

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

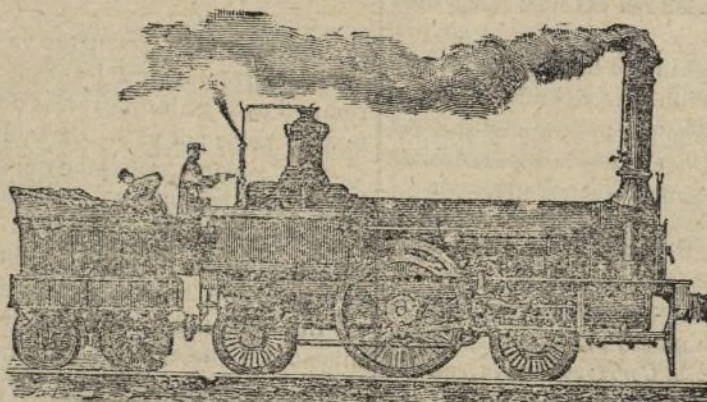
VALENCIA: librería de D. F. Matheu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Deune Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA 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.

Manifestaciones de la opinion.—Círculo de la Union mercantil.—Granada á Bobadilla.—Sociedad de Agricultura y Aclimatacion.—Pagos en metálico.—El timbre de los giros.—Ferro-carriles peninsulares.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Congreso internacional de Bruselas.—Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—Sucesos de Almaden.—Sistema Larmanjat.—Sinistros marítimos.—Empréstito krupp.—Crónica.—Servicio de los ferro-carriles.—Banco de España.—Sociedad de Crédito moviliario español.—Banco de Castilla.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

MANIFESTACIONES DE LA OPINION.

Las obras rentísticas del Sr. Camacho no han tenido mejor suerte al tomar cuerpo en la forma de decretos, que cuando se anunciaban como propósitos. Antes al contrario, la realidad ha excedido en mucho á lo que sus anuncios hacían esperar.

La opinion pública les ha sido unánimemente hostil en España; salvo esas premiosas alabanzas de contados periódicos, que por diversas razones no han tenido más remedio que sostenerlas. Sabido es que esta clase de elogios preconcebidos hay que descartarlos de la opinion en su gran conjunto y en su representacion verdadera.

La Bolsa ha sido la primera y más genuina de las manifestaciones de la opinion; y para proceder con todo desapasionamiento, vamos á consignar cálculos y opiniones de algunos colegas que se distinguen, por su benevolencia unos, y otros hasta por su ministerialismo.

El *Imparcial* del día 8 escribía lo siguiente:

«Desde el 13 de Mayo hasta ayer, ha habido una pérdida efectiva de 833 1/2 millones de reales, sólo en el consolidado interior y exterior, bonos y obligaciones por ferro-carriles.

La pérdida efectiva en el consolidado interiores de 424 2/3 millones.

Tal es el resultado de la baja de la Bolsa desde el 13 de Mayo sólo en esos valores.

Y, sin embargo, han sido publicados unos presupuestos que, segun dice el ministro de Hacienda, saldarán con un sobrante; aunque segun la opinion de todos lo demás saldarán con un déficit considerable.

«En dos meses escasos 833 1/2 millones de pérdida en la fortuna pública! ¡Y el señor ministro tan satisfecho de su obra!»

El mismo periódico, y en el mismo día, decia refiriéndose al martes:

«En la Bolsa se hicieron ayer tarde á primera hora algunas operaciones de 3 por 100 interior al contado á 11'65; pero despues fué bajando este cambio hasta cotizarse á 11'30 y 11'25. Como es natural, á medida que bajaba el consolidado, bajaron los demás valores, haciéndose las subvenciones viejas de ferro-carriles á 22, y los bonos del Tesoro á 42'50.

Los hipotecarios del Banco de España se vendieron á 96'50 y las acciones del mismo subieron á 150.

El descuento de carpetas estuvo á 44, y el de los cupones á 53 los viejos y á 64 1/2 los nuevos.

En el bolsin reinó por la noche mucha desanimacion, ofreciéndose consolidado á 11'20.»

Al día siguiente jueves, todo el mundo sabe lo que pasó en la Bolsa, donde el consolidado interior llegó á descender á 10'50, cifra desconocida desde los famosos Vales reales en tiempo de Fernando VII; si bien se repuso el cambio á última hora, por haberse anunciado la salida del Sr. Camacho del ministerio, quedando á 11'00.

Tal era el estado de la opinion, que la *Correspondencia* no pudo menos de decir el miércoles por la noche:

«La baja de la Bolsa y la cuestion de Hacienda traen muy preocupada la atencion de los hombres de negocios.»

Y como confirmando esa agitacion, añadía:

«Esta tarde se ha reunido por citacion del señor ministro de Hacienda, el sindicato de acreedores del Estado.»

Queriendo poner un paliativo á semejante estado de agitacion, decia despues:

«El sindicato de acreedores nombrado en tiempo del Sr. Carvajal, y reunido esta tarde por el Sr. Camacho, parece que continuará hasta terminar algunos asuntos que aun tiene pendientes.

Su reunion de hoy no tiene relacion con las nuevas cuestiones surgidas con los acreedores.

¿Es siquiera racional el contenido de las últimas líneas? Pero el colega ministerial ha ido más allá añadiendo:

«El marqués de Vallejo, el de Urquijo y otros capitalistas españoles de acreditado patriotismo han hecho la renovacion de pagarés *sin gran dificultad*; pero otros varios acreedores, especialmente algunos extranjeros, segun hemos oido hoy, se muestran poco benévolos con el ministro de Hacienda y con el Tesoro español.»

Lo de los banqueros nominalmente expresados lo hemos oido contar de muy diverso modo; pero, aun cuando hubiera sucedido como supone la *Correspondencia*, queda la declaracion de que otros acreedores nacionales y extranjeros están muy lejos de conformarse con que se aplacen los vencimientos.

Y al hablar de los extranjeros, nos recuerda la parte más triste del efecto producido en la opinion por las medidas del Sr. Camacho. No sólo la sensacion ha sido profunda, sino que en Inglaterra, donde las cuestiones de crédito afectan tanto al público, se han tomado medidas muy graves: al mandamiento de embargo provisional, expedido por un juez de Lóndres, de los pagarés de Riotinto, han seguido gestiones cerca del gobierno británico, tales como la contenida en el siguiente telegrama:

LÓNDRES, 8.

«Una comision de tenedores ingleses de la deuda española se ha presentado á lord Derby, ministro de negocios extranjeros, entregándole el contrato que celebraron con el ministro de Hacienda español Sr. Echegaray sobre el pago de los cupones vencidos, á fin de que el gobierno inglés se entere de dicho asunto.

Lord Derby ha manifestado que le examinará.»

No hay que hablar de la actitud de la prensa de Inglaterra, pues llega al punto que la misma *Correspondencia* no puede menos de citar algunos ejemplos como el del *Standart*.

Seria interminable la tarea de consignar todas las opiniones que se emiten contra las medidas del Sr. Camacho, y además nuestros lectores las oirán en todas partes como nosotros. Hemos citado algunas sólo por no guardar un silencio absoluto en estas materias, silencio que seria hasta sospechoso, y por nuestro deseo de abstenernos en lo posible de emitir ideas propias, desconfiando de poder hacerlo con la circunspeccion que exige la situacion en que se encuentra la prensa.

Para concluir, otro parrafito de un colega diario:

«Tenemos entendido que el Banco no quiere encargarse del cobro de los nuevos impuestos de guerra, á causa de la gran dificultad con que, en concepto del mismo, se va á tropezar en la práctica para el cobro de algunos artículos.»

A pesar de que nunca nos hemos distinguido por nuestra benevolencia hácia el Banco de España, no podemos menos de aplaudir su prevision y buen juicio, si es cierta la resolucion á que se refiere el párrafo que acabamos de copiar.

Sin embargo de todo, el Sr. Camacho continúa siendo

ministro de Hacienda rodeado de los demás ministros que han apadrinado su obra.

¡Y todos contentos y felices!

CÍRCULO DE LA UNION MERCANTIL.

