

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

CADIZ: D. José María de Rivas calle de San Pedro.

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

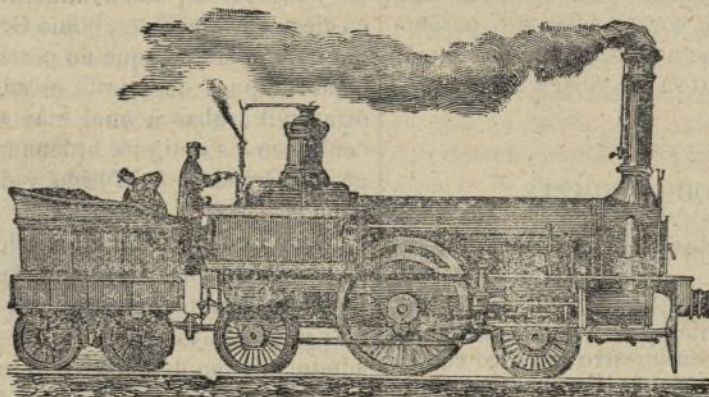
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Deune Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRIPCION.

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.

Riqueza imponible.—Una discusion que promete.—La multa de dos millones.—Las economías.—Incendios.—Sociedad de Agricultura y Aclimatacion.—Prensa extranjera.—Ferro-carriles extranjeros.—Hazañas carlistas.—Ferro carriles peninsulares.—Nuevo combustible —Una visita á la Exposicion.—Banco hipotecario de España.—Ferro-carriles del Noroeste.—Crónica.—Sindicatura de la quiebra de Sarriá.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

RIQUEZA IMPONIBLE.

Un diario nos da la siguiente noticia:

«Se preparan dos importantes decretos: uno sobre amilaramientos y otro sobre contribucion industrial, con objeto de cortar muchos abusos que la esperiencia ha hecho conocer, y evitar toda falta de equidad.»

Muchas veces ha llamado la atencion nuestra GACETA sobre la necesidad de llevar la tributacion á toda la riqueza imponible, y hemos consagrado extensos artículos y detallados datos, demostrando que en España sólo una exigua parte de los inmuebles y de la industria satisfacen las contribuciones que les corresponden; pues mientras á unos contribuyentes los afige el Fisco con abrumadoras cargas, otros satisfacen cuotas insignificantes ó no satisfacen ninguna.

La medida que se anuncia es, pues, de primera necesidad; pero confiamos poco ó nada en su eficacia. Hace cerca de tres años, y á los quince días de haber nosotros escrito unos artículos sobre el asunto, la *Gaceta de Madrid* del 18 de Agosto de 1871 publicó un decreto de la índole del que ahora se anuncia, y el Sr. Ruiz Gomez, á la sazón ministro del ramo, antepuso al decreto, no sólo nuestros mismos razonamientos, sino hasta los mismos datos con que los habíamos robustecido.

Pero el decreto resultó completamente ineficaz, y no hay motivo para creer que el que se anuncia sea más fecundo en resultados. Y la razon es muy sencilla: no basta reconocer la existencia de un mal; no basta (aunque esto es ya más difícil) llegar á medir su extension; es necesario descubrir y aplicar eficazmente el remedio. En España son muy contados los hombres que saben hacer estadística administrativa, y poquísimos los capaces de aplicarla al ejercicio práctico de la administracion: á esos contados especialistas los conocemos hasta el punto de poder designarlos á todos uno por uno, en una pequeña lista; pero ni uno sólo de ellos está hoy en el ministerio de Hacienda, ni en puesto alguno donde sus conocimientos y práctica puedan aplicarse en bien del país. Y la cosa no es para tratada por aprendices, ni por improvisados jefes: se necesita un conocimiento profundo de la ciencia administrativa, una consumada práctica en ella; y además conocer y saber aplicar la enseñanza de los datos que existen en ciertas dependencias del Estado; pero que no los conocen los empleados de Hacienda. Y decimos que no los conocen, fundándonos en que no los hemos visto aplicados nunca.

Lo que es llano ó poco difícil para quien ha consagrado una larga y laboriosa vida á su estudio y práctica, es de una dificultad insuperable para el que no tiene la menor idea de ello; pero entre nosotros, en administracion, como en otras muchas cosas, se procede, como por sistema, por un principio que pudiéramos llamar de relacion inversa; y así, aun cuando se lleguen á dictar decretos como los anunciados por la *Correspondencia* y como el ya dictado por el Sr. Ruiz Gomez en 1871, las consecuencias no llegan á tocarse; todo se reduce á que un ministro primero y otro despues hayan reconocido la existencia de un mal gravísimo; pero el mal continúa y el remedio se aplaza indefinidamente.

Si el Sr. Camacho tiene en su ministerio algun encargado de leer los periódicos y darle cuenta de sus indicaciones útiles, no le sería difícil procurarse el desinteresado concurso que podría prestarle el autorizado consejo de las personas á que aludimos, todas ellas revistidas del elevado carácter de jefes superiores de administracion; todas ellas de nombre conocido y respetado por su saber y experiencia. Pero á esta clase de personas no las consultan jamás los que son extraños precisamente á ese saber y á esa experiencia.

UNA DISCUSION QUE PROMETE.

La *Correspondencia* del martes último ha dado la siguiente noticia:

«El ex-ministro de Hacienda y Estado Sr. Carvajal, tan competente en materias económicas, va á contestar á las cartas financieras que le dirige en nuestro artístico colega la *Ilustracion española y americana* el Sr. Fernandez y Gonzalez (D. Modesto), que de seguro producirá una controversia doctrinal acerca de la Hacienda de los reinados de Felipe IV y Carlos II.»

No conocemos hasta qué punto llega la especialidad del Sr. Carvajal en materias económicas, si bien es un hecho reconocido por todos el claro talento que le distingue. Pero aun sin poseer aquella especialidad que la *Correspondencia* le atribuye, y que sin duda poseerá, y aun cuando las dotes intelectuales del ex-ministro republicano se limitaran á la posesion de un simple buen sentido, creemos de antemano que su triunfo en una polémica con el autor de la *Hacienda de nuestros abuelos* le ha de costar poquísimo trabajo.

En los países meridionales, como el nuestro, donde los conocimientos son generalmente muy someros, porque la imaginacion suple en cierto modo á la verdadera inteligencia, á la que es producto de estudios serios y reflexivos hechos con un entendimiento sólido; en esta España de los oradores y de los poetas, para cuyo vulgo es refractario por su aridez cuanto se refiere á números, ese mismo vulgo, empleando la palabra vulgo en un sentido muy lato, está siempre dispuesto á prodigar aplausos al que le habla de lo que él no entiende. Sólo así se explica que la *Hacienda de nuestros abuelos* haya adquirido cierta celebridad; si bien es cierto que algunos, y no pocos, han contribuido á prestársela, no por ignorancia, sino porque dicho trabajo defiende ideas rancias y hasta fósiles, que, así en lo económico como en lo político, auxilian las aspiraciones reaccionarias de ciertos partidos.

Y la verdad es que ni el título del trabajo en cuestion corresponde al asunto, ni nuestros abuelos tenían aquella Hacienda, sino uno á que, por llamarle algo, le llamaremos sistema, abigarrado conjunto de gabelas y de absurdos económicos. Una administracion donde habia oficios enajenados, partícipes legos, alcabalas, frutos civiles, diezmos, primicias, mostrencos, regalías de cien clases, empleos perpétuos y hereditarios, obispos con jurisdiccion señorial, administrativa y hasta militar, pechos, prestaciones, tasa, bolla de naipes, gremios, etc., etc., etc. Una administracion que limitaba, como en Toledo, la capacidad de los cántaros que fabricaban los alfareros; que obligaba á someterse á exámen á las hilanderas y costureras; que sos-

tenia los gremios monopolizadores del trabajo, y sin embargo los hijos de los veedores de estos gremios recibían el título de maestros, la patente de aptitud y de monopolio, el mismo día en que nacían; que exigía fianzas de usar bien de un oficio á los que ejercían los más insignificantes y mecánicos; una administracion que prohibía entrar en ciertas poblaciones, como Granada, entrar ropas hechas fuera de la ciudad; que no permitía á los sombrereros trabajar despues de puesto el sol, ni antes de amanecer, y otras mil trabas á cual más vejatorias y ridículas como contienen las antiguas ordenanzas de Talavera, de Málaga, de Gradada, de Toledo y de todos los pueblos de España.

Y no hablemos del «Honrado Concejo de la Mesta,» ni de la «Cabaña Real de Carreteros,» ambas causas de la ruina de nuestra agricultura, que ha llegado hasta nuestros días y otras joyas por el estilo con que se engalanaba la administracion de nuestros antepasados.

Si el autor de la *Hacienda de nuestros abuelos* hubiera leído un precioso libro publicado hace cerca de medio siglo, en el que se enumeran con fechas y citas textuales los dislates administrativos y económicos de que hemos apuntado ligeramente los primeros que nos han venido á la memoria, de seguro se hubiera guardado bien de evocar aquellos tiempos y aquellas administraciones como cosa digna de imitarse ni poco ni mucho.

Pero reconocemos de buen grado que es difícil renunciar al placer de oír alabanzas, siquiera procedan de los ignorantes; y el autor, por otra parte, conocía muy bien el nivel general de los conocimientos rentísticos en las regiones oficiales, y ha dado muestras de no ser lerdo aprovechando el humo de ese incienso para que le sirviera de nube que lo elevara á destinos nada mezquinamente retribuidos.

Duélenos que el interés publico que entrañan estas cuestiones nos obligue á tratarlas, cuando al hacerlo se roza el asunto con personas honradas y con razon apreciabiles por muchos conceptos; pero cuyos escritos plagados de errores acaban de extraviar la opinion dañando á esa misma desdichada Hacienda que tienen la pretension de restaurar. Por esta razon, nosotros, y con nosotros seguramente otros muchos, nos hemos abstenido al principio de hacer una crítica que no podia ménos de ser dura, á causa de la naturaleza de la cosa; pero ya que se promueve la discusion, no tenemos la abnegacion suficiente para seguir siendo cómplices, siquiera sea con nuestro asentimiento tácito, de ese aplauso á que el ex-ministro Sr. Carvajal se propone aplicar el necesario correctivo.

En ello hará una obra meritoria; por más que, como hemos dicho al principio, no ha de fatigarse mucho para llevarla á cabo.

LA MULTA DE DOS MILLONES.

La *Epoca* ha reproducido, prestándole su asentimiento, el suelto que en nuestro número anterior consagramos á la multa de dos millones de reales, impuesta, segun se dice, por el señor ministro á la Compañía constructora de un camino de hierro, por no haber realizado las obras cor-

respondientes al plazo trascurrido desde que se otorgó la concesion.

