineral de hierro, y 429.600 duros con 100.000 toneladas de carbon y 150.000 de mineral de hierro; y siendo 281.000 duros la suma á que asciende el interés de 33.000 obligaciones al 6 por 100 y el tipo de 1 por 100 de amortización y 5.000 acciones á 10 por 100 (8 por 100 de interés y 2 por 100 de amortización), resulta en el primer caso un sobrante de 28.480 duros y en el segundo de 148.600 duros para la Dirección gerencia, fondo de reserva, acciones de beneficios y demás.

Todos los cálculos que ha hecho el autor del folleto y los minuciosos estudios del asunto que hace patentes por medio del mismo, están basados en los siguientes principios sobre que descansa la Sociedad anónima que se propone crear:

Concesión del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas.

Arriendo de las minas de hulla de la Sociedad minera «El Veterano.»

Y adquisición á cánón de las pertenencias de hierro de Ribas.

En el folleto de que venimos refiriéndonos, los productos de las minas, dadas por verificadas las transacciones anteriormente citadas, están calculados de la siguientes manera:

1.^a Hipótesis: Con una extracción de 40.000 toneladas de hulla, y un precio de venta de reales vellón 6'50 el quintal catalán ó sean duros 7'812 la tonelada.

Precio resultante en Barcelona.

Coste de arranque, gastos generales y de administración comprendidos. La tonelada.	duros.	1'500
Cánón á satisfacer á la Sociedad «El Veterano».	»	1'050
Transporte á Barcelona 118 kilómetros \times 0'015.	»	1'770
Carga, descarga mermas, etc.	»	0'130

duros. 4.450

\times 40.000 toneladas.

Venta=40.00 toneladas \times 7'812.	duros.	178'000
	»	312'480

Beneficio líquido. duros. 134'480

2.^a Con una extracción de 100.000 toneladas y el precio de venta de 5 Rvn. el quintal catalán, ó sean duros 6'010 la tonelada.

Precio resultante en Barcelona.

Coste de arranque, gastos generales, etc.	duros. 1'500	duros. 3.400
Transporte á Barcelona 118 \times 0'015.	» 1'770	
Carga, descarga, etc.	» 0'140	

Cánón á «El	(40.000 tons. \times »	1'050	»	1'320
Veterano.	(60.000 id. \times »	1'500		

» 4'720

\times 100.000 toneladas.

Venta=100.000 toneladas \times duros 6.010.	»	472'000
	»	601'000

Beneficio líquido. » 129'000

1.^o—Para una extracción de 50.000 toneladas de mineral.

Precio resultante en Barcelona. ds. 2'220

Precio de venta. » 2'600

Beneficio en cada tonelada. . ds. 0'380 \times 50.000.. duros. 19'000

2.^o—Para una extracción de 150.000 toneladas.

Precio resultante en Barcelona. ds. 2'220

Precio de venta. » 2'600

Beneficio en cada tonelada. . ds. 0'380 \times 150.000. duros. 57'000

Con lo dicho basta y sobra para demostrar la importancia de un proyecto, cuya realización sería de incalculables beneficios para Cataluña. No creemos necesario encarecer la necesidad de que se fijen en él nuestros capitalistas é industriales, pues que él sólo se recomienda y ha de llamar poderosamente la atención de cuantas personas se afanan por mejorar las condiciones económicas de nuestro país.»

SOCIEDAD DE AGRICULTURA Y ACLIMATACION.

(Conclusion).

Esta disposición asegura convenientemente todos los servicios y responde á las exigencias de una buena instalación; pero escusado es decir que puede modificarse, y á veces con algunas ventajas, según la disposición del terreno ó del edificio destinado al laboratorio, cuando no se construye de nueva planta.

Dos an'jos muy útiles, si no indispensables, de todo laboratorio destinado á investigaciones de fisiología y química vegetal son una estufa y un campo de ensayos; pero su descripción nos llevaría demasiado lejos. Sólo diremos que los gastos del primer establecimiento é instalación de la estación agronómica del Este de Francia, fundada y dirigida por M. Grandeau, se ha elevado á la suma de 35.000 francos, incluso la construcción, los aparatos y el campo de ensayos.

En Madrid debemos presupuestar, para establecer una estación central de primer órden, sobre 8 á 10.000 duros, porque necesitaremos más desahogo, los materiales son más caros, y tendremos que pagar los portes y derechos de aduana de los aparatos é instrumentos del laboratorio.

«Lo que me importa hacer constar, dice también monsieur Grandeau, es que el presupuesto anual de una estación agronómica no puede bajar de 15.000 francos, en la forma siguiente:

Francos.