Con numerosa concurrencia se celebró el martes último en el gran salon del Círculo de la Union mercantil la reunion para tratar de varios de los impuestos últimamente decretados por el Sr. Camacho.

El presidente, al exponer el objeto de la reunion, indicó los principales puntos que en su concepto deberian tratarse, fijándose principalmente en el impuesto sobre las ventas, la supresion de la venta libre del tabaco de regalia y el recargo sobre la contribucion industrial.

El espíritu general dominante en la reunion era el mismo con que el país entero ha recibido las disposiciones rentísticas del ministro de Hacienda, y muy particularmente contra la resurreccion de la antigua alcabala, que no otra cosa es, aunque muy empeorada por su insólita extension y vejatorio sistema de cobranza, el impuesto sobre las ventas, préstamos, etc.

Todos los señores que tomaron parte en la discusion estuvieron conformes en lo absurdo é impracticable del tal impuesto, habiendo hablado los Sres. Casariego, que dió algunos datos acerca del de los fósforos, Escalante, Landeta, La Riva (D. Eduardo) que expuso cálculos demostrando la enormidad de la gabela sobre las ventas, si se realizase en su integridad; Pastor, Pakinson, Prast, Heras, Riviere, Rivas, secretario del Círculo y algunos otros.

Todos ellos expusieron las vejaciones que en diversos conceptos entraña esa recrudescida restauracion de la alcabala; contra la que sonó más de una vez la palabra *rechazar*; todos hicieron mencion de la persistente injusticia con que se viene haciendo del comercio y la industria, no sólo el vehículo de crecientes exacciones, sino que hasta se le quiere convertir en administrador y recaudador de tributos que el mismo Sr. Camacho ha declarado que no se encaminaban á pasar sobre el comercio, sino sobre el público comprador.

Cierto que, en último resultado, todas las contribuciones recaen en el consumidor; pero no lo es menos que se vejan y se dificultan y arruinarán las operaciones del comercio y de la industria cuando, por su conducto y obligando á anticipar fondos y á inventar mayores capitales, se restringe la vida mercantil é industrial.

Varios de los oradores hablaron de proponer al ministro medios con que sustituir el onerosísimo gravamen del timbre sobre los objetos de venta; pero dominó por último la idea de que los ministros, al aceptar y aun al solicitar sus puestos, deben llevar á ellos el oficio aprendido, y no hacer de su estancia en el poder ocasion de aprendizaje, y de la fortuna pública *materia vili*, cadáver de anfiteatro donde ensayar sus torpes manos y sus confusas ideas acerca de la administracion pública.

Convino, pues, en que una comision del Círculo se dirigiria al señor ministro de Hacienda para representar contra las medidas que afectan al comercio y á la industria en nombre y representacion de los comerciantes é industriales de Madrid, acordándose tambien poner el acuer-

do en conocimiento de los de provincias, por si quieren adherirse, siendo ya varias las adhesiones que anticipadamente se han dirigido á diferentes socios del Círculo.

La comision que ha de visitar al ministro la componen los nueve miembros de la Junta directiva del Círculo, otros nueve señores en representacion de los principales grupos, designándose entre otros á los Sres Escalante, Pakinson, Pastor y Prat; y además que formen parte de la comision todos los socios ex-diputados y ex-senadores que la corporacion cuenta en su seno.

La sesion terminó á las once de la noche, reinando la más perfecta unidad de pareceres, y proponiéndose celebrar nuevas reuniones para defensa de los intereses de la sociedad, que son los del público en general.

GRANADA Á BOBADILLA.

Las palabras que hemos publicado recomendando al gobierno la mayor circunspeccion y prudencia en aplicar los rigores de una fuerte multa á una Compañía concesionaria de un camino de hierro, nos han puesto en el caso de llegar á saber que se trata de la línea de Granada á Bobadilla y que la penalidad en cuestion es la consignada en la ley de 3 de Marzo de 1872.

Y no nos arrepentimos por cierto de haber tomado cartas en el asunto: pues al averiguar de qué camino se trata, hemos adquirido un conocimiento perfecto del asunto y numerosos datos que convencerán á todos de las poderosas razones que militan en favor del concesionario, pues la línea estaba concluida dentro del plazo, tomando en cuenta el tiempo que tenia derecho se le abonase, por causa de fuerza mayor, durante los sucesos de Andalucía del verano anterior.

La cuestion merece ser tratada extensamente, y así lo haremos en uno de nuestros próximos números.

Entre tanto, sólo adelantaremos que la *Correspondencia* no estuvo en lo cierto en las dos últimas noticias, contradictorias entre si, que publicó hace dias en dos de sus números. Ni una ni otra eran exactas y el asunto está todavía sin resolverse definitivamente.

El ministro y el director de Obras públicas quieren sin duda decidir la cuestion con gran pulso, y hacen perfectamente. Lo probable es que se deje la resolucion al mismo alto Cuerpo que dictó la ley, por ser el que tiene plena jurisdiccion y más perfecta imparcialidad.

SOCIEDAD DE AGRICULTURA Y ACLIMATACION.

El sábado 4 del corriente se reunió en Junta general la Sociedad española de Agricultura y Aclimatacion, para nombrar el Consejo de Administracion, resultando elegidos los señores siguientes:

Marqués de Alcañices.—D. Agustin Alfaro.—D. Adolfo Bayo.—D. Manuel Becerra.—D. Francisco Javier de Bona.—D. Félix Borrel.—D. José Canalejas y Casas.—D. E. Cánovas del Castillo.—Marqués de Castro-Serna.—D. José Ceriola.—D. José Elduayen.—Duque de Fernan-Núñez.—D. Francisco Goicorrotea.—D. Ramon Goicorrotea.—Don Manuel M. José de Galdo.—D. Miguel Lopez Martinez.—

Marqués de Loring.—D. Estanislao Malingre.—Marqués de Monistrol.—D. Ramon Torres Muñoz y Luna.—D. Juan Navarro y Vera.—D. Agustin Pascual.—D. Bralio Anton Ramirez.—Marqués de Remisa.—D. Ramiro Saavedra.—Marqués de S. Carlos.—D. Manuel María de Santana.—Don José Emilio de Santos.—D. Manuel Silvela.—Marqués de Torres de la Presa.

Levantada la sesion de la Junta general y hallándose presentes veintiuno de los treinta señores elegidos, se constituyó el Consejo de Administracion para designar los que habian de desempeñar los cargos, y quedaron elegidos:

PRESIDENTE.

Marqués de Alcañices.

VICE-PRESIDENTES.

D. Francisco Goicorrotea.

D. Manuel Becerra.

SECRETARIOS.

Marqués de Castro-Serna.

D. Braulio Anton Ramirez.

D. Ramon Goicorrotea.

D. Juan Navarro de Ituren y Vera.

TESORERO.

D. Adolfo Bayo.

CONTADOR.

D. Miguez Lopez Martinez.

DIRECTOR DE LABORES.

D. Estanislao Malingre.

Constituido así el Consejo y designados los señores que han de ejercer los cargos, se procedió al nombramiento de una comision ejecutiva compuesta del presidente, uno de los vice-presidentes, uno de los secretarios, el tesorero, el contador, un vocal y el Director de labores, comision para la que se designó á los señores:

Presidente, Sr. Marqués de Alcañices.

Vicepresidente, Sr. D. Manuel Becerra.

Secretario, D. Braulio Anton Ramirez.

Tesorero, D. Adolfo Bayo.

Contador, D. Miguel Lopez Martinez.

Vocal, D. Agustin Alfaro.

Director de labores, D. Estanislao Malingre, iniciador del pensamiento.

Se autorizó á esta comision directiva para el otorgamiento de la escritura social, para hacer el contrato de trasferencia con el Sr. Malingre, para tomar posesion de la huerta y olivar de Atocha, donde la Sociedad ha de instalarse y comenzar sus trabajos, para recaudar el 25 por 100 del importe de las acciones y para tomar todas las demás medidas propias para dar principio al objeto social.