Mucho agradecemos á nuestro ilustrado colega el apoyo que nos presta con la reproduccion de nuestras palabras, y mucho se lo agradecerán tambien la equidad y la justicia.

Escrito lo que precede, hemos visto en la *Correspondencia* un párrafo que tiene todas las trazas de haber sido dictado por el ministerio de Fomento, y que dice así:

«Los periódicos que han hablado de la multa de dos millones de reales impuesta por el ministerio de Fomento al concesionario de un ferro-carril en construccion, afectan ignorar los fundamentos de la multa y hasta la razon social de la empresa multada; pero como algunos de ellos, la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, por ejemplo, se espresa en términos que envuelven una censura para el ministerio de Fomento y el Director de Obras públicas, se nos dice, para que lo hagamos saber al público y á nuestro ilustrado colega, que hay una ley que dice lo siguiente: «Si no se terminase esta última línea dentro de la próroga que concede esta ley, perderá la empresa la subvencion correspondiente á los cuatro últimos kilómetros é incurrirá en la multa de 500.000 pesetas»

«Si esta ley existe y por el ministerio de Fomento se ha aplicado, no cabe censurarle por rígido ni por benigno, y si el concesionario reclamara con justicia v. g. dos millones de reales por subvenciones y el ministerio de Fomento hubiese dado orden para abonárselo sin haber hecho efectiva la multa fijada por la ley, con justicia habrían censurado al gobierno los periódicos que incesantemente le escitan á que sea severo con las empresas de ferro-carriles y á que no olvide la difícil situacion del Tesoro público.

«Tranquilícense la *Gaceta de ferro-carriles* y nuestro estimado colega la *Epoca*; ni el ministro de Fomento ni el Director general de Obras públicas ceden á la *presion del vulgo*, pues además de que no consideran como *vulgo* á la prensa periódica que es la que con mayor empeño reclama medidas enérgicas y remedio á tantos abusos, aquellos funcionarios públicos no se sienten impulsados por otros resortes que el cumplimiento de su deber, tal cual su inteligencia y su lealtad lo comprenden.»

A lo que dejamos copiado, sólo tenemos que contestar que quien ha encargado el párrafo no ha leído el suelto nuestro, apoyado por otros colegas. Nosotros no hemos censurado al ministro de Fomento, y mucho menos al Director general de Obras públicas; tampoco necesitamos la cita del texto legal en cuya virtud se impone la multa; nosotros hemos tratado la cuestion en el terreno de la *equidad* y de la *justicia moral*. Porque equitativo es y moralmente justo es que, cuando el gobierno de un país, aun siendo por causa de fuerza mayor falta á muchas de sus más sagradas obligaciones pecuniarias, y cuando estas faltas perturban la rotacion normal de los negocios y de las empresas, ese mismo gobierno, que debe gobernar *extraordinariamente*, cuando extraordinarias son las circunstancias, y extraordinarias tambien su situacion insolvente y su conducta.

No habiendo entrado en la circulacion los dos mil cien millones devengados por los tenedores de la deuda en los últimos diez y ocho meses, y habiéndose reducido á la mitad, por la baja de los fondos públicos, una gran parte de la fortuna del país, reduccion que no sólo representa una enorme disminucion de capitales, sino un pánico que aumenta y esconde el resto del dinero, varian esencialmente las condiciones y circunstancias de todo contrato entre el

Estado y los particulares ó las empresas; y en esta situacion el gobierno, representacion del Estado, debe obrar de una manera equitativa, aplicando sin un severo rigorismo, para el que se encuentra desautorizado por su posicion propia, los efectos de leyes hechas y contratos celebrados en épocas normales, contando con la normalidad de las circunstancias futuras, y siempre contando que el Estado, que *se reserva el derecho de obligar*, conservaria por su parte la *posibilidad de cumplir*, no produciendo la situacion de ese mismo Estado, una causa de fuerza mayor, de las que dan derecho á obtener lo que los legistas llaman *quita y espera*.

LAS ECONOMIAS.

Pedir economías es la monomanía de la época; y que las economías no son una panacea, ni siquiera un lenitivo para los males de la patria, sino tal vez una de las causas de la agravacion de estos, lo prueba que, desde hace veinte años, todos los gobiernos han venido haciendo economías, para adquirir popularidad, y cada vez estamos peor. Nosotros hemos sido de los primeros, y acaso los primeros y hasta hace pocos dias los únicos, que hemos tenido el valor suficiente para negar á las economías (tales al ménos como en España vienen haciéndose), su virtud como remedio á los males públicos: las economías no han dado hasta ahora otros resultados que disminuir los servicios que el Estado está encargado de realizar, privando al país de poderosos medios de producir y soportar las cargas del impuesto; y, lo que es peor aun, las economías han desorganizado la administracion, introduciendo el desorden y aminorando considerablemente los ingresos; sin que por eso el contribuyente haya pagado ménos, sino todo lo contrario.

Por esta razon, hemos repetido hasta la saciedad que el remedio de la situacion económica, la nivelacion de los presupuestos, debe buscarse en el aumento de ingresos y en la buena aplicacion de los gastos; pero no en la disminucion de estos, hecha de una manera empírica y á palo de ciego, como se ha venido practicando.

Dias hace que el *Imparcial* vino diciendo que se necesita un presupuesto de ingresos normales de 3.000 millones, y el colega tiene razon; si bien disintimos de algunos de los impuestos porque aboga, tales como el restablecimiento de los consumos, que con fundamento son odiados por el país, pues, no sólo gravan al contribuyente en razon inversa proporcional de sus recursos, sino que atacan á la vida del hombre, á la poblacion, objeto precisamente de la existencia de los gobiernos, fundamento esencial de la sociedad.

Materia es esta que no podemos explicar aquí; pero el autor de estas líneas tuvo ocasion de desenvolverla en un informe escrito en 1869, por encargo de la Sociedad Económica Matritense, y que discutido ampliamente por ésta durante dos meses, fué aprobado constituyendo la opinion de tan respetable cuerpo.

Tampoco podemos aceptar lo propuesto por el colega de reducir á la tercera parte los intereses de la deuda. Las naciones, como los individuos, y más aun que los individuos, necesitan el crédito tanto como el capital; necesitan

ser honradas para ser respetables y respetadas; y la bancarrota las arruina para el presente y les cierra las puertas del porvenir. Esto es elemental y nos parece hasta vergonzoso discutirlo.

Volviendo, pues, á nuestro asunto principal, debemos consignar que el *Imparcial*, despues de pedir con fundamento un presupuesto de ingresos de 3.000 millones, ha venido lógicamente á combatir las economías, como nosotros las habíamos antes combatido, y merecen la pena de reproducirse sus razonamientos aplicados á las economías en materia de Obras públicas. Siendo estas últimas la especialidad de nuestra GACETA, debemos copiar casi todo su artículo del sábado anterior, que dice así despues de tres párrafos de exordio:

«No hay que pensar en reducir, sino en aumentar en el presupuesto de gastos, los destinados á Obras públicas, y si en otras partidas no hay facilidad de hacer economías sin que se resientan los servicios públicos, se acabe de desquiciar la administración y se haga cada vez más difícil la recaudación de los impuestos, ménos hay que pensar en ello tratándose de las obras públicas.

Cinco días hace que el ministro de Fomento pasaba á los gobernadores de provincia una circular encargándoles de órden del presidente del Poder Ejecutivo de la República, que pongan «especial atención y particular empeño» en regularizar sin demora la explotación de los ferro carriles en todas las líneas donde sea factible llevar á debido cumplimiento la rigurosa observancia de las cláusulas de concesión, procurando que se subsanen los inconvenientes propios de las circunstancias «á fuerza de celo en el servicio.»

El gobierno, dice la circular, está decidido á no tolerar las faltas que en el mismo documento se indican, y que redundan «en perjuicio de los intereses generales de la nación.» El tráfico sufre, en efecto, graves perjuicios con las faltas de regularidad en el servicio de las vías férreas, y el gobierno considera, y considera bien, que los intereses generales de la nación son los que sufren sufriendo el tráfico.

En esta misma consideración nos apoyamos para exponer la necesidad de reconstruir las obras públicas destruidas, á medida que las provincias invadidas vayan quedando libres de la insurrección carlista; de terminar con toda la actividad posible en otras provincias las que se hallen en construcción; de empezar á construir aquellas cuyos estudios se hallen terminados, y de dedicar con puntualidad las cantidades necesarias á la conservación y reparación de las existentes.

En cuanto al comercio marítimo, así exterior como de cabotaje, necesita la conservación y terminación de los faros, del sistema de boyas y valizas, de los puertos y de los establecimientos de auxilios marítimos.

El sistema de faros está casi completo; de los 184 que comprende el plan general, había ya terminados 173 en 1.º de Enero de 1873, y quedaba uno en construcción y 10 en estudio. De estos, algunos deben poder empezarse á construir, y el servicio de faros es tan importante para una nación situada entre dos mares, como España, que no es posible prescindir de llevar al presupuesto de gastos, además de los 2 1/2 millones que por término medio pueden calcularse para los gastos de conservación, la cantidad que prudencialmente se crea necesaria en 1874-75 para la construcción.

De los puertos había, en 1.º de Enero de 1873, 17 en estudio, 15 con proyecto pendiente de aprobación, 13 con proyecto aprobado y 22 en construcción; de modo que, aun dejando estos aparte, faltaban 45 puertos que reclamaban, para ser considerados como tales obras de más ó ménos consideración.

El sistema de boyas y valizas y el de auxilios marítimos son los que se hallan aún más atrasados. No pueden compararse ciertamente nuestras costas con las de Inglaterra, en las que la *General wreck chart*, ó mapa general de naufragios, publicado por el *Board of Trade*, se ve un enorme número de siniestros marítimos, especialmente en la costa oriental de Inglaterra, desde Newcastle corriendo al Sur, aumentando notablemente hacia Yarmouth y Lowestoft, disminuyendo algun tanto en la embocadura del Támesis, volviendo á aumentar considerablemente en las Dunas y desde Margate á Dungeness, y presentan lo un número, sino tan importante como los anteriores mayor que en los demás puntos de la costa, en Lizard Point, Land'send y cabo Cornwall.

La simple inspección de las cartas de siniestros en los *Anuarios* de la dirección de Hidrografía, ó sea sección hidrográfica del Almirantazgo, hacen ver que en nuestras costas ocurre un número de siniestros marítimos, si no comparable en absoluto con el de las costas de Inglaterra, por lo ménos muy importante, dada la relación entre el número de buques de cabotaje y altura que frecuentan nuestros puertos y los ingleses.