Sueldo del director.	6.000
Id. del preparador.	2.000
Id. de un ayudante preparador.	1.200
Id. de un jardinero.	1.000
Id. de un obrero.	600
Gastos de laboratorio.	4.200

15.000

La importancia de las funciones respectivas de las personas agregadas á la estacion, no permite reducir de una manera sensible este presupuesto, sin entorpecer por completo la marcha de los estudios y sin desnaturalizar su fin y sus servicios.

La direccion de las estaciones exige estudios especiales, de química, geología, física, fisiología vegetal y serias nociones de agricultura; para conseguirlo, es preciso que los honorarios correspondan á la importancia de las funciones. El director es la piedra angular de la estacion.

Siempre he pensado, continúa Mr. Grandeau, que vale más no emprender una obra, sea cual cual fuere su naturaleza, que hacerlo sin tener los medios materiales para llevarla á feliz término; soy en principio enemigo de las medias tintas, sobre todo, cuando se trata de instituciones científicas. Los trabajos de este género no pueden tener éxito sino á condicion de que los que á ellos se dediquen estén en posesion de los necesarios recursos para llevarlos á cabo. Dos ó tres estaciones agronómicas en Francia, dotadas con liberalidad y encargadas á la direccion de hombres competentes y dedicados á la ciencia, prestarían más servicios que un gran número de establecimientos análogos mal instalados é incompletamente provisto, bajo el doble punto de vista del personal y del material.

Creemos escusado declarar nos apropiamos las anteriores apreciaciones de nuestro ilustrado amigo y colega francés, respecto de lo que conviene hacer en España.

Por lo demás, las suscripciones anuales y los trabajos ejecutados por cuenta de los propietarios y labradores, sufragar los gastos de las estaciones, si no desde un principio, por lo ménos despues de algunos años de existencia, cuando son conocidos los inmensos servicios que su intervencion presta á los interesados.

Reproducimos aquí la tarifa de la estacion agronómica del Este de Francia para los análisis de abonos, de tierras, de aguas, etc., porque puede servir de tipo para la central de España, con una rebaja de un 25 ó un 30 por 100 para los miembros de la Sociedad.

I.

ABONOS.

Francos.

<i>Huesos pulverizados.</i> —Determinacion del agua de la materia orgánica, del fosfato de cal, del ácido fosfórico, del azoe y del residuo insoluble.	35
<i>Fosfatos.</i> —Determinacion del agua, del ácido fosfórico y del residuo insoluble.	15
<i>Superfosfato de cal.</i> —Determinacion del ácido fosfórico soluble.	5
Del ácido fosfórico insoluble.	5
Del azoe.	5
<i>Guano del Perú.</i> —Determinacion del agua, de la materia orgánica, del residuo de la calcinacion, de la arena del ácido fosfórico y del azoe.	25
Determinacion del ácido fosfórico y del azoe sólo.	10
Determinacion de la humedad.	5
<i>Negro animal ó de huesos.</i> —Determinacion del agua, carbon, huesos pulverizados, carbonato de cal y arena.	25
Determinacion del ácido fosfórico.	5
— del carbonato de cal.	5
— del sulfato de cal.	5
<i>Salas de potasa y abonos análogos.</i> —Determinacion de cada uno de sus varios elementos, por cada uno.	5

II.

PORRAJES Y ALIMENTOS.

Determinacion del agua, de las sustancias minerales, de las materias azoadas, de la celulosa, de la grasa y de los principios extractivos.	30
--	----

Determinacion de las materias azoadas, de la celulosa, y de la grasa.	20
Análisis de la fécula de patata.	5
— del azúcar de los jugos por polarizacion.	5

III.

AGUAS.

Ensayo hidrométrico y análisis del residuo sólido por litro.	5
Determinacion de la cal.	5
— de cada uno de los otros elementos.	5
— por elemento.	5
Análisis completa de una agua.	100

IV.

TERRENOS, LINOS, CENIZAS VEGETALES.

Determinacion del ácido fosfórico, de los álcalis, del azoe, etc.	5
Análisis de una marga.	20
— completo de una tierra.	100
— de cenizas (por cada elemento).	5
— completo de una ceniza.	50

V.

SUSTANCIAS ALIMENTICIAS.

<i>Leche.</i> —Determinacion de la manteca, del agua, de la caseína.	25
<i>Manteca.</i> —Determinacion de la cantidad de grasa.	15

LABORATORIOS AGRÍCOLAS.

El carácter esencialmente científico de las estaciones agronómicas, la necesidad de confiar su direccion á personas muy competentes, bajo todos conceptos, y el gasto, en fin, relativamente grande que origina su organizacion y sostenimiento, limitarán, durante mucho tiempo, su número en España.