Se ha dado, pues, un gran paso en favor de la Agricultura, cuyo desarrollo y prosperidad han de ser la primera etapa para la regeneracion de nuestro desgraciado país; y digamos en honor de todos que, si bien ha sido necesario trabajar para constituir la Sociedad, esos trabajos han sido relativamente fáciles, por la buena voluntad con que los han secundado casi todas las personas de quienes se ha solicitado el concurso. La institucion nace, pues, bajo los

mejores auspicios, y podemos augurarle larga vida, y éxito á los fines que la guían.

PAGOS EN METÁLICO.

Hemos recibido la siguiente carta, escrita en prevision de que el gobierno decreta la circulacion forzosa del papel-monedilla, medida que es de temer despues de las dictadas por el señor ministro de Hacienda.

«Sr. Director de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

Muy señor nuestro: Siéndonos indispensable pagar las primeras materias y mano de obra de nuestra fabricacion en metálico sonante, y en la expectativa del quebranto que puedan sufrir en su cambio á metálico los billetes en circulacion, ó que en adelante se establecieran, sean ó no de curso forzoso, los fabricantes de Sabadell y Tarrasa cuyos nombres van continuados al pié de la presente, han convenido no admitirlos en pago de sus facturas, quedando subsistentes las condiciones que han regido hasta aquí que son las siguientes:

Los precios de venta se fijan como hasta hoy en el concepto de cobrar su importe en moneda de oro ó plata efectiva, aunque se declare forzosa la admision de algun papel-moneda establecido ó que en adelante se estableciera.

En su virtud y siendo otro de los firmantes de dicho acuerdo, tengo el gusto de acompañarle por separado un ejemplar de dichas condiciones, que les suplicamos se sirvan devolvernos autorizado con su firma, pues que sin ella no serian posibles nuestras transacciones.

De V. afectísimos y S. S. Q. B. S. M.—Siguen las firmas de 67 fabricantes de Sabadell y 72 de Tarrasa.»

EL TIMBRE EN LOS GIROS.

En la *Correspondencia* del miércoles último hemos visto una interpretacion acerca de los sellos de guerra aplicados á las letras de cambio, que si bien deberia parecer poco verosímil por el hecho de ser justa, tiene todas las trazas de ser cierta apareciendo en un periódico tan acérrimamente decidido defensor del gobierno, y muy especialmente del señor ministro de Hacienda.

Dice así:

«En algunas casas de Banca de Madrid continúan exigiendo en las letras que se les presentan á negociar (1) el sello de impuestos de guerra de diez céntimos, además del timbre correspondiente de documentos de giro recargados con el 50 por 100 que, por impuesto de guerra, grava la última ley de presupuestos á todas las clases del papel sellado. La exigencia es á todas luces absurda, porque las disposiciones generales insertas en la *Gaceta* del 28 para la exaccion de dicho 50 por 100, reforman el art. 3.º del decreto de Octubre del año último, eximiendo de la obligacion del sello de 10 céntimos del impuesto de guerra á los documentos de giro, libros de comercio, pólizas y otros objetos que, por llevar otra clase de papel sellado, contribuyen á los gastos de guerra con el 50 por 100 de recargo que estableció la nueva ley de presupuestos. Y es natural que así sea, porque de lo contrario las letras y demás documentos eximidos del sello de 10 céntimos pagarían dos impuestos de guerra.»

(1) A nosotros se nos ha exigido por todas las que hemos presentado al cobro desde 1.º de Julio.

FERRO-CARRILES PENINSULARES.

Norte.—Los ingresos de la semana vigesimacuarta se han elevado á 440.250 pesetas, y con relacion á la correspondiente de 1873, resulta un aumento de 119.366 pesetas, ó sea 37'17 por 100 por kilómetro.

Alar á Santander.—El aumento es de 31.879 pesetas, ó sea 20'85 por 100 por kilómetro.

Madrid á Zaragoza y Alicante.—En la misma semana vigesimacuarta, se han recaudado 883.420 pesetas, lo que comparado con el período de 1873, produce un excedente de 148.692, ó sea un 20'24 por 100.

Córdoba á Sevilla.—El aumento en la semana es de 7.415 pesetas, ó sea un 10'90 por 100 por kilómetro.

Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—Aumento en la semana de 145.684 pesetas, ó sea de 199'05 por 100, por kilómetro.

Sevilla á Jerez y Cádiz.—Continúan siendo buenos los ingresos: el de la semana que nos ocupa ha sido con 16.195 pesetas de aumento.

Ferro carriles portugueses.—Los ingresos de la semana han ascendido á 189.276 frs., lo que, con relacion al período correspondiente del año pasado, da un aumento de 10.847 francos, ó sea un 6'08 por 100, por kilómetro.

PRENSA EXTRANJERA.

Moniteur des intérêts matériels.—Hace un extracto de las disposiciones del Sr. Camacho publicadas en la *Gaceta* del 23 de Junio, y ofrece escribir en su próximo número un «análisis completo» de dichas medidas. Tola cortada tiene el colega belga, si su análisis ha de ser completo, como se propone.

La Semaine financière.—«Los fondos españoles se resienten de rechazo por los acontecimientos militares, y tambien de la acogida más que fria que han encontrado las combinaciones financieras del Sr. Camacho. Pero la cuestion financiera permanece en segundo término en presencia de la muerte del general Concha y la retirada del ejército del gobierno.»

Del Crédito moviliario español, dice:

«La nueva reduccion del capital es una medida que no puede tener otro objeto que el de favorecer el desenvolvimiento de los dividendos, lo cual explica bastante la subida de las acciones.»

El corresponsal de Madrid, despues de hablarle de las medidas del Sr. Camacho, le dice que se proyecta una refundicion de toda nuestra moneda de cobre; y con referencia á la absorcion de la línea de Sevilla á Jerez y Cádiz por la de Córdoba, se expresa en estos términos:

«Se sigue hablando de la próxima venta de la línea de Sevilla á Jerez á la Compañía de Córdoba; pero el asunto no parece tan adelantado como generalmente se cree. Las exigencias de la Compañía de Córdoba hacen difícil la aceptacion por los accionistas de Sevilla de las condiciones que se pretenden imponerles. Tan pronto como la Compañía de Sevilla conozca fijamente el estado de las negociaciones pendientes, convocará á sus accionistas y anunciará el pago del cupon de Julio.

Ocupase tambien el corresponsal de las negociaciones para la neutralizacion de la línea del Norte entre Miranda é Irun; pero cree que no tendrán éxito por las exorbitantes exigencias de los carlistas.

Dice por último, que se espera en Madrid la llegada de un representante de la Caja de Descuentos de Paris, encargado de reclamar los fondos necesarios para el pago del último semestre de los pagarés Fould.

L'Industrie.—Publica la Memoria leída á la Junta general de accionistas del Crédito Moviliario español celebrada el día 27 de Junio último. Por separado comenta este documento.

Dice que los fondos españoles han descendido de un modo bastante sensible, á consecuencia de la muerte del general Concha; y despues enumera, aunque rápidamente, las medidas rentísticas del Sr. Camacho.

La France financière.—«Habreis visto, le dice su corresponsal de Madrid, por los decretos publicados en la *Gaceta*, cuán necesario es desconfiar de los compromisos adquiridos en España por los ministros anteriores.»

A que se escriban al extranjero palabras como las que preceden y que nos relevan de reproducir otras muchas que les siguen, ha dado lugar el Sr. Camacho. No queremos decir más.

En cuanto al presupuesto de ingresos, despues de extractarlo añade: ¿A quién se hace creer la posibilidad de cobrar una suma tan elevada, cuando diez y ocho provincias, las más ricas de la Península, están arruinadas? A nadie ciertamente.»

La Finance nouvelle.—Bajo el epígrafe «Crédito moviliario español,» dice: «Continúa subiendo: la semana pasada lo dejamos á 458 francos; hoy está á 490. Todo va bien, y hemos oído decir que pronto llegará á la par. A la verdad que está ya muy cerca.»

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.—Ferro-carriles

Las circunstancias actuales, críticas de suyo y agravadas por las dificultades nacidas de la guerra civil, que impone sacrificios tan penosos á la población, á la propiedad, á la agricultura á la industria, á las clases todas, hacen que el gobierno tenga mayor necesidad que nunca de redoblar sus esfuerzos para impedir que se agraven tantos males con la anulacion del comercio y demás fuentes productoras de la riqueza pública.