Inglaterra ha gastado y gasta sumas considerables en la conservación y construcción de boyas, valizas, pontones faroles para señalar la posición de los bajos, y para un extenso sistema de puentes de auxilios marítimos. Nación que funda su riqueza en la navegación y el comercio marítimo, ha dado una gran importancia á todas esas obras, y España, aunque no pueda entrar en comparación por su actual comercio, necesita por lo dilatado de sus costas hacer algo más, mucho más de lo que hace para ofrecer las mayores seguridades posibles á la navegación. La riqueza pública no se crea por sí sola; las obras públicas son indispensables para que se mantenga y vaya en aumento; y si la riqueza pública no encuentra los medios de desarrollarse, no hay modo de que el Tesoro pueda contar con recursos de la importancia que se necesitan.

En 1.º de Enero de 1873 sólo había 88 boyas y valizas de todas clases y faltaban 156 valizas, boyas campanas, boyas-valizas y otras.

En cuanto á los puestos de auxilios marítimos, sólo había siete en otros tantos puertos, y entre su material había un lanzamarra, dos lanza-cohetes y 12 botes salva vidas. Basta con indicar estas cifras para que se comprenda la insuficiencia de medios y la necesidad de aumentarlos.

Si del comercio marítimo pasamos al tráfico por tierra, con recordar la necesidad de que las vías se enlacen con una vasta red de carreteras, para que los productos tengan fácil salida á los ferros carriles, se comprenderá la importancia que tienen, así la conservación de las carreteras existentes, como la urgencia de construir las que tengan aprobados los estudios y de activar los estudios de las restantes. Claro es que no nos ocupamos ahora sino de las carreteras á cargo del Estado, pues que con referencia á los presupuestos del Estado las citamos.

En 1.º de Enero del año corriente sólo había en explotación 5.113 kilómetros de carreteras de primer orden, 5.866 de segundo y 5.593 de tercero, ó sea un total de 16.572 kilómetros. A primera vista resalta la escasez de medios de comunicación que supone esa cifra; y en efecto, el plan general de carreteras á cargo del Estado comprende 31.577 1/3 kilómetros. Falta por consiguiente, mas de la mitad de carreteras que construir.

En la fecha que acabamos de citar, sólo había en construcción 3.027 1/2 kilómetros de primero, segundo y tercer orden. Había 727 kilómetros de las tres clases en construcción *paralizada*; 2.745 1/3 kilómetros, también de las tres clases, con proyecto aprobado; 7.025 1/3 kilómetros de las tres clases en estudio y 2.789 sin estudiar.

Hay que advertir que del plan general de carreteras del Estado, el 58 por 100, esto es, 19.457 1/3 kilómetros son de tercer orden, caminos de grandísima importancia para enlazar la red de

carreteras, y de esos sólo hay 5 593 kilómetros construidos.

A poco que se reflexione acerca de lo que esas cifras significan se ve cuán necesario es dar impulso á esos medios de comunicacion, para que aumente el consumo, así de los productos nacionales como de los extranjeros, y para que aumente la producción y el valor de esta, por la fácil salida de los productos agrícolas especialmente; en una palabra, para que se desarrolle el comercio interior, que vaya á alimentar el de cabotaje y el de exportación.

Al pedir al país un aumento de recursos que, si ha de proceder de la mejora de algunos impuestos como el territorial, por ejemplo, ha de resultar también del planteamiento de nuevas contribuciones, aumento que el país pueda soportar, pero que al fin es un aumento en la tributación, no hay gobierno que pueda eludir el deber de dar al mismo tiempo al país los medios de acrecentar la riqueza individual, cuyo conjunto forma la riqueza general de la nación.

Las obras públicas, de las que con algún detenimiento nos hemos ocupado, si bien teniendo que prescindir de algunos puntos importantes, constituyen el medio principal para conseguir aquel resultado.

Hay aquí, por lo tanto, una parte del presupuesto de gastos que reclama aumento inmediato y de consideración. Y no sólo no es posible hacer aquí economías, sino que las poco importantes que en algún otro capítulo pudieran hacerse sin perjuicio del servicio, quedan superabundantemente compensadas con el aumento de gastos que á grandes rasgos hemos indicado.»

INCENDIOS.

En estos últimos días la atención pública se ha fijado de nuevo en la importancia del Mata-fuegos instantáneo del Sr. Bañolas, con motivo de los ensayos practicados en el parque del pabellón de las Exposiciones de Madrid, algunos de cuyos ensayos han presenciado el presidente del Poder Ejecutivo y los ministros, con quienes ha conferenciado el inventor, y de cuyas conferencias ha de resultar algo útil para el desarrollo de la aplicación de tan útiles aparatos.

Como su adopción en naciones muy adelantadas es un fuerte argumento en su favor, sobre todo en un país como el nuestro, donde siempre se desconfía de lo nuevo, por grandes que sean sus ventajas, no estará de más consignar aquí que el Mata-fuegos Bañolas está adoptado desde hace tres años en Inglaterra por muchas Compañías de ferro-carriles, en cuyos trenes van siempre dos aparatos, uno en cada carruaje de freno; que los particulares y establecimientos también los usan, habiendo algunos de estos últimos que tienen hasta veinte. La universalmente conocida galería de figuras de cera de Mad. Tousaud tiene diez y seis distribuidos en los salones, y por cierto dorados, lo que permite tenerlos á la vista como un objeto de adorno.

Para que en España se generalicen lo mismo, sólo es necesario que el público tenga una idea de la gravedad de los daños causados por los incendios, que es mucho mayor de lo que generalmente se cree. Por más que aquí nos encontremos relativamente favorecidos en cuanto á menor intensidad en los estragos del fuego, sería bueno que se publicase la estadística de esta clase de siniestros, lo que, dando la medida del mal, aumentaría la previsión y multiplicaría los elementos de defensa.

A falta de datos estadísticos sobre incendios en España,

juzgamos del caso recoger algunos del extranjero; y los más recientes que conocemos son los de Rusia correspondientes á 1873.

Durante el año, en todo el imperio, excepto la Finlandia, los incendios registrados han sido 22.476, y la suma de las pérdidas ha llegado á 44.410.314 rublos (621.828.408 reales.)

Este resumen es en realidad de los dos últimos meses de 1872 y otros diez de 1873, no contando Noviembre y Diciembre; de suerte que, suprimiendo los siniestros afectos á 1872, y sustituyéndolos á los dos últimos meses de 1873 de que faltan aun los datos; son admisibles los números que acabamos de consignar como muy probables para todo el año último.

Por considerables que sean las cifras, están, sin embargo, muy lejos de representar el importe total y exacto de los daños causados.

Es de creer, en efecto, que los partes de la policía que han servido de fundamento á la estadística que nos ocupa, no mencionan más que los incendios notables por su gravedad, y que, en muchas localidades, la administración ha descuidado remitir á San Petersburgo los elementos de información necesarios.

Sólo á falta de relaciones completas pueden atribuirse las evaluaciones dirigidas por el gobierno de Tiflis, por ejemplo: 2 incendios y 500 rublos (8.260 reales) de pérdida ó del Tomsk, 51 y 12.254 rublos (171.437 reales.) También se puede notar la omisión completa de cierto número de provincias ó de distritos, tales como la indicada de la Siberia y la tierra de los cosacos del Don, donde, según datos anteriores, las pérdidas se habían elevado á 4.235.056 reales causadas por 166 incendios.

Para darse cuenta más aproximada de la verdad, es preciso, pues, eliminar los países que la estadística menciona de una manera incompleta, á saber:

	Siniestros.	Pérdidas en Rvn.
Vireinato del Cáucaso.	292	2.866.876
Siberia (ya excluida).	556	8.829.952
Provincias del Asia central.	97	803.908
Los diez gobiernos del Vistula.	1.124	36.984.988

Quedan, pues, sólo los 49 gobiernos de la Rusia europea (la tierra de los cosacos del Don que completa el número de 50, se ha dejado completamente en silencio respecto de los datos de incendios) y de estos 49 gobiernos se han consignado oficialmente, en 1873, 20.407 siniestros que han causado una pérdida de 40.881.820 rublos (ó reales 572.342.680.)

Comparadas con las de 1872 y con los resultados del promedio en el decenio de 1860-69, las cifras de 1873 no constituyen una excepción: se trata de un hecho constante, crónico, que tiene el carácter de una verdadera plaga.

El trabajo de que damos cuenta contiene numerosas cifras de los incendios ocurridos en cada gobierno en 1873, comparadas con las del promedio decenal anterior, y, como se comprende bien las diferencias parciales son considerables, aunque el conjunto produzca la especie de normalidad que allí guardan los siniestros.

Estos datos detallados no conducen á nuestro propósito; pero sí lo que hace notar un periódico ruso:

«Los desastres causados por el fuego, dice, producen una baja en la produccion; convierten á los campesinos solventes en deudores de rentas atrasadas; a trabajadores útiles en mendigos vagamundos; y por último, impulsan á la embriaguez por el desaliento que provocan. La administracion pública no debe retroceder ante ninguna medida para combatir estas grandes calamidades.

«Los seguros solos son impotentes para combatirlos; así, pues, sin descuidar sus ventajas, es evidente que la solucion del problema se encuentra en la reglamentacion preventiva; sobre todo, cuando llama la atencion, no tanto el número de los siniestros, como el de las casas destruidas en cada uno.»

El colega moscovita aconseja medidas á los *zemstvos* (especie de diputaciones provinciales) entre las que principalmente figura la formacion de planos razonados para la construccion de las poblaciones y la reforma de la policia rural.

Concluiremos esta mencion de la estadística rusa, añadiendo que la comision atribuye la causa de los 22.476 incendios indicados al ministerio del Interior, á las causas siguientes:

864, al rayo;
5.011, á la imprudencia;
3.141, á la malevolencia,
y 12.560, á causas ignoradas.

La magnitud de este grupo demuestra que la policia rusa ha desempeñado bastante mal su cometido al recoger sus datos.

De todos modos, y para nuestro propósito, son bastante elocuentes para aconsejar la prevision y extender el conocimiento y uso de aparatos como los del Sr. Bañolas, no sólo las cifras expresadas (aunque seguramente inferiores á la verdad) sino la importancia que con razon se les da por el gobierno del Czar á los peligros y pérdidas de los incendios.

A nosotros todo nos parece necesario: reglas en los planos urbanos para impedir la propagacion del fuego; precauciones en la construccion de los edificios; servicio numeroso y bien montado para apagar los incendios; Compañías de seguros que mitiguen las pérdidas de los que no puedan extinguirse; pero, además de todo esto, y como efficacísimo medio de cortar los siniestros en su origen, la generalizacion de aparatos como los del Sr. Bañolas, tan eficaces contra los fuegos incipientes.