Por lo tanto, creemos preferible empezar por una sola estacion central, suficientemente dotada, y establecer despues en provincias cierto número de laboratorios agrícolas, análogos á los que existen en algunas ciudades de Francia, y que por su carácter práctico se diferencian mucho de las estaciones.

Los gastos de instalacion de estos laboratorios agrícolas á los cuales va unido tambien un campo de ensayos, son mucho más reducidos, y su direccion por otra parte no exige los estudios y especiales aptitudes que deben exigirse á los directores de las estaciones.

En lugar de ocuparse, como estas últimas, en el estudio de las cuestiones generales de fisiología y de química agrícola, el objetivo de estos laboratorios es el examen de cuestiones que sólo interesan directamente á la agricultura de la region en que se establecen. Su accion, esencialmente local, ejerce la más favorable influencia en el cultivo general del país, y por lo tanto es su riqueza real y progresiva.

Entre los muchos y relevantes servicios que es permitido esperar de estos establecimientos, citaremos el examen de las propiedades físicas, mecánicas y químicas del terreno de las comarcas donde radique; estudio que, unido al examen sumario de las aguas de manantiales, arroyos y rios, suministrará, despues de cierto número de años, datos de la más alta importancia para el agricultor y facilitará singularmente la confeccion de un buen mapa agronómico de España, largo tiempo há reclamado por la agricultura científica moderna.

Prescindiendo de las modificaciones que deban necesariamente introducir las exigencias y las conveniencias locales, modificaciones que es imposible prever desde ahora y traducir en cifras, creemos que el presupuesto de los laboratorios agrícolas rurales, puede establecerse de la manera siguiente:

Suponemos que las diputaciones provinciales de los municipios facilitarán el edificio y el campo de ensayos, ó bien que se alquilarán en las inmediaciones de la población con el objeto de hacer posible la creación de estos establecimientos, con el menor gasto posible. Unas salas convertidas en laboratorio y dependencias del mismo, y un terreno de poca extensión, bastarán en el mayor número de casos.

Con esta reserva, estimamos que el gasto de esta clase de establecimientos será próximamente:

	REACES.
Disposicion del local.	8.000
Adquisicion de instrumentos, aparatos y productos.	12.000
Imprevistos.	4.000
	<hr/> 24.000

El presupuesto anual:

Gratificacion del director.	8.000
Sueldo del ayudante.	8.000
Idem del jardinero.	5.000
Idem del mozo del laboratorio.	4.000
	<hr/> 25.000

La gratificacion del director aparece igual al sueldo del ayudante, porque el primero será las más veces el catedrático de agricultura del instituto provincial, ó un agrónomo adornado con conocimientos científicos y prácticos suficientes, que podrá dedicarse á otras atenciones, mientras el ayudante, químico de profesion, y el jardinero no podrán separarse del laboratorio y de berán consagrar todo su tiempo y actividad á este servicio permanente.

En estos laboratorios se ejecutarán por cuenta de los asociados y de los particulares los análisis de las abonos en uso en la comarca, la determinacion sencilla de la constitucion del suelo y de las aguas; datos casi siempre suficientes para la práctica general.

Las estaciones agronómicas, como los laboratorios agrícolas, aparte de sus especiales investigaciones y trabajos, se ocupan tambien en promover la creación de campos de experiencias, de que vamos á hablar.

CAMPOS DE EXPERIENCIAS.

No hay mejor medio para enseñar á nuestros agricultores á experimentar, ó lo que es lo mismo, á darse cuenta de lo que hacen, que inducirlos á crear campos de experiencias.

Tomada en el sentido que acabamos de decir, la idea no es nueva. Mathieu de Dombasle, y despues de él el conde de Gasparin, preconizaron en Francia su importancia, como un anejo indispensable á toda explotacion rural, bien entendida.

La observacion inteligente, largo tiempo prolongada, no puede reemplazar la experiencia directa. Esta última que lejos de excluir la observacion, no es más que su colorario, puede solamente conducir á la interpretacion verdadera de los resultados obtenidos, de tal ó cual práctica; solamente ella nos guía de una manera segura en las mejoras á que se aspira en toda buena explotacion agrícola; solamente ella, en fin, puede explicarnos las causas de nuestros éxitos y de nuestros reveses.

Pero para lograr el fin cierto y seguro á que deben conducir los ensayos hechos en los campos de experiencias, han de responder á las condiciones fundamentales siguientes:

- 1.^a Ser emprendidos simultáneamente en el mayor número de puntos posibles.
- 2.^a En terrenos diferentes.
- 3.^a Con las mismas materias fertilizantes, empleadas en iguales dosis y sobre superficies iguales.