Consecuencia inmediata de la guerra, en las comarcas donde esta se sostiene más constante y viva, ha sido la paralización del tráfico por los ferro-carriles; y no solamente en ellas, sino en otras donde la acción de la lucha es ménos directa, se han dejado sentir los efectos de perturbacion tan lamentable, merced á la facilidad con que se interceptan estas vías de comunicacion, y á la vandálica ruina de varias de sus importantes obras.

No ha permanecido el gobierno indiferente á un mal de tanta trascendencia; antes bien ha dictado cuantas medidas excepcionales aconsejaban las circunstancias para asegurar la circulacion de los trenes. Mas á pesar de ello, hay Compañías que tomando por pretexto el estado anormal del país, han desentendido á veces el servicio incurriendo en irregularidades, faltando á la debida exactitud en la observancia de los itinerarios y dejando de entregar las mercancías en los plazos fijados para trasportarlas.

Momentos ha habido en que esto era inevitable en algunas líneas; pero el gobierno está decidido á no tolerar semejantes faltas; que redundan en perjuicio de los intereses generales de la nacion, salvo en los raros casos en que se acredite la absoluta imposibilidad de evitarlas.

Para ello me dirijo á V. S., de órden del Presidente del Poder Ejecutivo de la República, á fin de que ponga especial atencion y particular empeño en regularizar sin demora la explotacion de los ferro carriles en todas las líneas donde sea factible llevar á debido cumplimiento la rigurosa observancia de las cláusulas de concesion, procurando que se subsanen los inconvenientes propios de las circunstancias á fuerza de celo en el servicio.

Las atribuciones que las leyes y reglamentos vigentes otorgan á la autoridad que ejerce V. S., la ilustracion que le distin-

gue, y los medios que están á su alcance para apreciar imparcialmente las verdaderas condiciones de los respectivos casos, dan al gobierno la seguridad de que secundará V. S. eficazmente sus propósitos, no sólo exigiendo de las Compañías la mayor exactitud en el servicio de explotacion, sino amonestándolas, apercibiéndolas y aun imponiéndolas las multas y castigos á que haya lugar en uso de las facultades que conceden á V. S. los arts. 152, 158, 159 y 173 del reglamento para la ejecucion de la ley de 14 de Noviembre de 1855, aprobado por real decreto de 8 de Julio de 1859.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 14 de Junio de 1874.—Alonso y Colm. nars.—Sr. gobernador de la provincia de...

Ilmo. Sr.: Vista la instancia promovida por D. Miguel Gomez Gonzalez solicitando con fecha 10 de Agosto último la concesion que proceda, segun el decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868, para el establecimiento de un ferro-carril que, partiendo de la villa de Los Santos, vaya á terminar en la ciudad de Badajoz:

Visto el expediente instruido al efecto;

El Presidente del Poder Ejecutivo de la República, conformándose con lo propuesto por esa Direccion general, se ha servido otorgar al precitado D. Miguel Gomez Gonzalez, con arreglo al indicado decreto-ley de 14 de Noviembre, la concesion de la línea de que se trata en la parte que afecta al dominio público con el paso sobre las riberas denominadas Guajira, Lantrines, La Torre, Chicapierna y demás cauces de menor importancia, así como tambien por el cruce de las carreteras de la cuenta de Castilleja á Badajoz y de Albuera á Jerez de los Caballeros; sometiéndose el concesionario en la ejecucion y demás actos consiguientes al proyecto y pliego de condiciones particulares aprobados con fecha 13 del corriente.

De órden del expresado Sr. Presidente lo participo á V. I. para su inteligencia y demás efectos.—Dios guarde á V. I. muchos años.—Madrid 16 de Junio de 1874.—Alonso.—Sr. Director general de Obras públicas.

Ilmo. Sr.: El art. 56 del reglamento vigente para la ejecucion de la ley de minas dispone que dentro del término de 15 días, contados desde el siguiente al en que se haya hecho la demarcacion, los interesados ó quienes los representen entregarán en los gobiernos de provincia en papel de reintegro la cantidad de 6 escudos por cada pertenencia completa ó incompleta de mina que fuese objeto del expediente: que igual cantidad se abonará por cada demasia y pertenencia de escorial o terreno, y que además dentro del mismo plazo y tambien en papel de reintegro entregarán la cantidad que corresponda al papel del sello en que haya de extenderse el título de propiedad, insistiendo en la declaracion de que el plazode los 15 días se contará siempre desde la fecha del primer reconocimiento en que á la vez se haya hecho la demarcacion, y que ese plazo no se entenderá prorogado ni suspendido, ya sea porque el ingeniero detenga la devolucion del expediente ya porque se rectifique ó modifique la demarcacion primitiva, ya por cualesquiera otros incidentes que alteren el carácter de definitivos que por regla general han de tener las indicadas operaciones.

La práctica ha demostrado que en muchos casos es imposible el cumplimiento de lo prescrito por ese art. 56, porque segun las disposiciones vigentes el registrador no tiene obligacion de concurrir á la demarcacion; el ingeniero no puede dentro de ese plazo devolver al gobierno civil el expediente; el registrador no sabe la cantidad que debe y quiere pagar; la seccion de Fomento no puede tampoco determinar esa cantidad, porque no le consta el número de hectáreas demarcadas, y de aquí el que con arreglo al art. 64 de la ley reformada se cancelen muchos expedientes de minas por una falta que en justicia no es imputable ni al interesado ni á la administracion, sino al reglamento que impone una obligacion de imposible cumplimiento dentro del plazo señalado,

Es, pues, necesaria y urgente la reforma de ese artículo en lo que se refiere al plazo para consignar el papel de reintegro correspondiente á los derechos de expedición del título de propiedad; y conveniente también la determinación de la equivalencia de esos derechos refiriéndolos á las nuevas unidades oficiales la peseta y la hectárea, sin alterar el impuesto, conservando ese minimum de seis escudos ó 15 pesetas por antigua pertenencia completa ó incompleta, demasia pertenencia de escorial ó terrero, y ateniéndose en lo demás á la orden aclaratoria dictada por el Poder Ejecutivo en 10 de Marzo de 1869.

En virtud de los razones expuestas, el Presidente del Poder Ejecutivo de la República, de acuerdo con lo informado por la Junta superior facultativa de minería y por el Consejo de Estado, ha tenido á bien disponer que el art. 56 de reglamento vigente para la ejecución de la ley de Minas sea sustituido por el siguiente:

Art. 56. Devuelto por el ingeniero el expediente del registro demarcado, el gobernador dispondrá que se notifique inmediatamente al interesado ó representante en la forma prescrita por el art. 40, el número de pertenencias demarcadas.

Dentro del término de 15 días, contados desde el siguiente al de la notificación, los interesados ó representantes consignarán en los gobiernos de provincia en papel de reintegro la cantidad de 15 pesetas por cada expediente cuando este no comprenda más de 15 hectáreas si el mineral objeto de la concesión fuese hierro, carbon de piedra, antracita, lignito, turba, asfalto, arcillas betuminosas ó carbonosas, sulfato de sosa, sal gemma, escoriales ó terreros, y una peseta más por cada hectárea que exceda de las 15. Para todos los demás minerales se abonarán en papel de reintegro 15 pesetas por cada expediente cuando este no comprenda más de seis hectáreas, y además 2 pesetas 50 céntimos por cada hectárea que exceda de seis.

Cuando el expediente comprenda menos de 6 ó 15 hectáreas respectivamente, se abonarán siempre 15 pesetas.

Entregarán además dentro del mismo plazo, y también en papel de reintegro, la cantidad que corresponda al papel del sello en que haya de extenderse el título de propiedad.

De orden del expresado Presidente lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años, Madrid 13 de Junio de 1874.—Alonso.—Señor Director general de Agricultura, Industria y Comercio.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Inglaterra. En la semana terminada el 21 de Junio, los ferro-carriles han recaudado 1 071.821 libras, contra 1.067.678 en la correspondiente de 1873; y el producto medio por día y kilómetro ha resultado de 165 pesetas, lo mismo exactamente que en la del año pasado.