SOCIEDAD DE AGRICULTURA Y ACLIMATACION.

El Jueves último, á las dos de la tarde, se reunieron los fundadores de la Sociedad española de Agricultura y Aclimatacion en el salon de la Asociacion general de ganaderos, para discutir los estatutos, los cuales fueron aprobados despues de una detenida deliberacion en que tomaron parte los señores marqueses de Bedmar, Alcañices, Monistrol y San Carlos, D. Manuel Becerra, el Sr. Malingre, don Agustin Pascual y otros varios.

La reunion se prolongó hasta las seis, acordando elevar los estatutos á escritura pública y convocar á una nueva Junta para nombrar el Consejo de administracion.

PRENSA EXTRANJERA.

Moniteur des intérêts matériels.—Da cuenta del plazo concedido por el gobierno español para la fusion de los Bancos de provincias con el Nacional; y, con referencia al *Imparcial*, dice que el señor Camacho negocia un empréstito de 60 millones con el Crédito moviliario.

La Finance nouvelle.—Dice del pretendiente D. Carlos que todo parece reunirse para abrumarle: que mientras el gobierno de España está á punto de ser reconocido por Inglaterra, la mision que el general Elio ha llevado á París con el mismo propósito en favor de los carlistas, ha fracasado. Despues habla de relajacion en las filas facciosas, de acertados planes del general Concha y de otras circunstancias que contribuirán á un rudo golpe á los partidarios del absolutismo.

L'Industria.—«Los fondos españoles se han reanimado un poco: se habla de diversas victorias obtenidas sobre los carlistas por las tropas del gobierno, pero estas noticias parece se reducen á muy poca cosa.»

Moniteur de la Banque.—«La semana, dice, ha sido mala para los fondos españoles. Se atribuye al ministro de Hacienda, cuya carrera por otra parte no se cree sea muy larga, el proyecto de unificar la deuda española, suprimiendo toda distincion entre la interior y la exterior, y el de reducir la renta del 3 al 1 1/2. El haberse desmentido desde Madrid estas noticias, que habian tomado cierta consistencia, no ha bastado para destruir la mala impresion que habian producido en la especulacion, ya mal dispuesta por las lentitudes de las operaciones del ejército opuesto á los carlistas; y por las gruesas ventas que han atribuido á una institucion de crédito que habia recibido en garantia una gran cantidad de rentas españolas.»

Journal des chemins de fer.—Dice que el exterior español ha subido desde 8 1/2 á 19 1/4, á consecuencia del rumor de una negociacion financiera entablada, esta vez, con la casa Rostchild.

Journal des actionnaires.—«Un despacho de Madrid, con fecha 13 del corriente Junio, y que reproducimos bajo toda reserva, anuncia que el gobierno español pagará los cupones atrasados con un papel creado *ad hoc* y amortizable gradualmente. Los cupones futuros recibirán 1 1/2 por 100 en metálico: con este objeto se incluirán en el presupuesto de 1875, 600 millones de reales.

La Semaine financière.—Dice que el movimiento de títulos de ferro carriles se activa de nuevo y que Madrid á Zaragoza y Alicante está muy solicitado á 282.

«Los fondos españoles, añade, estaban muy buscados ayer y anteayer (los dias 18 y 19). Se habla, entre otras cosas, de un poderoso concurso asegurado al Tesoro español bajo la garantia de los pagarés de Riotinto. La Bolsa de Madrid, que no es generalmente muy optimista, venia en alza; pero hoy el mercado de fondos españoles no tenia ya el mismo aspecto: estaba excitado y perturbado por las grandes ventas que hacian temer riesgos y rivalidades peligrosas. En resumen: el exterior queda ofrecido á 19.»

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Inglaterra. En la semana terminada el 7 del corriente Junio, los ferro-carriles han recaudado 1.045.528 libras, contra 1.161.497 en la correspondiente de 1873; y el producto medio por dia y kilómetro ha resultado de 161 pesetas, de que se han presentado rarísimos ejemplos.

Suiza. Durante el ejercicio de 1873, los ferro-carriles de la Suiza Occidental han recaudado á razon de 36.258 francos, por kilómetro ó sean 2.461 más que en 1872.

Alemania. Lo segunda Cámara de Baden acaba de aprobar un convenio con el gobierno del Imperio para la construccion de

tres ferro-carriles de enlace entre el Gran Ducado y la Alsacia-Lorena.

Estados-Unidos. El gobernador del Estado de Alabama, M. Lewis, ha vendido á un Sr. Balch y á capitalistas de Nueva Inglaterra, las líneas de Alabama and Chattanooga Company. M. Lewis ha dirigido una comunicacion al *Council of foreign bondholders*, anunciándole que ha dispuesto se suspendan todos los gastos de refaccion. La carta de M. Lewis dice en términos expresos que los Sres. Balch y compañía tienen el propósito de pagar todos los atrasos de las obligaciones, primera hipoteca de la Compañía.

Francia. El ministro de Obras públicas acaba de conferir á una comision especial el encargo de examinar los resultados de la informacion arbierta sobre el proyecto de un túnel entre Inglaterra y Francia. Esta comision se compone de los Sres. Kleitz, inspector general de puentes y caminos, presidente; Droeling, Kolb y Lalanne, inspectores generales de mismo cuerpo; Sonich y Fourey, inspectores generales de minas; Fisquet, contra-almirante; La Roche Poncie, ingeniero de la Marina y Lapparent, ingeniero de minas, secretario.

Italia. Mr. Cezanne, á nombre de la comision de ferro-carriles, acaba de presentar un informe relativo á la proposicion de ley tendente á conceder un crédito de 48 millones de francos para las obras del túnel del Simplon. El informe es contrario á la proposicion de ley, aconsejando que el asunto vuelva de nuevo para su estudio á los ministros de Obras públicas y de Hacienda.

HAZAÑAS CARLISTAS.

Hace tiempo que no registramos los actos de salvajismo de las facciones carlistas; no porque no ocurran, sino para no incurrir en tan frecuentes repeticiones. Lo triste es que cada dia revisten aquellos actos vandálicos un carácter más feroz y ese estúpido espíritu de hacer mal sólo por hacerlo. Desde la famosa hazaña de arrojar tres máquinas contra otras cuatro en opuesto sentido y arrastrando cada grupo de ellas un material considerable, hazaña realizada cerca de la estacion de Arcos en la línea de Madrid á Zaragoza, parece que los fanáticos enemigos de la civilizacion y del género humano debieran haberse espantado de su obra; pero no ha sucedido así, y desde pocos dias á esta parte han llevado ha cabo las siguientes, que sepamos:

Destruccion de las estaciones de la línea desde Tarragona á Vendrell, á consecuencia de lo cual han dejado de funcionar los trenes, y es probable que por ahora no pueda restablecerse el servicio, pues ha sido preciso evacuar por completo las estaciones destruidas.

Han interceptado el correo en la línea, entre Valencia y Castellon los facciosos de Cucala.

Los de Vizcaya han preso al torrero del faro de Machichaco, interrumpiendo el alumbrado marítimo de una parte de aquella brava costa. Las consecuencias de esta barbaridad sin ejemplo pueden sufrirlas no sólo los buques españoles, sino tambien los de las naciones extranjeras; y el caso es tan grave que podria ser hasta objeto de reclamaciones internacionales.

Las autoridades francesas fronterizas, que tan directamente auxilian á los carlistas, con su tolerancia cuando ménos, deben tener en cuenta que á ellas toca gran parte de la responsabilidad por lo que suceda.

FERRO-CARRILES PENINSULARES.

Madrid á Zaragoza y á Alicante.—Aumento en la semana de 34.733 pesetas, ó sea 4'68 por 100 por kilómetro.

Córdoba á Sevilla.—Aumento de 14.873 pesetas ó 23'60 por 100 por kilómetro.

Norte.—Aumento de 33.586 pesetas, ó 9'44 por 100 por kilómetro.

Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—Aumento de 171.927 pesetas, ó 243'35 por 100 por kilómetro.

Sevilla á Jerez y Cádiz.—Aumento de 1.745 pesetas.

Ferro carriles portugueses.—Disminucion de 19.551 fr., ó 12'78 por 100 por kilómetro. Esta disminucion la experimentan hace ya algunas semanas nuestros vecinos peninsulares.

NUEVO COMBUSTIBLE.

Está siendo objeto de grandes estudios y experimentos en América, un nuevo combustible conocido con el nombre de *Carbonita*. Aunque de produccion natural y poseyendo en su mayor parte las propiedades del cok, este nuevo producto varía, sin embargo, del carbon de piedra y cok. Se encuentra en las minas de hulla bituminosa de la Virginia Central: forma un filon separado y una vena distinta, presentándose bajo un aspecto empañado y sin lustre, diferente del carbon de antracita que, por el contrario, es de los más brillantes. Empieza á arder con llama muy viva, clara y casi sin humo, proporcionando una brasa de mucha duracion.

En Nueva-York se ha formado una sociedad importante para explotar este combustible: *The James River Coal Company*. El análisis químico á que fué sometido demostró que producía más cantidad de calor que todos los demás combustibles conocidos hasta el dia. Desde la formacion de esta sociedad, la carbonita toma en el mercado de Nueva-York una importancia bastante grande, siendo solicitado particularmente por las grandes fundiciones; puede, por otra parte, á causa del poco volumen que ocupa, proporcionar grandes ventajas á los buques de vapor que se dedican á largas travesías.

Otra cuestion, que se relaciona con el descubrimiento de la *carbonita*, ocupa en estos momentos la atencion pública. Se sabe que, merced á un nuevo procedimiento, algunos industriales de Inglaterra han llegado á condensar en panes, destinados para combustible, la *turba*, que en tan grande cantidad se encuentra en la Gran-Bretaña. 120 toneladas de turba, gracias á este nuevo sistema, darían de 25 á 30 toneladas de combustible seco, pudiendo servir indistintamente para los hogares de las máquinas fijas ó para las chimeneas de las habitaciones. Empleada en la fabricacion del gas, la *turba* hubiera dado muy buenos resultados. Aunque el calor que proporciona este nuevo combustible sea de 2 1/2 por 100 inferior al del carbon de piedra, habria, sin embargo, vista la baratura de su precio (6 chelines tonelada), una gran economia é importantes ventajas en gastarlo.