- 4.^a Con las mismas especies, razas ó variedades de plantas.

Casi es ocioso hacer resaltar la importancia que hay en conformarse con estas reglas, adoptadas por todos aquellos que saben investigar su extricta observancia puede tan sólo hacer comparables los resultados entre si, y permitir sacar de ellos conclusiones útiles para la práctica.

Los directores de las estaciones y de los laboratorios deben no sólo procurar la creación del mayor número de campos de experiencias, sino dirigir las operaciones, con arreglo á un plan concebido y uniforme, recoger los datos discutirlos y publicar las conclusiones aplicables al cultivo práctico y general del país.

Las grandes ventajas que resultan para los agricultores de la ejecución de estas experiencias, cuando se verifican por un método rigurosamente científico, hará que muchos soliciten la intervencion de las estaciones y laboratorios en sus *haciendas*, y se ofrezcan gustosos á seguir en ellas las instrucciones que se les remitan.

Al cabo de algunos años se establecerá seguramente, por este sistema, el cultivo propio de cada localidad.

Enseñanza oral, fija ó nómada.—Conferencias en las estaciones.—Consejos á los labradores.—Publicaciones.

Sobre este interesante asunto diremos que, por regla general, se darán las conferencias no sólo en la estacion central, sino en diversos puntos de la region en donde se halle situada, encargándose de este servicio el director ó sus ayudantes; con lo cual se propagarán convenientemente las nociones adquiridas en el campo de experiencias y el laboratorio. Una cosa análoga se hará tambien en cada capital de provincia donde existan laboratorios agrícolas, sin que sea posible establecer, *a priori*, un criterio fijo sobre este particular. La experiencia y las necesidades prácticas de cada region agrícola serán el mejor guía en todo cuanto se refiera á esta importante materia.

Respecto de los consejos á los labradores y á las publicaciones, creemos que es preciso proceder con esquisito tino para poner los primeros á su alcance y utilidad práctica, y consignar en las segundas, bajo forma sencilla, clara é inteligible, mediante una revista especial, cuanto pueda formar insensiblemente su educacion teórico-práctica para explotar mejor sus campos ó beneficiar con más utilidad sus ganados, conforme á las leyes permanentes naturales sobre que descansa hoy el máximo de produccion de la industria agrícola; leyes mal interpretadas, cuando no del todo desconocidas, por la generalidad de nuestros agricultores.

No se crea, por lo que llevamos expuesto, que pueda existir la menor sombra de antagonismo entre las escuelas agrícolas y las estaciones; todo lo contrario: *ellas* son su cumplimiento y remate. La enseñanza especial de las escuelas agrícolas prepara á los jóvenes para el *porvenir*, mientras que las estaciones y los laboratorios rurales instruyen, aconsejan y guían para la resolucion de los problemas locales de cultivo á los que ya explotan el suelo que son el *presente*; aquellas enseñan lo conocido; estas investigan las leyes de la produccion, desconocidas, de que dependen en la actualidad la riqueza y prosperidad de todas las naciones.

Resumiendo: ha llegado ya por desgracia el periodo crítico en nuestra historia contemporánea, de optar entre hacer el último esfuerzo patriótico, por cuantos medios ofrezcan la ilustracion el capital y la tenaz constancia individual, para reconstruir el suelo español y echar los sólidos cimientos de su prosperidad y poderío futuro, ó ver los despojos de la querida patria en extranjeras manos, pobre, miserable, adyeta, bajo el dominio constante y fatal de la ignorancia, el empirismo y la rutina.

La instalacion hoy en la capital de España del primer establecimiento científico-práctico, de produccion agrícola, hijo fecundo de los nacidos y patrocinados por la Europa culta, á la voz au-

gusta del gépio inmortal de Liebig, y que en vano hemos procurado hospedar en nuestra desdichada nación, á pesar de la constante y variada lucha que hemos sostenido durante 20 años, ejerce sobre nuestro ánimo el mismo mágico efecto que produjo en el inmortal genovés la voz de *¡tierral* con que el vigía de la *Capitana* le anunciaba el anhelado fin de sus perpétuos cuanto suspirados sueños.

¡Bien venidos seáis, ilustres colonos, á esta desconocida América! Echad en su virgen terreno la fecunda semilla que traéis y que ha de cambiar su árido, pobre y esquilado suelo, en campos de rica, variada y abundosa producción.