Hace ocho ó diez días se celebró un meeting en Greenwich board worths, (Londres) bajo la presidencia de M. T. Norfolk; y Mr. Barlow, de Charlton, que hace mucho tiempo se ocupa de los ferro-carriles subterráneos de Londres, presentó un proyecto para establecer una vía férrea y un camino para carruajes ordinarios, desde East Greenwich, á través de los pantanos, hasta Blackwallpoint, continuando en seguida por debajo del Támesis, hasta Poplar, poniendo también en comunicación directa los docks de las Indias Orientales, situados al Norte del río, con la calle de Woolwich y Greenwich, situada al Sur. En ninguna parte se presentan más favorables las condiciones geológicas bajo del Támesis. El túnel habrá de tener 600 yardas de longitud.

Alemania. La autorización concedida recientemente por el Consejo federal á las Compañías de caminos de hierro para aumentar sus tarifas en un 20 por 100 no es más que una medida provisional, y sobre la cual el Consejo había resuelto en último lugar oír á los delegados, tanto del gobierno como de las

Compañías de ferro-carriles, antes de proceder á la unificación de las mismas tarifas. Según comunicaciones de Berlín, el Consejo federal no ha tardado en poner en ejecución sus promesas: el 22 del corriente Julio, el departamento de ferro-carriles oír á los delegados del comercio, y los de las Compañías están convocados para el día 31.

CONGRESO INTERNACIONAL DE BRUSELAS.

Señalada para el día 28 del corriente Julio la reunión en Bruselas de los plenipotenciarios para un Congreso internacional, propuesto por el emperador de Rusia, que tiene por objeto reglamentar la guerra, los periódicos belgas publican las bases procedentes de San Petersburgo, que han de servir de punto de partida para las deliberaciones de dicho Congreso.

Aunque, como dice con mucho un colega de Bruselas, parecen una paradoja las palabras *guerra y humanidad*, no es por eso menos satisfactorio que las indicadas bases tiendan á despojar la guerra de muchos de los inevitables abusos de la fuerza, reduciendo sus violencias á lo puramente indispensable.

Las bases presentadas por el Czar son extensas y llenas de minuciosos detalles, por lo que, más que bases, merecen el nombre de Código internacional de la guerra.

En la imposibilidad de reproducir tan largo documento, vamos á consignar el texto de la nota perteneciente al capítulo 1.º de la sección 1.ª que trata de la *Autoridad militar en el territorio del Estado enemigo*, por lo que la nota se refiere á los caminos de hierro.

Dice así:

Nota.—Todo el material de los ferro-carriles, aunque pertenezca á Compañías privadas, lo mismo que los depósitos de armas y, en general, toda especie de municiones de guerra, aunque sean de particulares, están igualmente sujetos á ser poseído por el ejército de ocupación.

7.º El derecho de goce de los edificios públicos, inmuebles, bosques y explotaciones agrícolas pertenecientes al Estado enemigo, encontrándose en el país ocupado, pasa así mismo al ejército de ocupación.

8.º La propiedad de las iglesias, de los establecimientos de caridad ó instrucción, de todas las instituciones consagradas á un objeto científico, artístico y de beneficencia, no está sujeta á ser tomada por el ejército de ocupación. Toda destrucción intencionada de tales establecimientos, monumentos, obras de arte ó museos científicos, debe ser perseguida por la autoridad competente.

COMPAÑIA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

ZARAGOZA Y PAMPLONA Y BARCELONA.

MEMORIA presentada por el Consejo de administración á la Junta general de señores accionistas celebrada el día 14 de Junio de 1874.

SEÑORES:

Por las razones que tuvimos el honor de exponer en nuestra última reunión, la Junta anual de accionistas que previenen los estatutos sociales se celebró el año anterior el 15 de Noviembre, en vez de verificarla en el mes de Mayo, circunstancia que permitió á este Consejo poner en vuestro conocimiento los lamentables sucesos para esta Compañía ocurridos hasta aquella adelan-

tada fecha del ejercicio de 1873, del que ahora venimos á daros detallada cuenta.

Continuando la fratricida guerra al finalizar el año pasado con la misma intensidad que cuando celebramos la última reunión en el mes de Noviembre, continuó también la interrupción del servicio de trenes de nuestras líneas en las importantes secciones de Tafalla á Alsásua y de Lérida á Tarrasa, prosiguiendo del mismo modo las agresiones y ataques al personal y á las propiedades de la Compañía que aun quedaban en pié; así es que, al finalizar este inolvidable y desastroso período, ascendían ya las obras destruidas á mano armada á 19 estaciones, una cochera de máquinas y otra de carruajes, 2 apeaderos, 5 muelles cubiertos de mercancías, 49 casillas de guardas y obreros, 9 puentes y pontones, algunos de tanta consideración como el oblicuo de Osquía y 15 alcantarillas de diferentes magnitudes.

Los accesorios de la vía y el mobiliario y enseres de las estaciones comprendidas entre Tafalla y Alsásua han sido destruidos totalmente, á escepcion tan sólo de los de la de Pamplona, cuya dependencia se ha salvado en parte al abrigo de la guarnición de aquella plaza fuerte.

También sufrieron notables deterioros diversas estaciones y casillas de la línea de Barcelona, de las situadas entre Lérida y Tarrasa, interin estuvo interrumpida la circulación, así como las demás partes accesorias de la vía.

Sería imposible describir los daños sufridos en el telégrafo desde que se inició la guerra en Abril de 1872, pues raro fué el día en que, ya en una ó otra sección ó en varias á la vez de las diferentes líneas de la empresa, no sufrieron desperfectos de consideración los gabinetes y línea telegráfica; los que volvían á ser destruidos tan pronto como eran reparados, ya por la fuerza armada, ya por la gente de los pueblos que, al parecer pacífica, ha sido para nosotros en algunas comarcas de Navarra y Cataluña una verdadera plaga. En la imposibilidad de daros una minuciosa relación de todos y cada uno de los desperfectos que se nos han causado en este indispensable auxiliar de la explotación, perdiendo al propio tiempo que forméis juicio de su importancia, os diremos que la suma de las longitudes parciales de la línea completamente destruida equivale á una extensión de 400 kilómetros y á treinta el número de gabinetes que hubieran podido montarse con todos los aparatos inutilizados. Hé aquí por qué, poseyendo un buen surtido almacén de objetos telegráficos, con los que contábamos poder atender á la conservación de todas las líneas de la Compañía por espacio de 5 ó 6 años, no hemos quedado sin ninguno y ha sido preciso traer nuevos repuestos del extranjero para rehabilitar la línea de Barcelona la última vez que pudimos reanudar la circulación en Enero del corriente año.

Más sensibles fueron, sin embargo, los desperfectos que sufrió el material de tracción y transporte de ambas líneas en los descarrilamientos y choques preparados de intento para destruirle y en los ataques á las estaciones donde se encontraba aquel depositado: 10 locomotoras de las mejores que posee la Compañía quedaron completamente inutilizadas para el servicio durante el ejercicio de que estamos tratando, cuya reparación será costosísima, por haber afectado á las partes principales de sus generadores y organismo. En los incendios ocurridos en Echarri-Aranáz, Alsásua, Pamplona, San Vicente y Monistrol y en los demás accidentes ocasionados intencionalmente, perecieron 40 coches de todas clases, 6 furgones y 33 vagones de mercancías que, unidos al notable deterioro que han sufrido centenares de vehículos en los transportes continuos de tropas y efectos de guerra de todas clases, dentro y fuera de las líneas de la Compañía, en los 185 trenes extraordinarios que se han hecho para este sólo objeto durante el año, representa una pérdida bien dolorosa de nuestros intereses.