Los grandes industriales y las diferentes Compañías que se dedican en los Estados Unidos á esta clase de negocios, siguen con gran interés las experiencias que se hacen en Inglaterra, Escocia é Irlanda. Los Estados de Nueva-York, Nueva-Jersey, Pensilvania y Virginia poseen grandes cantidades de *turba*, que, como la de la Gran-Bretaña, pudiera prestarse á la útil trasformacion de que nos ocupamos.

Antes de emprender nada, los americanos esperan el resultado de los experimentos, y si este es favorable, no es dudoso que aprueben los nuevos recursos que el suelo de su país encierra con tanta abundancia.

Pago de cupones.—El Consejo de tenedores de fondos extranjeros en Lóndres ha publicado lo siguiente:

«Los pagarés de las minas de Riotinto, que son parte de las garantías dadas por el gobierno español para pago de los dos últimos cupones vencidos de la deuda exterior, están ya en poder de la comision fiscal de Lóndres. Los agentes de este Consejo en Madrid están tratando de enviar lo más pronto posible, los pa-

garés de bienes nacionales que han de completar la suma total requerida como garantía. En cuanto se reciban estos se tomarán las medidas necesarias para llevar á cabo el arreglo aceptado por los tenedores, y para recoger los cupones, en cambio de los que se daran certificados provisionales hasta que se emitan los bonos de 5 por 100 redimibles á la par por un fondo de amortización de 3 por 100 de la suma total de los cupones. Recuérdese que las garantías han de estar depositadas en el Banco de Inglaterra, en nombre de los emitentes.»

UNA VISITA Á LA EXPOSICION.

La visita del Presidente del Poder Ejecutivo y del gobierno á la Exposición regional de las provincias del Este, verificada el domingo último, es un suceso de cierta importancia que debe influir en bien de la industria, y que por lo tanto merece conocerse. No habiendo concurrido al acto otro representante de la prensa que el Sr. Maestre, redactor de la *Correspondencia*, reproducimos á continuación los términos en que de él dió cuenta nuestro colega:

«Esta mañana se ha verificado en el local de la Exposición el banquete con que el presidente de la misma ha obsequiado al gobierno.

Antes del banquete los ministros que á él asistieron visitaron detenidamente todas las salas, en las que armoniosamente colocados figuran los artículos de los expositores españoles que llamaron justamente la atención de los individuos del gabinete, y así lo hicieron constar al digno y celoso presidente de la Exposición Sr. Santos.

A las doce principió el banquete que fué bastante espléndido. Durante la comida se sirvieron únicamente vinos españoles, cuyo exquisito aroma y buen gusto fueron dignos de los mayores elogios por parte de los concurrentes.

Al final del almuerzo, y por vía de satisfacción á la industria española, el Sr. D. Emilio Santos, con el claro talento que le distingue, provocó á amistosas y francas declaraciones al señor Presidente del Poder Ejecutivo, así como á los individuos del gabinete que allí se encontraban presentes.

El señor duque de la Torre, en un breve pero elocuentísimo discurso, manifestó que aunque aquella no era ocasión para hablar de política, no podía ménos de manifestar, que el gobierno de la nación no tenía hoy por hoy más política que librar al país de la guerra civil que le desgarraba, para que pueda en su día, dueño de sus destinos, darse la solución que crea conveniente; que él por su parte veía con gran placer los adelantos de la industria nacional, que sin duda alguna son dignos de admirarse por propios y extraños, y terminó diciendo, que haría cuanto le fuera posible por el fomento de los intereses industriales que tan dignamente representados se hallaban en aquel pabellón, y en cuya patriótica obra tenía la seguridad de ser secundado por el gobierno.

El señor ministro de Fomento dijo, que aunque creía innecesario añadir una sola palabra á las muy elocuentes del señor Presidente del Poder Ejecutivo, debía por su parte, contestando á la alusión del Sr. Santos, manifestar que en el decreto que en breves publicará la *Gaceta* sobre el restablecimiento del Consejo general de Agricultura, estaba la industria comprendida y figuraría en él dignamente.

El señor ministro de Gracia y Justicia habló despues, empezando por manifestar que, aunque no tenía la competencia que el Sr. Santos había tenido la bondad de atribuirle en asuntos de Hacienda, debía hacer constar que el gobierno no era partidario en absoluto de ninguna escuela económica, y pedía únicamente á la industria como á la política, una tregua, la de que pospusiesen los intereses de secta ó de partido á los de la patria.

Y terminó diciendo que hoy no había otro camino que seguir que el de librar á nuestra patria de las luchas fratricidas que la desgarran.

El señor ministro de Marina, con gran modestia, manifestó que, aunque inmerecidamente ocupaba aquel puesto, no podía ménos de brindar por sí, y en nombre de todos los cuerpos de la Armada, por la industria nacional, cuyos intereses tan íntimamente unidos están á la Marina; y terminó diciendo que así como hoy, gracias á la industria española, no había necesidad de acudir al extranjero para algunos de los elementos de la Marina, tanto de la Armada como mercante, esperaba que en breve la emancipación sería completa, pudiendo buscar en la industria nacional lo que hasta aquí se había buscado en el extranjero.

El Sr. Guerola dijo que ojalá nuestras valientes tropas del Norte coman su rancho con tanta alegría como la que ha reinado en este almuerzo.

El Sr. Fernandez Duro dirigió las más lisonjeras frases al instituto geográfico, que tan brillantemente estaba representado en esta Exposición, gracias al celo é inteligencia de su digno director el brigadier Sr. Ibañez.

Este señor contestó dando las gracias en nombre del Instituto geográfico.

El Sr. Peñuelas (D. Lino) dijo que como miembro del Instituto geográfico tenía el deber de manifestar que toda la importancia de esta corporación la debía á tener por director á D. Carlos Ibañez, cuyo preclaro nombre es conocido y admirado en toda Europa.

Hemos dejado de intento para lo último al Sr. Santos, alma y vida de esta Exposición, que en las diferentes veces que hizo uso de la palabra vertió estas ideas, que con el mayor gusto reproducimos.

Empezó por dar gracias al Presidente del Poder Ejecutivo, á los ministros y altos funcionarios que allí estaban presentes por las lisonjeras y cariñosas frases que habían dirigido á la industria española y por el apoyo que le ofrecían.

Dijo que Cataluña no deseaba sólo la prosperidad de su producción, sino que aspiraba al desarrollo de todas las provincias, porque era evidente que si estas llegaban á ser ricas, nadie mejor que Cataluña recibiría las ventajas.

Se congratuló de que el Consejo de Agricultura lo sea también de la Industria, y felicitó por ello al señor ministro de Fomento, añadiendo que la industria española, que en aquel momento representaba, no tenía más aspiración que la de tener estabilidad en los aranceles cualesquiera que ellos fuesen, porque así la industria tenía plazos para desarrollarse y tiempo para calcular, y á las frases del Presidente del Poder Ejecutivo y de los señores ministros en que ofrecía apoyo á esta idea, correspondió en nombre de los expositores, con los más delicados sentimientos de gratitud.

Tanto el Sr. Santos como la empresa de la Exposición deben estar satisfechos de sus desvelos por la cariñosa acogida que ha merecido del gobierno, y de esperar es que esto le sirva de estímulo para el porvenir.

Terminado el banquete, pasó la reunión á presenciar los ensayos del Mata-fuegos del Sr. Bañolas. Tres fueron los experimentos que se hicieron con el mayor éxito. El 1.º fué inflamar una docena de cajones alquitranados; se los prendió fuego, y cuando la combustión era general, funcionó el Mata-fuegos y la extinción del incendio fué inmediata. Lo mismo ocurrió en los otros experimentos, siendo el más notable, el decisivo, el haber inflamado una charca de alquitran de unos 40 metros superficiales, siendo apagado en el acto con el Mata-fuegos. El duque de la Torre, los ministros, los directores generales y cuantos allí estaban, felicitaron al Sr. Bañolas.

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

MEMORIA leída por el gobernador en la Junta general ordinaria de accionistas celebrada el día 16 de Junio de 1874.

SEÑORES:

Creado el Banco hipotecario de España por la ley de 2 de Diciembre de 1872, y constituido en 15 de Abril de 1873, el gobernador, cumpliendo los estatutos, expone en la presente Memoria los resultados obtenidos hasta el 31 de Diciembre de 1873, proponiendo á la vez la distribución de los beneficios.

No parecerá ocioso consignar los precedentes de la creación del Banco hipotecario, la misión que la ley le atribuye y los medios que le concede para llevarla cumplidamente. Basta para ello recordar la exposición á las Cortes del Excmo. Sr. D. Servando Ruiz Gómez, ministro de Hacienda, fundador del Banco hipotecario.

«Faltaban sin duda, decía aquel ministro, instituciones de Crédito territorial á la altura, por sus recursos y por su organización, de las circunstancias que atraviesa España, y encargadas de facilitar la transformación rápida de la propiedad amortizada, en propiedad individual.

»Entregada la propiedad sin apoyo á la usura local, los datos del registro demuestran en qué difíciles circunstancias se encuentra. Los préstamos con interés desde el 1 al 20 por 100 ascienden á 746 millones de reales; con interés de más de 20 por 100 á 2.405.000, y en los que no consta el interés á 153 millones. Estos últimos son los más caros, porque no atreviéndose á consignar el tipo por un resto de miramiento social, se disfrazan los intereses exigidos, aumentándoles al capital prestado. Los préstamos totales en un año en tan durísimas condiciones, ascienden á 902 millones de reales.

»En presencia de estos hechos, prueba concluyente de nuestro malestar social, necesario es reconocer la necesidad y la urgencia de ensanchar el círculo de las sociedades de crédito.

»Creamos, pues, un Banco hipotecario llamado á hacer préstamos con garantía de bienes inmuebles. No establecemos un privilegio, porque sus bases esenciales están arrojadas á la ley común y nadie impide la creación de análogas instituciones. Los Bancos de emisión y de descuento tienen un fin determinado que se reduce á prestar sobre capitales á realizar en breve plazo porque empleados en objetos de comercio, están comprometidos poco tiempo.

»Otra es la misión de los Bancos hipotecarios. La tierra devuelve segura, pero lentamente, el capital invertido en mejoras para transformar el cultivo y más lentamente reintegra el capital empleado en la adquisición. El préstamo sobre inmuebles, á diferencia del préstamo exclusivamente comercial, tiene que extenderse á largos plazos para facilitar su reintegro, y devengar corto interés para que no sea causa de ruina.

»Tal es el fin del Banco hipotecario, y son conocidas las bases sencillas sobre que descansan las instituciones de esta índole.