Y tú, sombra querida de mi inolvidable maestro, duermes ya tranquila el sueño del eterno reposo; España ha oído al fin el eco de tu potente voz y se apresta llena de entusiasmo y generosos propósitos á la mayor y más gloriosa conquista de su moderna historia; á regenerar su empobrecido suelo, á asegurar la riqueza y prosperidad de sus hijos.

¡Que Dios proteja á la España del siglo XXI!—Hé dicho.

Madrid 25 de Mayo de 1874.—R. T. Muñoz de Luna.

LIBROS RECIBIDOS.

Durante la semana, hemos recibido los siguientes libros:

Navigation aérienne, études, forme, stabilité, direction, por F. Pestau, Architecte.—Madrid, imprenta de Querol y García, 1874.

Este libro, del que nos ocuparemos despues de haberlo leído con detenimiento, tiende, segun el rapidísimo y superficial vistazo que le hemos dado, á demostrar que, entre los dos sistemas de aerostacion conocidos, el de emplear aparatos más ligeros que el aire, como los globos, y el de emplearlos más pesados que el aire, aparece, repetimos, inclinado al segundo de los sistemas.

Es muy casual la coincidencia; más no por eso deja de ser cierto que, en el mismo día que el anterior hemos recibido otro libro sobre el mismo asunto y que lleva por título:

Una cuestión de mecánica por D. Martín Villar Requena.—Madrid, imprenta de Fortanet, 1874.

Los otros tres libros son publicaciones oficiales, y que debemos á la galantería del Sr. Director general de Aduanas. Estos libros son:

Estadística general del comercio exterior de España, con sus provincias de Ultramar y potencias extranjeras en 1870. Un volumen en folio, de 648 páginas.—Madrid, imprenta de Minuesa.

Estadística general del Comercio de Cabotaje entre los puertos de la Península é islas Baleares, en 1872.—Madrid, imprenta de A. García.

Tabla de Valores para la Estadística comercial y el Arancel de Aduanas, con arreglo á lo dispuesto en el decreto de 27 de Agosto de 1869.—Madrid, imprenta de Tello.

CRÓNICA.

Canal de Suez. Desde el 1.º al 10 del corriente Junio, han pasado por el Canal de Suez 23 buques con un porte total (tonelaje neto impuesto) de 28.200 toneladas, y los ingresos en los mismos dias han subido á 343 francos.

Canal trasoceánico. La comision americana encargada de estudiar las vias de gran navegacion que podrian abrirse á través de la América central, desde el istmo de Panamá hasta el de Tehuantepec; para poner en comunicacion el Océano Atlántico con el Pacífico, ha dado el año próximo pasado un informe.

Se han propuesto más de treinta proyectos en varias ocasiones; los más importantes, partiendo del Norte al Sur, son: el del

istmo de Tehuantepec, desde la desembocadura del río Coatzacoalc hasta Salina Cruz, en Méjico; otro de San Juan del Norte á diferentes puntos del litoral occidental de Nicaragua; otro del istmo de Panamá, propiamente dicho, estudiado por diez partes distintas, y que el más corto seria el llamado de Blas, pero sólo podria vencerse con un largo túnel. El informe se refiere sólo al canal de Tehuantepec, redactado bajo la direccion del secretario del Almirantazgo de los Estados-Unidos y por el capitán Shuffieldt, (1) jefe de la expedicion. Se canalizaria una parte del río mencionado, no presentándose dificultades sino al atravesar las montañas del centro, en donde habrá que abrir varios túneles. Pero el gobierno desecha proyectos de esta clase en que hay túneles, por lo que no se sabe si será aceptado este proyecto, que la comision conceptúa el mejor.

Relojes de Costa. El *Eco de Ostende* dice que el municipio de dicha ciudad ha hecho colocar en la playa dos relojes eléctricos, los cuales pueden verse á bastante distancia, pues las esferas tienen 2'25 metros y la numeracion 30 centímetros. Esta mejora tiene por objeto que los bañistas puedan darse cuenta de la duracion del baño, lo que en realidad es de importancia.

Presupuesto municipal. El presupuesto de gastos del ayuntamiento de Madrid, correspondiente al actual año económico, se eleva á 15.001.708 pesetas, 51 céntimos; el de ingresos es de 11.727.165'51, resultando por consiguiente un déficit de 8.274.543 pesetas. El presupuesto adicional, que comprende la acumulacion de los déficits de años anteriores, asciende á 18.213.300'99 pesetas.

Puente colosal. El puente que tiene mayor longitud es el del camino de hierro de Mobila á Montgomery, en los Estados-Unidos, que atraviesa los rios Teusas y Mobila; tiene 24 kilómetros, es de madera apoyado en pilas cilindricas de hierro; se ha tardado tres años en construirle y ha costado 30 millones de reales.