La irregularidad con que se ha verificado la explotación de nuestra red, á consecuencia de la suspensión del servicio de trenes durante largos períodos y en los trayectos más importantes

de las líneas de la Compañía por causa de la guerra, ha ocasionado una disminución en los ingresos, comparados con los del ejercicio anterior de 1872, de Rvn. 19.761.972'08 lo que se comprende perfectamente si se tiene en cuenta que la línea de Zaragoza á Barcelona sólo pudo explotarse totalmente, durante el año, 69 días y 4 únicamente la de Zaragoza á Alsásua.

Apesar de la respetabilidad de esta cifra, no es desgraciadamente, la verdadera representación de nuestras pérdidas por este concepto, pues, como vereis demostrado en el lugar correspondiente de esta Memoria, se debe elevar á la de 22.000.000 de reales próximamente, teniendo en cuenta que la comparación se ha hecho con una cifra mermada también á consecuencia de los trastornos sufridos en el año 72, en el que las perturbaciones públicas y la lucha con los partidos en armas se venían sintiendo desde el mes de Abril, si bien no con la intensidad y furia que empezó á desplegarse en los últimos meses de aquel ejercicio.

Si sumamos esta pérdida experimentada en los productos del año de 1873 con la sufrida en el ejercicio anterior de 1872 por idénticas causas ajenas por cierto todas á la Compañía y á las eventualidades á que deben sujetarse únicamente en un país bien regido las especulaciones industriales y le agregamos las cantidades que representan los edificios, obras de arte, telégrafo, material móvil y demás efectos destruidos por la guerra hasta finalizar el ejercicio de que os estamos dando cuenta, asciende el total de estos perjuicios que se nos ha ocasionado en el espacio de 18 meses á 30.000.000 de reales, que á la Compañía debe indemnizar el gobierno pues que todos ellos se han causado por hacer desempeñar á estos poderosos elementos de paz y prosperidad funciones de guerra y de esterminio.

Con este motivo hemos elevado diferentes y razonadas súplicas al gobierno supremo de la nación, dejando sentado nuestro incontestable derecho á ser indemnizados de tan inmensos perjuicios el día, por tantos motivos deseado, en que vuelvan á reinar la tranquilidad y el orden y con ellos puedan los poderes públicos consagrarse á restañar las profundas heridas de la patria y á reparar tantos daños como ha experimentado la riqueza pública en todas sus múltiples manifestaciones. En ese día confiamos que seremos debidamente atendidos, que pocos perjudicados en la lucha tendrán más claro su derecho que las empresas de ferrocarriles, ya que es público y notorio que los ataques de los carlistas se han fundado en la desobediencia á sus mandatos de no transportar las tropas y efectos militares que el gobierno nos obligaba á conducir.

Los gastos de la explotación aparecen disminuidos en su comparación con los del ejercicio anterior del 72 en Rvn. 4.604.086'63: si esta reducción fuese el resultado de mejoras realizadas, nuestra satisfacción sería grande; pero desgraciadamente, no es sino la triste expresión de los trastornos, contrariedades y peligros con que hemos luchado en el malhadado ejercicio de 1873, por causa de la funesta guerra civil, sucesos que absorbieron toda nuestra atención y que imposibilitaron se realizasen aquellas reformas y economías producto de estudiadas combinaciones, para las cuales es indispensable una tranquilidad completa y una marcha ordenada y regular de todos los ramos que forman nuestra vasta empresa. Así es que dicha reducción representa para la Compañía quebrantos importantísimos de que tardará mucho en reponerse y, para una gran parte de sus probos y laboriosos empleados, significa muchos meses de penuria y privaciones para ellos y sus pobres familias, por habernos obligado las circunstancias á declararles escedentes, para reducir los gastos y evitar la ruina de la Compañía.

Desde luego se advierte que el descenso en los gastos de la explotación no guarda proporcionalidad con las pérdidas que hemos tenido en los ingresos; pero circunstancias mucho más poderosas que nuestra acción, impidieron fuese de mayor importancia, como podrán ver los señores accionistas en el lugar correspondiente

de esta Memoria, en el que se detallan las causas más principales que se opusieron á nuestros más decididos esfuerzos.

Con semejantes contrariedades claro es que los productos líquidos del ejercicio de que estamos dando cuenta, habian de ser insuficientes para hacer frente, en la forma que lo hicimos en los anteriores, á las obligaciones que pesaban sobre aquel: así es que con el más profundo sentimiento nuestro, tuvimos que dejar de efectuar las amortizaciones semestrales, el pago del 2.º cupon de las obligaciones de la línea de Barcelona y los de la de Pamplona. El 1.º de las de Barcelona pudo y se pagó sin hacer la amortización semestral, porque según costumbre y con arreglo á las prescripciones del convenio, se anunció el pago á su vencimiento, muy anterior al primer plazo semestral señalado para el sorteo de la amortización de las obligaciones, sin que en aquella época fuera posible prever la gravísima y precaria situación á que el incremento inesperado de la guerra civil habia de conducir á la Compañía, causándola daños y perjuicios de tal consideración que la privasen casi por completo de los naturales rendimientos con que poder atender á dicha amortización en la época prefijada.

La demostración de los productos y gastos en el ejercicio que nos ocupa es la siguiente:

Productos.	Rvn. 22.071.490'44
Procedentes de ejercicios cerrados intereses y descuentos.	» 227.693'56

Rvn. 22.299.184' »

Inversion.

Gastos de explotación. .	Rvn. 15.705.899'72
Gastos en obras mandadas ejecutar por el gobierno y otras de mejora de los caminos. . .	» 704.126'86
Servicio de obligaciones: Importe de los 2/3 del cupon de Enero, línea de Barcelona, derechos de timbre y transmisión y otros gastos. »	4.926.254'70
Adquisición de máquinas »	719.012'18
Gastos verificados durante el ejercicio para reparar una pequeña parte de los desperfectos causados por partidas armadas.	Rvn. 221.399'29 » 22.276.692'75

Sobrante. . . Rvn. 22.491'25

Tal es el resultado del ejercicio, que arroja el balance de nuestra contabilidad cerrado al 31 de Diciembre de 1873; pero al examinarlo el Consejo con la debida atención para presentarlo á vuestra aprobación y exámen, se fijó en la inversión de algunas partidas de los gastos, que aunque hechos por necesidad en el ejercicio de que tratamos, correspondía aplicarlos á los siguientes, que deben recibir el beneficio que representan, con tanto más motivo, cuanto que estando aquel tan sensiblemente castigado, sólo deben dejarse á su cargo los que rigurosamente le correspondan pasando su importe á los que disfruten la mejora de esas inversiones. Nos referimos á las partidas de Rvn. 719.012'18, satisfecha por adquisición de máquinas hecha en 1872 por la necesidad del aumento de tráfico, que al terminar el mismo tuvieron nuestras líneas, y que por las condiciones de su adquisición debían pagarse en su mayor parte en el siguiente ejercicio cuando la interrupción imprevista de nuestras líneas por causa de fuerza mayor, hizo que tuviera que cubrirse esta ineludible atención, en

un ejercicio que no podía recibir el beneficio de tan notable mejora. Otro tanto decimos respecto á las de Rvn. 221.399'29 á que ascienden los gastos verificados durante el año para reparar una pequeña parte de los desperfectos causados en la vía por las partidas armadas y de los 153.000 de la reparación de cuatro de las diez máquinas que fueron destruidas en accidentes de la guerra, cuyas inversiones no pueden en realidad atribuirse á un ejercicio tan castigado en daños y perjuicios y cuyos beneficios han sido por esta causa casi nulos, hasta el punto de no alcanzar á cubrir sus principales atenciones después de las de explotación.

Teniendo esto en cuenta hemos decidido que la primera de dichas partidas pase al cargo de ejercicios sucesivos, que son realmente los beneficiados con este gasto, porque en ellos se utilizarán los elementos de explotación que los han producido, y las dos restantes formen una cuenta especial con cargo al Estado, por el que, según lo tenemos solicitado, deben ser reintegradas á la Compañía en su día con la indemnización de los demás daños causados, que aun no ha sido posible evaluar ni reparar en toda su extensión, así como de los demás perjuicios sufridos por la guerra. De este modo resulta un excedente de Rvn. 1.115.902'72, que se destinará á la amortización de obligaciones por sorteo correspondiente á los semestres de Junio y Diciembre de 1873, que como hemos dicho no pudieron realizarse en la época marcada.