»El capital social reunido por acciones, responde de la gestión del Banco y de sus pérdidas. El capital necesario para verificar los préstamos en grande escala, lo obtienen emitiendo cédulas hipotecarias garantidas especialmente con las mismas hipotecas constituidas á favor del Banco. Es un intermediario poderoso con la responsabilidad de su fondo social entre el capital y el propietario. Toda la cuestión está reducida á la colocación de las cédulas, que teniendo garantías tan sólidas, son apreciadas en todos los mercados de Europa.

»Esta es la base fundamental del Banco hipotecario español, ampliándola, el Banco podrá hacer préstamos á las Sociedades ó Compañías industriales emitiendo en su equivalencia obligaciones. Y puesto que el Estado, obedeciendo á principios descentralizadores, restringe cada día más sus funciones, dando vida propia á los ayuntamientos y á las provincias, puesto que las corpora-

raciones de elección popular realizan grandes empresas de interés local, el Banco podrá también hacer préstamos á las provincias y á los municipios. En representación de estos préstamos, emitirá obligaciones garantidas especialmente con los derechos que el Banco adquiriera al hacerlos. La base fundamental es siempre la misma, susceptible de múltiples aplicaciones.»

Pero á la vez que se encomendaba al Banco la realización de las operaciones propias y peculiares de las instituciones de Crédito territorial, la ley quiso que sirviera de intermediario para la negociación de valores cuyo producto se destinaba á saldar la deuda flotante del Tesoro, y le instituyó depositario de la garantía del pago en metálico de los dos tercios de los intereses de la deuda pública. También en esta parte las palabras del gobierno explican claramente la misión del Banco hipotecario.

»Al crear esta institución decía el ministro á las Cortes, el Estado se coloca respecto de ella, en la situación de cada ciudadano. Tiene grandes propiedades que vender, tiene pagarés de compradores de bienes nacionales de vecindades diversos. Entrega los pagarés y un inventario de estos bienes al Banco encargado de la cobranza, y en representación de los pagarés y bienes, el Estado emite billetes hipotecarios amortizables con su producto.

»Logramos de este modo emitir por de pronto billetes hipotecarios por una suma de 300 millones de pesetas, destinando 150 millones á saldar la deuda flotante del Tesoro, y los 150 millones restantes á garantizar el pago puntual en metálico de los dos tercios partes de intereses de la deuda de España exterior é interior. El Banco anticipará al Tesoro 100 millones de pesetas al interés de 10 por 100 anual con garantía de los billetes hipotecarios. Estos billetes serán negociados en suscripción pública.

»El haber del Estado en bienes inmuebles libres de toda hipoteca, ascenderá por lo tanto á 521 millones de pesetas.

»Esta es la garantía más sólida y más libre que podemos ofrecer á nuestros acreedores, así nacionales como extranjeros; porque sometidos á la misma ley, á la misma forma temporal de pago, las garantías deben ser iguales.

»El producto de las rentas é impuestos responde por sí del pago normal, y la garantía los pone á cubierto de todas las eventualidades de lo porvenir. Pero los bienes diseminados por todo el territorio y los pagarés firmados por multitud de compradores, requieren para ser realizables una representación, y se la damos en el billete hipotecario, valor al portador, cotizante en todos los mercados.»

La misión del Banco, según la ley, según esta clara y precisa exposición, puede resumirse así:

Préstamos hipotecarios:

Préstamos á sociedades industriales:

Préstamos al Estado, á los ayuntamientos y diputaciones provinciales:

Depositario de 150 millones de billetes hipotecarios emitidos por el Estado en representación de los bienes nacionales, y que garantizan el pago en metálico de los dos tercios de intereses de la Deuda pública:

Intermediario para la negociación en suscripción pública de otros 150 millones de billetes hipotecarios, cuyo producto se destina á saldar los descubiertos del Tesoro:

Recaudador de los ingresos de bienes nacionales destinando su importe á la amortización de estos billetes.

En representación del Banco, y antes de su constitución, se habían prestado al gobierno 100 millones de pesetas por el plazo de 3 meses á interés anual de 10 por 100 con garantía de los productos de la suscripción de billetes hipotecarios, según lo dispuesto en el art. 19 de la Ley de 2 de Diciembre. Pasado este plazo, y no habiéndose realizado la suscripción, el préstamo fué renovado en diversas épocas por otra Sociedad, teniendo el Banco hipotecario invertida actualmente en esta operación tan sólo la módica suma de 312.000 pesetas.

Para llenar los altos fines que la Ley le encomendó, el Banco hipotecario fué creado con un capital social de 50 millones de pesetas, dividido en 100.000 acciones de 500 pesetas cada una que se emitirían con un desembolso de 40 por 100. El Banco podrá elevar su capital á 150 millones de pesetas. Para constituirse debía tener en caja el importe efectivo del 25 por 100 del capital social (artículo 13 de la ley.)

Realizado en su representación el préstamo al gobierno de 100 millones de pesetas, conforme el art. 19 de la ley, y teniendo en sus arcas el 25 por 100 del capital social, el Banco hipotecario cumplidas todas las obligaciones que la ley le impuso, quedó constituido como se ha dicho antes, componiéndose el Consejo de administración en esta forma:

Consejo residente en Madrid.

Sres. D. Manuel María Álvarez, D. Rafael Cabezas, D. Valeriano Casanueva, D. José Canalejas y Casas, D. Felipe Casariego, Marqués de Casa Loring.

Habiéndose nombrado individuo del Consejo posteriormente, al Excmo. Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo, en reemplazo del Sr. D. Manuel María Álvarez

Delegación y representación del Banco hipotecario en París.

Presidente, Mr. Fremy.

Consejeros, Sres. Leviez, Bamberger, Joubert, de Cuadra, de Gamiade.

Censores, Sres. Conde de Nava de Tajo, Salles.

Desde su constitución, hasta 31 de Diciembre último, el Banco ha verificado préstamos hipotecarios en cédulas por una suma de 5.850.000 pesetas, sobre casas cuyo valor en tasación es de 12.256.260 pesetas, cuya renta bruta es de 621.480 pesetas, cuyos gastos de administración, contribuciones y reparos, ascienden á 245.753 pesetas quedando una renta líquida, de 375.727.

El estado adjunto núm. 1 explica detalladamente las condiciones de estas fincas, su superficie, su tasación con todos los demás datos necesarios para que se comprenda la sólida garantía de estas operaciones. Se habían presentado desde 1.º de Mayo de 1873, treinta y una solicitudes de préstamo importantes 11.845.000 pesetas.

Ha realizado operaciones con el Tesoro por una suma de 15.381.702'60.

No se han verificado operaciones de préstamo con los ayuntamientos y diputaciones provinciales ni con sociedades industriales.

El Banco hipotecario se ha encargado de la cobranza de bienes nacionales en todas las provincias. Ha organizado este servicio, y ha recibido pagarés por una suma de 122.520.361 pesetas, cobrando en metálico 202.704, y en bonos del Tesoro 4.041.500 pesetas. El estado adjunto núm. 2 contiene todos los detalles de esta recaudación.

Tales son en conjunto las operaciones realizadas por el Banco como institución de crédito territorial, como auxiliar del Tesoro, como depositario de la garantía del pago á metálico de los dos tercios de intereses de la deuda pública, y como intermediario para las negociaciones de billetes destinados á saldar descubiertos del Tesoro.

No era seguramente propicio el año que acaba de transcurrir para las operaciones financieras. El Consejo ha tenido que obrar con suma prudencia prefiriendo limitarse á establecer las bases generales, y esperar para desarrollarlas tiempos más bonancibles, á comprometer los sagrados intereses que le están encomendados en operaciones cuyo éxito pudieran modificar las azarosas circunstancias en que nos encontramos.

(Se concluirá.)

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

Una persona competente y muy conocedora de la localidad describe en los siguientes términos la sección de Pola de Lena á Gijón abierta recientemente;

«El punto de partida de esta importante sección es el pintoresco pueblecito de La Pola de Lena, situado en el valle del río de Pajares, sobre la antigua carretera y á 30 kilómetros próximamente de la capital de la provincia. La estación se encuentra sobre la falda izquierda inmediata y dominando al pueblo y se destaca con bonito efecto sobre las masas de verdura.

Desde La Pola de Lena, la línea sigue la misma falda, siempre á cortísima distancia de la carretera, hasta un kilómetro antes del puente de Santullano, en donde la cruza de nivel para seguir sostenido por el arte sobre buenos muros y obras costosísimas entre la carretera y el río. En todo este trayecto hay un viaducto de tres arcos, cuya altura llega á 18 metros y varias otras obras menores de excelente construcción con dos tunelitos cortos impuestos por la naturaleza de algunas ruinas, pero traídas estrabaciones. Pero lo que más llama la atención en aquel trozo es la serie no interrumpida de muros de grandes cotas, cuyo conjunto da una idea de las dificultades vencidas á costa de trabajo y de dinero.

Este trozo tiene nueve kilómetros de longitud.

Desde el puente de Santullano entra la traza en el precioso y rico valle de Miéres, para no dejar su margen izquierda hasta su terminación.

Los trenes parten del bonito apeadero de Santullano, situado á la cabeza del puente, y cruzando esta de nivel se dirigen á lo largo del río, unido ya con el Aller, y que toma el nombre de Caudal, mientras la carretera pasa á la margen derecha sobre el magnífico puente de Santullano y atraviesa entre las dos filas de casas que por espacio de algunos kilómetros constituye la rica, industrial y pintoresca villa de Miéres.

Gracias á bastantes obras de menor cuantía y alguno que otro muro, se pasa (sobre las capas de carbon) frente á la fábrica de hierro que está llamada á un próximo desarrollo y lisonjero porvenir, y se llega al puente sobre el Caudal, no sin haber atravesado antes el túnel de Peña-Caspra. El puente sobre el Caudal es de piedra y hierro. Tiene sus estribos de sillería, dos pilas tubulares de hierro fundido y tres tramos de celosía de veinte y cinco metros cada uno.

Inmediatamente después de pasar el puente, se entra en el túnel de Olioniego, de 1.800 metros de longitud, que ahorra al viajero las pesadas y peligrosas subidas ó bajadas de las revueltas del Padrun, hallándose como por encanto en la estación de Olioniego, frente al pueblecito del mismo nombre.

Este último trozo de la vía férrea es verdaderamente notable por sus obras, y debe haber sido uno de los más costosos.