Ferro-carril asturiano. La aparicion de la locomotora por los valles de Miéres hasta Lena ha sido saludada con verdadero júbilo, acudiendo las gentes á verla pasar y disparado cohetes y dado vivas á los constructores. El día 24, que es el señalado para la apertura oficial de la vía hasta dicho punto de Lena, se espera con impaciencia, porque se comprende los grandes beneficios que ha de reportar para la explotacion de la riqueza del país.

Cupones atrasados. El miércoles debió dar dictámen el Consejo de Estado sobre la consulta del señor ministro de Hacienda relativa al convenio con los acreedores extranjeros sobre el pago de los cupones de Junio y Diciembre anteriores. La resolucion que se tome en este asunto debia preceder á la formacion del presupuesto para el próximo ejercicio, cuyos términos se alteran segun se apruebe ó no el convenio hecho con el Sr. Echegaray.

Línea de Valencia. Ha quedado compuesta y desde el domingo pasado, circulan los trenes sin dificultad.

Tren del Escorial. El mismo domingo último, se inutilizó la máquina que remolcaba el tren de recreo del Escorial, llegando esta con dos horas de retraso, que fué el tiempo que permaneció detenido en la estacion de Las Rozas.

(1) Este nombre debe estar equivocado, pues quien ha hecho los trabajos es el capitán Seldfridge.

(N. de la R. de la GACETA DE LOS C. DE H.)

Zaragoza á Escatron. El día 11 por la tarde, según lo anunciado, se verificó la inauguración de la primera sección del ferro-carril de Zaragoza á Escatron.

Asistieron las autoridades y los representantes de la prensa.

Servicio del Norte. Hace días que, desde Lodosa, escribieron á un colega diario:

«El Sr. Ibarrola, director del ferro-carril del Norte, que ha estado en esta á conferenciar con el general en jefe sobre la cuestión de apertura de la vía férrea hasta Irun, ha regresado á Alcanadre esta tarde para marchar á esa. Parece que el resultado de la conferencia ha sido satisfactorio, y que tal vez dentro de poco se conseguirá lo que todos deseamos.»

Utrera á Moron y Osuna. Adelantan las obras del ferro-carril de Alcalá á Mairena y de Marchena á Osuna.

Trenes de recreo. Dicen de Málaga que todo el mes de Julio habrá trenes de recreo de dicha ciudad á Granada.

Tramvia de Madrid. Hace algunos días se reunieron con el alcalde señor marqués de Sardoal, y la comisión de policía urbana, los Sres. Espearing y Vallarino, director del tramvia de Madrid y abogado consultor de la empresa, respectivamente para ocuparse de la formación del reglamento que ha de organizar el servicio de aquel. El alcalde invitó á dichos señores con el propósito de cuidar de que en el citado reglamento se armonicen los intereses de la empresa con las reglas de policía urbana que se van á dictar para mayor comodidad y mejor servicio del público.

Sevilla al Pedroso. El día 17 se ha verificado la inauguración pública del ferro-carril de Sevilla á Mérida en su sección desde Tocina al Pedroso.

Hé aquí en qué términos anunció el suceso un telegrama del gobernador:

«SEVILLA, 17 (5'30 tarde).

En este momento regreso de inaugurar la primera sección de la línea de Mérida á Sevilla, en presencia del director de Obras públicas, autoridades y de las personas más distinguidas de esta población. Tan fausto acontecimiento creo de mi deber ponerlo en conocimiento de V. E. porque esta línea ha de reportar cuantiosos beneficios á las ricas comarcas que atraviesa.»

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.

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 prexerito en los estatutos, los individuos presentes á esta Junta deliberarán válidamente siempre que sus deliberaciones recaigan sobre los asuntos anunciados en la primera convocatoria.

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

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

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

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

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

TITULOS Y DIVIDENDOS.

Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.—*Acciones.*—El Consejo de administración tiene el honor de informar á los señores accionistas de la Compañía que la Junta general del 24 de Mayo último ha fijado en 57 rs. (francos 15) por acción el dividendo pagadero á contar desde el 1.º de Julio próximo contra entrega de los cupones números 12 á 29 inclusive.

Obligaciones.—Igualmente se anuncia á los señores portadores de obligaciones que el pago del cupon núm. 33, semestre de intereses vencido en 1.º de Julio próximo rs. vn. 23'50 (francos 7'50), se efectuará desde dicho día con deducción de rs. vn. 0'95 (francos 0'25) por cupon, importe de los derechos percibidos por el Tesoro francés.