En medio de tanta adversidad y como lenitivo á tantos males como os hemos descrito y tenemos que lamentar, podemos anunciaros que la desgracia no se ha cebado en nuestra empresa con tan pertinaz insistencia en el ejercicio que estamos recorriendo como lo hizo en el anterior: desde el 23 de Enero, que pudimos restablecer el servicio de trenes en toda la línea de Zaragoza á Barcelona, hemos continuado, sin interrupción hasta el día, explotando, aunque laboriosamente, con buen éxito tan importante camino, lo cual nos ha permitido hacer frente á las atenciones pendientes de la explotación, al pago de los plazos vencidos de la compra de las 8 locomotoras, á la amortización ordinaria de obligaciones, y esperamos además, poder estar pronto en situación de anunciar el pago del primer cupon de las obligaciones de Barcelona correspondiente al presente ejercicio, si no tenemos la desgracia de ver interrumpida otra vez la marcha de nuestros trenes por acontecimientos que no es posible prever; pero que son tan posibles en el estado del país. De todos modos, pueden estar seguros los señores accionistas que nada omitirá esta administración de lo que quepa en su posibilidad para evitarlo. Entretanto que la pacificación no sea un hecho y, por consiguiente, que no puedan formarse cálculos y combinaciones fundados para el porvenir, procederá este Consejo, contando con la benevolencia de los interesados en la empresa, con suma cautela en la distribución de los remanentes de productos, para no verse desarmado el día en que necesitase invertir las sumas necesarias para rehabilitar sus caminos y material en el menor tiempo posible á fin de obtener los beneficios completos de la red de nuestras vías, que es lo procedente en una administración previsora por ser lo más conveniente á los intereses que le están confiados.

El Consejo de administración cumple un grato deber consignando en este lugar la satisfacción con que ha visto el comportamiento de todos los empleados de la Compañía durante el aflictivo ejercicio que nos ocupa y en el que han rivalizado en celo y abnegación en el cumplimiento de sus respectivos deberes, sin que las penalidades y peligros en que la mayor parte se han visto envueltos con frecuencia, hayan desmayado su fé y decisión en pró de los intereses de la empresa en que prestan sus servicios; satisfacción de que creemos participarán también todos los interesados en la Compañía.

(Se continuará)

SUCESOS DE ALMADEN.

Tomamos la pluma poseídos de un profundo pesar. Los ingenieros de minas Sres. Monasterio y Buceta han sido villanamente asesinados por una turba amotinada de operarios de las minas de Almaden.

El Excmo. Sr. D. José Monasterio y Correa, inspector general del Cuerpo, Director de la escuela de Minas, diputado y senador en 1872, orador elocuente y economista y escritor distinguidísimo, era uno de nuestros antiguos y mejores amigos, habiendo más de una vez honrado con sus escritos las columnas de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO. La patria ha perdido en él una verdadera ilustración científica y un excelente ciudadano; nosotros y cuantos se honraban con la amistad del Sr. Monasterio, un cariñoso y leal amigo, un consejero juicioso y entendido.

Del Sr. Buceta, á quien no conocíamos personalmente, sólo sabemos que era ingeniero primero, que disfrutaba una merecida reputación en el Cuerpo, y que es también una gran pérdida, aun prescindiendo del interés que aumenta lo trágico de su fin.

Hé aquí como se ha referido tan doloroso suceso:

A las diez y media de la mañana del sábado 4 del corriente, y estando verificando una subasta de labores, ante unos 180 operarios destajistas, estos manifestaron tumultuariamente que no les satisfacía el tipo fijado en el pliego de condiciones, y comenzaron á pedir que se asomara el ingeniero 1.º Sr. Buceta. Dicho señor se asomó y recibió una fuerte pedrada en la cabeza. Sin embargo, bajó con el propósito de calmarlos; pero en el momento de acercarse, unos cuantos hombres se lanzaron sobre él, y le acribillaron á puñaladas en el vientre y en el pecho, de cuyas resultas murió en la noche que siguió al mismo día.

Al tener conocimiento del motin el ingeniero inspector señor Monasterio, que se hallaba en Huibronas, se acercó al lugar del suceso, creyendo que no tenía nada que temer de aquellos desalmados á quienes ningún daño había causado, y le recibieron á tiros, hiriéndole mortalmente cuatro ó cinco proyectiles.

No contentos con esto, le maltrataron y estrangularon, ya derribado en tierra, no durando su existencia más que los momentos suficientes para ser recogido por algunos hombres y conducido á una casa próxima, donde recibió los auxilios espirituales. El gobernador civil interino de la provincia salió por la tarde con alguna fuerza de infantería para aquel punto, y el juzgado correspondiente instruyó desde los primeros momentos el sumario habiéndose hecho varias prisiones.

Es de esperar que con la mayor actividad se descubran los verdaderos autores de tan horribles atentados.

Lo ocurrido á lo que parece, no tiene carácter político. Obedece, según queda indicado á que los trabajadores hicieron exigencias á los jefes del establecimiento para celebrar contratos de escavaciones, que por no ser atendidas dieron lugar á tan desagradables escenas.

Sin embargo, nosotros vemos en ese atentado, sino un delito materialmente político, una tristísima consecuencia del espíritu socialista que, desde hace muchos años, ha venido infiltrándose en las regiones meridionales de España.

El absolutismo, en su forma antigua del más estúpido fanatismo, hace estragos en el Norte; y en el Oriente de nuestra Península; bajo la forma moderna, con los delirios socialistas, ha causado grandes desgracias en el Sur, y sus tendencias no deben ser extrañas al motin que ha producido el asesinato de dos ingenieros ilustres.

El crimen cometido tiene además el carácter repugnante de ingratitude, respecto del Sr. Monasterio. Con la inteligente actividad que le distinguía había conseguido dotar á las minas de Almaden de las máquinas más modernas y perfeccionadas que mejoran no sólo la explotación, sino la condición y salud de los operarios, como sucede por los aparatos para bajar y subir que les

ahorran penosísimas fatigas. Tanta inteligencia, tanta actividad, y tantos desvelos han sido pagados con una muerte horrible y un ensañamiento inconcebible de parte de sus asesinos.

SISTEMA LARMANJAT.

En Bélgica se han hecho recientemente nuevas experiencias para determinar las ventajas del sistema de ferro-carril de Larmanjat, que, como todos saben, consiste en un rail central sobre el cual corren dos ruedas una delante de la otra; estas soportan la parte principal de carga mientras que dos ruedas laterales corren por el suelo; pero sólo llevan una parte del peso que va descausando ya en un lado, ya en el otro, según oscila sobre el centro de gravedad. Estas ruedas laterales de la locomotora, dan la parte principal de la fuerza adhesiva ó de tracción. Se encontró que el coeficiente de tracción es de 0'016 ó 1/63 de la carga, mientras que el de los caminos de hierro comunes es de cerca de 1/250; es, sin embargo, mucho menor que el de un buen camino de Mac Adam, que es de cerca de 25, ó sea una diferencia de 40 por 100 próximamente; esta ventaja disminuye á medida que el terreno es más pendiente. La adherencia de la locomotora fué 13'35 veces mayor que el peso adherente; mientras que los experimentos hechos con una locomotora de Porter y Aveling en un buen camino ordinario, dieron una adherencia correspondiente á la tracción de una carga 12 veces mayor que el peso adherente. La corta economía en este sistema de camino sobre el de hierro ordinario, excepto en casos raros, y los resultados obtenidos, comparativamente pequeños, impedirán su adopción general.

Tal era ya en un principio la opinión de personas entendidas en la materia; opinión de que nos hicimos cargo cuando, hace ya mucho tiempo, dimos cuenta de la vía de rail-único, de Larmanjat.

SINIESTROS MARÍTIMOS.