Abandonada la estación de Olioniego, se baja hacia el río Nalon con puentes muros y dos túneles, dejando á la izquierda, antes de llegar al último, el inmenso corrimiento de La Carva, que es lo que llaman en el país un verdadero argallo; y para que nuestros lectores nos entiendan, explicaremos la palabra. Son los terrenos de Asturias tan falsos y tan traidores para el constructor, que basta hacer al pie de un cerro la menor trinchera, y á veces hasta una zanja, para que la ladera se abra en grietas longitudinales, que se presentan cada vez á mayor altura, se corra todo el terreno y arrastre en revuelta confusión plantas y rocas, árboles y casas. Estos terribles corrimientos, que convierten las praderas y bosques en montones de ruina y de desolación, es lo que se llama un argallo, y preciso es convenir que La Carva es un magnífico ejemplar del género.

Pasado el puente de Nalon, que también es de hierro y sillería, y que tiene también tres tramos de 25 metros y pilas tubulares, pero de 14 metros de altura, se sube por la ladera derecha

de aquel río, hasta llegar á un notable viaducto de tres arcos de 19 metros de altura, y de una construcción delicada y esmerada como pocas. Nada puede igualar la hermosura de los paisajes que desde aquí alcanza la vista, y no vacilamos en decir que el ferrocarril por la confluencia de los ríos Caudal y Nalon en Barco de Soto, es uno de los más admirables de Europa.

Pasando por otro túnel mediano, llega el viajero embebecido al titulado del *Caleyo*, cuya longitud se aproxima á 700 metros, y que será siempre célebre en los anales de nuestras obras públicas, por el cúmulo de dificultades (algunas de las cuales se tuvieron por insuperables), que presentó su difícil y peligrosísima construcción.

Fuera ya del subterráneo, avanza la línea, siempre al través de un país encantador, y se entra en el túnel del Fresno, de 424 metros de longitud, se pasa por debajo de la carretera de Trubia y se llega á la estación de Oviedo. Nada diremos de la impresión que produce la vista de aquel valle relativamente llano, en el cual se encuentra la famosa capital de Asturias, porque es menester fijarse uno y otro día en las bellezas del país para saber apreciarlas. La estación, es ancha, cómoda, bien dispuesta y sus lujosos edificios contrastan con los de otras líneas.

Desde Oviedo dirígense los carriles á Gijón, y para no mencionar sino las obras más notables, porque el describirlas todas exigiría un volumen, diremos que la locomotora atraviesa el túnel de Pando, la carretera de Avilés á nivel, el río Nora con un puente de hierro de 25 metros de luz, el Noreña con otro de fábrica, la colosal trinchera de San Pedro y la divisoria de aguas entre Nora y el Aboño por medio del túnel de Robledo, cuya longitud no baja de 700 metros.

Una vez al otro lado de Robledo, se entra en el valle del Aboño, y aquí es donde se puede admirar la sucesión no interrumpida de terraplenes inmensos y trincheras descomunales. Al través de estos admirables movimientos de tierra y del túnel corto de Villabona, se llega al viaducto de La Selguera, obra de primer orden de 26'60 metros de altura con doce arcos y cuya elegante y airosa construcción honra á todos los que la han llevado á cabo.

Sin tiempo para reponerse de la impresión que produce el viaducto de La Selguera, se presenta el de Serín; con once arcos, altura de 20'60 metros, y aunque de construcción distinta, no menos elegante y atrevida.

Recorremos con placer creciente los kilómetros que median entre el pueblo de Serín y el cruce del Aboño; cuyo cauce se ha desviado merced á una obra oblicua que es un verdadero túnel de fábrica para asegurar el curso de aquel río, y á cortísima distancia de aquella obra, que sería en cualquier parte notable, pero que casi pasa desapercibida en el cúmulo de tantas otras como contiene esta sección, se da vista al mar y á la llanura de Gijón, pasando sobre un puente oblicuo que también pueda calificarse de notable.

Con esto y con recorrer cuatro ó cinco kilómetros, casi en línea recta, siempre á la vista del mar, está el viajero en Gijón, cuya estación casi terminada por completo, se compone de un extenso y hermoso edificio de viajeros, de una hermosa rotunda para máquinas, de muelles cubiertos y descubiertos y de todas las demás dependencias indispensables al servicio de viajeros y de mercancías.

CRÓNICA.

Tarifas telegráficas. El jueves se han publicado oficialmente las tarifas para la transmisión de telegramas por el cable trasatlántico de Lisboa á Pernambuco. Hé aquí los precios por despacho de 20 palabras desde cualquier estación española:

Para Madera (isla de la) 20 pesetas; para San Vicente (islas de Cabo Verde) 65; para Pernambuco 145'50; para Bahía y Pará

200'50; para Río-Janeiro 225'50; para Santos, Santa Catalina y Río Grande del Sur 254'50.

Neutralización de los ferro-carriles. Escriben de Santander que este asunto ha entrado, según se dice, en una nueva fase muy favorable al éxito del proyecto. Últimamente se ha asegurado que los trenes recorrerán la línea del Norte hasta Irun.

Viajes á Santander. Del 4 al 8 del mes próximo se establecerán los trenes de recreo á Santander, á precios reducidos. Desde Santander á Bayona y Burdeos hay ya establecidos servicios marítimos para facilitar el viaje al extranjero; y en el Sardinero se han hecho muchas mejoras este año y se abrirá en breve el tranvía.

Estación de Atocha. Ha sido aprobada la cuenta de gastos hechos para la construcción de la doble vía y apartadero de los Doks de Madrid, hoy convertidos en cuartel.

Puerto de Santander. Escriben de Santander que ya se han subastado las obras para el ensanche del muelle de Calderón, desde la capitania del puerto hasta la aduana, debiendo empezar en breve los trabajos.

Nuevo puente. Dicen de Lérida que para fines de Setiembre se colocará el nuevo puente de palastro sobre el Sagre.

Nomenclator telegráfico. Se acaba de publicar un nomenclator de estaciones telegráficas formado por la oficina internacional telegráfica. Se compone de dos partes: la primera comprende todas las estaciones telegráficas del antiguo continente; la segunda comprende la América del Norte, esto es, los Estados Unidos, el Canadá, Terranova y la isla de Cuba. Todo forma un volumen de 200 páginas, impreso en Berna.

Cable lusitano-brasileño. El ayuntamiento de Lisboa ha contestado por el cable á una felicitación que le ha dirigido el ayuntamiento de San Vicente (isla de Cabo Verde) con motivo de la inauguración de la comunicación telegráfica que une ya á Portugal con aquel punto y que en breve lo unirá con la América del Sur.

De las mismas islas se ha recibido el siguiente telegrama:

San Vicente (isla de Cabo Verde), 19.

Van tendidas más de 1.300 millas de cable entre esta isla y Pernambuco (Brasil).

Otro telegrama recibido el martes, dice así:

Lisboa, 22, (noche).

La América del Sur y Europa están ya unidas por un cable telegráfico.

El rey de Portugal ha recibido una felicitación fechada en el Brasil.

Río-Janeiro, 1.º Junio.

El vapor «Hooper», que conduce el cable que, partiendo de las pequeñas Antillas debe unir los Estados Unidos con el Brasil, ha sumergido ya una gran parte de su cargamento y se espera de un momento á otro la apertura de esta nueva comunicación telegráfica.

En París y Londres se hallaba muy extendida la noticia de que la poderosa casa Rotschild iba á ofrecer su apoyo al Tesoro español, ayudando al gobierno con su crédito, para terminar la guerra civil y salir de los más grandes conflictos financieros. A esto

se debía la mejora que tuvieron los valles españoles en Inglaterra y Francia.»

Cable costero-cantábrico. Probablemente se tenderá un cable telegráfico entre Santander y Bilbao, para asegurar por completo las comunicaciones entre ambos puntos

Otro cable á la Madera. En Gibraltar se ha abierto al público una nueva línea telegráfica entre dicha plaza y las islas de Madera y San Vicente, cuyo servicio se extenderá muy pronto hasta la América del Sur.

Legado importante. El ayuntamiento de Cádiz ha nombrado una comisión especial para que se ocupe de las mandas legadas por D. Diego Fernandez Montañés, que falleció en Madrid el 25 de Enero, quien, entre otras varias, dejó el remanente de sus bienes para el abastecimiento de aguas á Cádiz, para la limpieza del puerto y construcción de diques y dársenas, para restablecer en la provincia una granja-modelo y en Cádiz un colegio nava civil.

Inauguración. El viernes pasado era el día designado para la inauguración al servicio público del trozo de vía férrea entre Vinaixa y Borjas.

No sabemos si lo habrán impedido los carlistas.

Anticipo. Dice un diario:

SINDICATURA DE LA QUIEBRA

DEL FERRO-CARRIL DE BARCELONA Á SARRIÁ.

	ESCUDOS.
Existencia del mes anterior.	22.573'798
Productos desde el 20 de Mayo al 19 del corriente mes.	10.989'130
Gastos.	33.562'928
Por personal, material y demás gastos de explotación.	5.864'568
» 10 cupones núm. 11 satisfechos en este mes á 3 escudos uno	30 »
» 12 id. id. 12 id.	36 »
	5.930'568
Existencia en caja.	27.632'360

Barcelona 20 de Junio de 1871.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS

JUNTAS GENERALES.

Compañía de los ferro-carriles de Palencia á la Coruña y de Leon á Gijón, ó del Noroeste de España.—*Secretaría general.*—No habiendo podido tener efecto por falta de presentación del suficiente número de acciones la Junta general ordinaria de señores accionistas convocada para el día 31 de Mayo último, el Consejo de administración, en cumplimiento de lo que previene el art 37 de los estatutos, ha dispuesto convocarla para el día 28 del corriente, á la una de la tarde, en el domicilio social, calle de la Salud, número. 13 principal.

Con arreglo á lo que en el párrafo segundo del mismo artículo se establece, serán válidos los acuerdos de esta reunión, cualquiera que sea el número de accionistas que concurren y el de las

acciones que posean ó representen, siempre que recaigan sobre las resoluciones puestas á la orden del día.

Los depósitos ya hechos y que no se retiren serán válidos. Los que nuevamente deseen hacerse puede efectuarse en la secretaría general, en Madrid, calle de la Salud, núm. 13, principal, ó en París, rue Lavoisier, núm. 5.

Madrid 20 de Junio de 1871.—El secretario interino, J. de Tolentino.

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 intervale 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 1871.—P. A. del Consejo.—El vocal secretario, Rafael Tamarit de Plaza

TITULOS Y DIVIDENDOS

Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—El Consejo de administración de esta Compañía ha dispuesto se proceda á los sorteos correspondientes á Junio y Diciembre de 1873 y Junio del corriente año para la amortización de obligaciones, cuyos actos tendrán lugar el día 30 del actual á las dos de la tarde:

En Madrid, en el domicilio social, Atocha, 20, segundo, para las obligaciones de la línea de Pamplona, y en Barcelona, en las oficinas de la Dirección general, sitas en la estación de Zaragoza para las de la línea de Barcelona

Los sorteos serán públicos y podrán presenciarnos cuantos deseen concurrir á ellos. Los poseedores de las obligaciones cuyos números salgan premiados podrán presentarlas al cobro de su importe en las Cajas de la Sociedad, sitas en las referidas oficinas de Madrid y de Barcelona, y en la de París, rue de la Victoire, núm. 56, desde el día 3 de Julio próximo, todos los no feriados, desde las once de la mañana á las tres de la tarde.