Estos pagos tendrán lugar:

En Madrid, en la Caja de la Compañía;

En París, en casa de los Sres. de Rostchild hermanos, rue Laffitte, 25;

En Lyon, en casa de los Sres. P. Galline y compañía, y en casa de los señores viuda de Morin, Pons y Morin;

En Burdeos, en casa de los Sres. Piganeau é hijos;

En Londres, en casa de los Sres. N. M. Rostchild é hijos, al cambio del día.

En Bruselas, en casa del Sr. Lambert, id. id;

En Ginebra, en casa de los Sres. P. F. Bonna y compañía, idem id.

Madrid 12 de Junio de 1874.—El secretario del Consejo Félix Nicolás.

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. Brugmann fils.

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

El Consejo de administracion de esta Compañía, tiene el honor de poner en conocimiento de los señores accionistas que en el sorteo verificado el día 13 del corriente para la amortizacion 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 Santamaría.—Dos administradores, A. Vinent y Vives.—Jaime Girona.

Banco hipotecario de España.—Por acuerdo del Consejo de administracion y como resultado del balance del año de 1873, aprobado en la Junta general, se abre el pago en las Cajas de este establecimiento, calle de Recoletos, núm. 17 (segundo hotel), del dividendo repartido á las acciones en los ocho y medio meses del citado año, á saber:

Pesetas 5,31250 de dividendo fijo.

» 0,68750 dividendo supletorio.

Total pesetas. 6 por accion.

De este dividendo se deducen 0,60 por accion, importe del impuesto que hay que pagar á la Hacienda pública.

Los tenedores de resguardos podrán presentarse desde luego á percibir dicho dividendo. Este pago se hará en pesetas en Madrid, y en francos al cambio del día en París.

Las cajas están abiertas de doce á cuatro de la tarde, todos los días no feriados.

Madrid 17 de Junio de 1874.—El secretario general, Enrique Lamartiniere.

Compañía de los ferro-carriles de Ciudad-Real á Badajoz y de Almorchon á las minas de carbon de Belmez.—El Consejo de administracion 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 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.

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

ADELANTOS

BUENA FÉ

EN LA

EN EL

FABRICACION

COMERCIO.



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

MADRID.

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

NOTA. Lo hay de pinta verdadera y blanco.

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 eviccion con arreglo á derecho.

Está situada en la margen izquierda del rio Pisuerga, 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.

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 administracion de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, Cervantes, 16, Madrid.

FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

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

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

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

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.

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 Marseilla, 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.

NUBES 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.

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, Cármen 13; D. Leon P. Villaverde, Carretas 4; D. C. Bailli-Baillere; D. Miguel Olamendi; Sra. Viuda é hijo de Cuesta, Carretas 9; Escribano, Principe 25, y en la redaccion y administracion de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

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

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, punto Berlin.—Algunas piezas de música.—100 figurines en negro y 48 ó más sobre acero, iluminados.—1.200 ó más columnas de lectura, tamaño gran folio, impresas sobre papel vitela, que contienen cuantas explicaciones puedan desearse sobre las labores y adornos, y sobre 60 tomos de novelas preciosas, instructivas y morales.

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WHILTEY PARTNERS, LIMITED,

DE LEECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

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

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

RICARDO DE BERGUE Y C^{ta}. 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 Peat, de bronce y hierro fundido. Tubos, máquinas..

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

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

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



VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA

Salidas de Cádiz. el 30 de cada mes.

Salidas de Santander. el 15 de id.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEA	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.			
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.	TOTAL GENERAL de productos.		GRUTOS.		Kilométricos	
		Número.	Producto			Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo											
Madrid á Cartagena...	30 al 6 Mayo	24.556	"	"	2.566.63	99.719	2.457.426	89.512	109.197	4.207	"
Albacete á Cartag...											
Alcázar á Ciudad-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 Almansa y		"	"	"							
Tarragona		"	"	"							
Sevilla á Cádiz.....	23 al 30 Abril.....	"	"	"	960.121	118.094	813.333	102.733	"	"	"
Córdoba á Sevilla.....	16 al 22 Abril.....	6.683	28.583	115.340	848.928	136.694	302.253	120.307	41.870	16.587	"
Zaragoza á Barcelona.											
Barcelona á Pamplona.	7 al 13 Mayo.....	16.017	"	"	921.789	77.899	841.617	79.860	80.172	6.539	"
— á Francia.....		"	"	"							
— á Tarragona.....		"	"	"							
— á Sarriá.....		"	"	"							
Lérida á Reus y Tarrag.		"	"	"							
Alar á Santander.....	13 al 19 Mayo.....	"	"	"	601.843	225.768	615.13	230.706	13.170	4.941	"
Langreo á Gijón.....		"	"	"							
Palencia á León.....		"	"	"							
Córdoba Málaga.....		"	"	"							
Medina á Zamora y Vi-		"	"	"							
go á Orense.....		"	"	"							
Ciudad-Real á Badajoz.		"	"	"							
Utrera á Morón.....		"	"	"							

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 13 AL 19 DE JUNIO DE 1874.

CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PUBLICOS.	SABADO.	LUNES.	MARTES.	MIERCOLES.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	13 10	13 22	13 30	13 45	13 ..	13 27	Albacete.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	13 ..	13 25	13 40	13 50	13 ..	13 30	Alicante.....	..	3/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	16 75	16 80	16 60	17 10	17 25	17 25	Almeria.....	..	1/8
Deuda del personal.....	Avila.....	..	3/8
Material del Tesoro no preferente con interés...	Badajoz.....	..	3/8
Bonos del Tesoro.....	48 80	48 80	48 80	48 75	48 80	48 70	Barcelona.....	..	3/8
Deuda amortizable de primera clase.....	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda idem.....	Burgos.....	..	3/8
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	Caceres.....	1/2 p.	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	98 ..	98 ..	98 ..	98 ..	97 75	98 ..	Cádiz.....	..	..
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6% anual							Castellon.....	par	1/8
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	Ciudad-Real...	1/4 p.	..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	Córdoba.....	..	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	Coruña.....	3/4	3/8
Idem 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	Cuenca.....	..	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	Gerona.....	1/4	..
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	Granada.....	par	..
..	Guadalajara...	3/4	..
..	Huelva.....	..	..
..	Huesca.....	..	..
..	Jaen.....	..	1/4
..	Leon.....	par	1/4
..	Lérida.....	par	..
..	Logroño.....	..	..
..	Lugo.....	par p.	1/4
..	Málaga.....	1.	..
..	Murcia.....	..	..
..	Orense.....	3/4	3/8
..	Oviedo.....	..	..
..	Palencia.....	..	1/2
..	Pamplona.....	..	3/4
..	Pontevedra.....	..	..
..	Salamanca.....	par	1/2
..	San Sebastian...	..	..
..	Santander.....	par	3/8
..	Santiago.....	1.	..
..	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 10 AL 16 DE JUNIO.

FONDOS PUBLICOS.	DIA 10.	DIA 11.	DIA 12.	DIA 13.	DIA 15.	DIA 16.		
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	12 40	12 20	12 65	12 62	12 70	12 75	Londres, á 90 d/f.....	49 75
Titulos del 3 por 100 consolidado, a plazo.....	..	..	..	..	..	..	Paris, á 8 d/v.....	5 17
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 05	17 ..	17 30	17 40	17 50	17 50	Hamburgo, á 8 d/v.....	..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Genova, á 8 d/v.....	..
Sociedad catalana general de crédito.....							..	..
Banco de Barcelona.....	90 50	91 ..	91 50	91 ..	91 ..	91 ..	..	..
Crédito mobiliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..	..	..
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..	..	..
Sociedad de crédito mercantil.....	24 25	24 25	24 ..	24 ..	24 ..	24 ..	..	..
Camino de Barcelona á Francia.....	41 75	41 75	41 75	41 90	42 ..	41 ..	..	..
— de Tarragona á Barcelona.....	64 ..	64 ..	64 ..	63 50	63 75	61 90	..	..
— de Zaragoza á Barcelona.....	15 50	15 ..	15 ..	15 ..	15 ..	15 ..	..	..
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	de la	de	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	787.886	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	Paris 30 de Mayo... 217 50
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	—	Norte.....	— 192 ..
1859.....	308.206	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 28 Mayo... 300 ..
..	..	1.900	3 0/0	Enero.—Julio.	..	Zaragoza á Pamplona...	— 125 75
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99	Córdoba á Málaga.....	— 57 ..
85.....	230.000	..	57	..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	— 215 ..
..	..	..	..	..	..	Sevilla á Jerez.....	— 66 ..
..	8.750	2.300	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real á Badajoz...	— 39 ..
..	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 49 ..
1862.....	..	..	..	..	..	Targ. á Martorell y Barc	— 100 ..
..	..	2.000	..	..	..	Noroeste.....	Bruselas 28 Mayo... 60 ..
..	..	1.900	3 0/0	..	..	Lérida á Reus.....	Paris 30 de Mayo... 26 50
..	..	..	..	..	..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 95 ..
..	..	..	..	..	..	Almansa á V. y Tarrag.	— 19 50
..	..	..	..	..	..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª serie ..
1871-72.....	14.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 665 ..
..	..	..	..	..	..	Gran Central-Peninsular.	..

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