Madrid 16 de Junio de 1871.—El administrador delegado, José Gomez Acebo.

Sociedad general de Crédito moviliario español.—Verificado el sorteo anunciado en la *Gaceta* de 11 de este mes para reembolso de la vigésima parte de los 7 millones de reales emitidos en obligaciones destinadas al pago de la fábrica del gas de Madrid, han sido premiadas las series siguientes:

Série	28	Núm.	676 á	700
—	95	—	2.351	2.375
—	4	—	76	100
—	43	—	1.051	1.075
—	29	—	701	725
—	138	—	3.426	3.450
—	10	—	226	250

En su consecuencia los tenedores de dichas obligaciones pueden presentarlas al cobro en las oficinas de esta Sociedad desde 1.º de Julio próximo todos los días, excepto los festivos, con carpeta duplicada, desde las diez de la mañana á las dos de tarde.

Madrid 23 de Junio de 1871.—El jefe de secretaría, Pablo Badals Cerveró.

Sociedad general de Crédito moviliario español.—Se ruega á los señores accionistas de la Sociedad general de Crédito moviliario español, tenedores de las acciones provisionales, cuyos nú-

meros se indican más abajo, que no han satisfecho todos los dividendos pasivos reclamados, se sirvan verificar el pago de dichos dividendos pasivos en el término de 15 días, á partir del 25 de Junio corriente. Pasado este plazo se procederá por cuenta y riesgo de los morosos á la venta de los títulos que no hayan completado el pago en la forma y según previene el art. 20 de los estatutos.

El pago de estos dividendos pasivos en retraso podrá efectuarse en Madrid, en el domicilio de la Sociedad, paseo de Recoletos, núm. 9, ó en París, boulevard Haussmann, 25 esquina á la calle Halevy.

Números de las acciones provisionales cuyo completo pago no se ha efectuado.

5.817—23.801—25.026—30.275—105.147—117.901 á 903—120.093 á 96—121.264 á 88—122.238—122.348 y 49—124.152 á 56—124.449 á 51—126.062—126.543—131.468 á 83—132.906 y 907—134.320—137.896 á 910—138.004—138.035—138.136 á 40—138.787 y 88—140.392 á 416—140.841—141.208 á 57—141.792—141.841 á 60—142.844—144.338 á 53—145.822—146.428 á 30—147.240—147.250—147.741—149.185 á 88—150.381—150.383 á 86—151.662—151.853 á 57—154.628 y 29—155.302—156.347 á 71—156.968 á 71—157.097 y 98—157.352 á 401—160.153 á 55—166.129—166.416—169.021 á 23—169.136 á 140—169.587 á 91—169.677 á 86—170.152 á 55—172.071 á 95—172.680—173.915—175.586—176.048—181.093—182.454—182.681 á 99—182.959 y 60—186.076 á 200—187.719—187.115 á 119—189.236—191.009—192.191 á 95—196.593—197.713—201.087—205.704—213.460—213.805—216.651—219.856 á 75—220.370—222.180 á 200—223.776 á 600—225.506 á 508—225.613—225.616 y 617—226.081 á 85—239.824 á 240.000.

Madrid 24 de Junio de 1874.—El jefe de secretaría, Pablo Baldas Cerveró.

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 pague un dividendo de Rvn. 66'50 (frs 17'50) por resto de las utilidades del ejercicio de 1873, cupon número 35 de las acciones.

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

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

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

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

Números.—3.011—á—3.018.

—35.521—á—35.530.

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

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

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.

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

ADELANLOS

BUENA FÉ

EN LA

EN EI

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.

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.

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

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

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.

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

VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

Ponemos en conocimiento de las personas que necesiten tras-
ladarse 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 Marse-
lla, con indicacion de los dias de salida, precios del pasaje, du-
racion de la travesía y noticias interesantes acerca de las como-
didades con que se efectúan los viajes.

NÚBES Y FLORES.

VERSOS DE

D. Fernando Martinez Pedrosa

con un juicio critico de *Campoamor*, apuntes biográficos del au-
tor 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 CARRETE-
ras, á 2 reales.

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS Á 5
reales.

Estas obras se hallan de venta en las librerías de D. Justo Ser-
rano, Pasaje de Matheu; D. Leocadio Lopez, Cármen 13; D. Leon
P. Villaverde, Carretas 4; D. C. Bailli-Baillere; D. Miguel Ola-
mendi; Sra. Viuda é hijo de Cuesta, Carretas 9; Escribano, Prín-
cipe 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 ÁNGELES, 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, fabri-
cacion 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 núme-
ro 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 ilu-
minados mejores que se conocen, las explicaciones más detalla-
das 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 cuan-
tas clases sirventes el buen gusto.—24 grandes patrones para cor-
tes de vestidos, tamaño natural.—Varas tapicerías en colores,
punto Berlin.—Algunas piezas de música.—100 figurines en ne-
gro y 48 ó más sobre acero, iluminados.—1.200 ó más columnas de
lectura, tamaño gran folio, impresas sobre papel vitela, que con-
tienen 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^a. Ingenieros mecánicos,
calle de Milans, núm. 3, BARCELONA.

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

Economía y perfecta regularización.

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

Útiles y herramientas para contratistas, etc. Confeccion de pla-
nos y presupuestos, etc.

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



VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA

Salidas de Cádiz. el 30 de cada mes.

Salidas de Santander. el 15 de id.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS

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

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

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEA	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.			
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.	TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto			Brutos.	Kiloms.	En mas.	En menos.	En mas.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo											
Madrid á Cartagena...											
Albacete á Cartag.											
Alcázar á Ciudad-Real											
Manzanares á Córdoba.											
Norte de España.....	13 al 19 Mayo.....	24.556			2.566.623	98.719	2.457.426	89.512	109.197	4.207	
Tudela á Bilbao.....											
Valencia á Almansa y											
Tarragona.....											
Sevilla á Cádiz.....	23 al 30 Abril.....				866.121	118.094	313.393	102.733			
Córdoba á Sevilla.....	16 al 22 Abril.....	6.683	28.583	115.340	843.943	136.694	302.253	120.307	41.870	16.587	
Zaragoza á Barcelona.											
Barcelona á Pamplona.	7 al 13 Mayo.....	16.017			921.789	77.399	841.617	79.860	80.172	6.599	
— á Francia.....											
— á Tarragona.....											
— á Sarriá.....											
Lérida á Reos 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 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 20 AL 26 DE JUNIO DE 1874.

CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SABADO.	LUNES.	MARTES.	MIERCOLES.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	13 22	13 50	13 31	13 55	13 55	13 60	Albacete.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	13 20	13 57	13 40	13 60	13 60	13 60	Alicante.....	..	3/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 15	17 25	17 25	17 ..	17 ..	17 22	Almeria.....	..	1/8
Deuda del personal.....	Avila.....	..	3/8
Material del Tesoro no preferente con interés...	Badajoz.....	..	3/8
Bonos del Tesoro.....	48 50	48 30	48 30	48 20	48 25	48 ..	Barcelona.....	..	3/8
Deuda amortizable de primera clase.....	Bilbao.....	..	3/8
Deuda amortizable de segunda idem.....	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 ..	98 ..	98 10	98 10	98 50	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 2.000 rs.....	Córdoba.....	..	..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	Coruña.....	3/4	3/8
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	Cuenca.....	..	..
Idem 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	Gerona.....	1/2	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	Granada.....	par	..
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	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.....	1/2 p.	..
..	Segovia.....	..	..
..	Sevilla.....	..	..
..	Soria.....	1/2 p.	1/8
..	Tarragona.....	par	1/2
..	Teruel.....	..	..
..	Toledo.....	3/4	..
..	Valencia.....	..	3/8
..	Valladolid.....	..	1/2
..	Vitoria.....	1/4	1/2
..	Zamora.....	..	..
..	Zaragoza.....	..	1/8

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 17 AL 23 DE JUNIO.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 17.	DIA 18.	DIA 19.	DIA 20.	DIA 22.	DIA 23.		
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	13 40	13 20	15 65	13 61	13 70	13 75	Londres, a 90 d/f....	49 40
Titulos del 3 por 100 consolidado, a plazo.....	..	..	..	..	..	..	Paris, a 8 d/v.....	5 13
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 05	17 ..	17 30	17 40	17 50	17 50	Hamburgo, a 8 d/v...	..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Genova, a 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 a Francia.....	41 75	41 75	41 75	41 90	42 ..	41 ..	..	..
— de Tarragona a Barcelona.....	64 ..	64 ..	64 ..	63 50	63 75	63 50	..	..
— de Zaragoza a Barcelona.....	15 50	15 ..	15 ..	15 ..	15 ..	15 ..	..	..
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 a Zaragoza y Alic	Paris 30 de Mayo... 217 50
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Norie.....	.. 192 ..
1859.....	808.206	1.900	57	Enero.—Julio.	desde 1864 99	Zaragoza a Barcelona...	Bruselas 28 Mayo... 300 ..
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	.. 99	Zaragoza a Pamplona...	.. 125 75
1858.....	230.000	..	57	..	desde 1861 47	Córdoba a Málaga.....	.. 57 ..
..	..	..	..	..	..	Córdoba a Sevilla.....	.. 215 ..
..	..	..	..	..	..	Sevilla a Jerez.....	.. 60 ..
..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real a Badajoz...	.. 39 ..
..	..	..	..	..	..	Barcelona a Francia.....	Barcelona... 49 ..
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 47	Targ. a Martorell y Barc	.. 100 ..
..	..	..	..	..	..	Noroeste.....	Bruselas 28 Mayo... 6 ..
..	..	..	..	..	..	Lérida a Reus.....	Paris 30 de Mayo... 26 50
..	..	2.000	..	..	..	Barcelona a Gerona.....	Barcelona... 95 ..
..	..	1.900	..	..	..	Almansa a V. y Tarrag...	.. 19 50
..	..	..	..	..	..	Tudela a Bilbao.....	Bilbao 1.ª serie ..
1871-72.....	1.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba a Segovia.....	Madrid..... 665 ..
..	..	..	..	..	..	Gran Central-Peninsular.	..

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