De los Anuarios publicados por la Dirección de Hidrografía, extractamos á continuación las noticias que dan sobre los naufragios ocurridos en las costas de España é islas Baleares desde 1866 á 1872, ambos inclusive. Es de notar el resultado que respecto á desgracias personales arrojan las cifras de tal estadística, considerando el corto movimiento comercial de nuestra nación, relativamente al de las grandes potencias marítimas; pero debe llamar sobremanera la atención el crecido número de pérdidas completas, ó sea del barco y cargamento, comparado con el total de los siniestros. Únicamente se explica sabiendo que no existen en nuestro litoral los indispensables medios de salvamento; que este servicio apenas ha comenzado en España, mientras que en los demás países civilizados adquiere cada día mayor protección y desarrollo. Es por desgracia bien cierto que, ocupados los ánimos en eternas discordias civiles, no es fácil encaminarlos á lo verdaderamente útil para los intereses del país, y que han de pasar muchos años antes que se ponga remedio en lo posible á los desastres marítimos que suceden en nuestras costas por falta del conveniente auxilio.

Hé aquí el resumen de los naufragios que ocurrieron en los siete años mencionados.

Años.	Siniestros.	Pérdidas totales.	Desgracias personales.
1866	93	59	26 además de tres tripulaciones.
1867	91	76	67 tres id.
1868	129	87	76 dos id.
1869	122	93	50 tres id.
1870	81	72	43 cuatro id.
1871	61	47	28 seis id.
1872	57	42	54 un herido.
Totales...	634	476	349

Comprendidos 156 hombres de las 21 tripulaciones que perecieron, hacen un total aproximado de 505 muertos y un herido.

La verdad es que en todas partes los siniestros marítimos presentan un acrecentamiento alarmante, lo que ha dado motivo para numerosas investigaciones para descubrir y atajar las causas. En Inglaterra es tan grave el mal, que un periódico ha publicado estas terribles palabras:

En 10 años el número de los naufragios en Inglaterra ha sido de 14 201. En 1872, hubo 2.591 buques perdidos, y la mayor parte lo ha sido por la voluntad de sus propietarios. Plimsoll cuenta 9 causas de siniestros que todos podían haberse evitado. Una de las más serias es la cifra exagerada del seguro. Si se asegura un buque y su cargamento por dos millones, no valiendo más que la mitad, un naufragio bien preparado hace ganar, en un abrir y cerrar de ojos, un millonaje. ¿No es horrible? ¿Y no lo es que se enriquezcan los armadores, ahogando á cándidos viajeros? Millares y millares son sacrificados cada año por la rapacidad de los propietarios de buques; cada vez que se señala un siniestro en Inglaterra, se puede exclamar, á ciencia cierta, 5 veces sobre 10: «He aquí un armador que aumenta su fortuna.»

EMPRÉSTITO KRUPP.

La fundición de cañones de Herr Krupp, en Essen, toma de día en día desarrollos cada vez más considerables, producidos por los encargos que afluyen, por decirlo así, de todas las partes del mundo. Además del compromiso que este industrial ha contraído de renovar la artillería de campaña de Alemania, lo que no es pequeña tarea, no ha temido aceptar órdenes de consideración, de Austro-Hungría, de Italia, de España, de los carlistas, y hasta de algunos Estados de la América del Sur. El gobierno alemán se había inquietado, temiendo que estos encargos del extranjero pudieran retardar la entrega de las máquinas destinadas al ejército federal; pero Herr Krupp le ha tranquilizado, asegurándole que estaba seguro de satisfacer sus compromisos en el plazo fijado, y aun antes, pues se ha puesto en aptitud de entregar 100 cañones por semana, en lugar de los 50 á que se había comprometido.

Puede formarse una idea de la importancia de la fábrica de Essen por la suma que tiene que pagar su propietario: como impuesto sobre sus beneficios, se le imponen 54.000 thalers que representan, al tipo de 3 por 100, un producto de 1.680.000 thalers, que vienen á ser poco menos de 25 millones de reales.

Y sin embargo, una fábrica semejante va á ser pronto impotente para responder á todos los puntos del horizonte, en medio de ese furor de ruinosos armamentos que parece haberse apoderado del mundo. Por esta razón Herr Krupp se ha decidido á prever todas las eventualidades y levantar un empréstito destinado á aumentar su fabricación. Va á pedir cerca de 160 millones de reales, garantidos por primera hipoteca sobre su fábrica, y cuyos títulos producirán 5 por 100 de interés. Lo que hay de esta colocación de fondos es que los títulos, de 2 500 frs., serán reembolsables á 2.750 por sorteos sucesivos en menos de ocho años, de 1876 á 1883.

Es verdaderamente deplorable que, á consecuencia de la triste organización de la sociedad política, los capitales encuentren un manantial de beneficios en empresas que no tienden más que á la destrucción de la especie humana.

CRÓNICA.

Ediciones del Quijote. Desde 1605, fecha en que primeramente se publicó la obra, se han hecho en todo el mundo las siguientes ediciones del Quijote: En castellano 417; inglés 201; francés 169; italiano 96; portugués 81; Alemán 70; sueco 13; polaco 8; dinamarqués 6; griego 4; rumano 2; catalán 2; vascuence 1; latín 1; persa 1. En total, 1.076 ediciones.

Accidente desgraciado. Hace pocos días que á consecuencia de haberse inutilizado la máquina del tren que conducía á Santander el batallón de Mérida en el kilómetro 57, varios soldados alarmados se arrojaron del tren, resultando tres heridos con fractura, tres contusos graves y doce leves. De Reinosa salió la máquina de socorro con el botiquín.

Otra desgracia. El mismo día, si no estamos equivocados, el tren 51, según escribieron de Palencia, cogió y dejó muerta á la guardesa del paso á nivel en el kilómetro 294.

Tenedores de la exterior. El tribunal de la Cancillería de Londres ha acordado un mandamiento con carácter interino sobre la transferencia de los pagarés de las minas de Riotinto á favor de los tenedores de la deuda exterior española.

Cable salvado. Un telegrama de Asunción, del 30 de Junio, dice que se ha salvado el cable telegráfico que conducía el vapor que naufragó en Río Grande.

Proyecto raro. Si no resulta un *canard* americano, es curiosa la siguiente noticia que publica un periódico de Bruselas:

«El Sr. Maulesset, establecido en Richmond, se propone introducir una reforma en la manera de fumar. Al efecto va á levantar una fábrica en aquella ciudad, por el estilo de las fábricas de gas, donde habrá inmensas retortas para quemar tabaco, y el humo así producido irá por medio de tubos á una especie de gasómetro donde será enfriado, purificado y aromatizado de manera que tendrá la fragancia del esquisito habano. Todo este aparato ha recibido el nombre de humómetro, del cual partirá un tubo grande que irá desde el punto de fabricación á la ciudad de consumo, desde donde arrancarán ramales con dirección á las casas de los fumadores, en las cuales habrá un medidor con tuberías que irán á parar á las habitaciones, y en estas unos conductos flexibles que terminarán con una delicada boquilla de ambar. Cuando alguien quiere fumar, abre esta boquilla, se la mete en la boca, y así absorbe un delicioso humo de tabaco, ahorrán dose petaca, fósforos y tener que lidiar con estanqueros. El medidor marcará la cantidad de humo consumido, y en proporción de este se hará el pago.»

Gerona á Francia. Hay noticias satisfactorias relativas á la construcción del ferro-carril de Gerona á la frontera francesa. Los trabajos en la sección de Vilajuiga á la divisoria, zona tranquila, pero la más dificultosa, se llevan con toda actividad, tanto en los túneles como en los muros y terraplenes; al propio tiempo han empezado los trabajos para la fundación de los grandes puentes del Oñar y Manol, á la salida de Gerona y Figueras.

Viajes á Portugal. Escriben de Badajoz que gran número de bañistas se dirige este año á las playas portuguesas, á causa del estado de las provincias del Norte y Mediodía, utilizando el servicio combinado entre las Compañías de ferro-carriles españoles

y portuguesas; aprovechándose por lo tanto esta línea por gran número de personas que se dirigen á Vigo y costas de Galicia, que son las vías más baratas y seguras hoy, estando establecido un servicio diario de diligencias entre Oporto, Vigo, Tuy, etc.

Saturación de las maderas. Hemos oído hablar de un nuevo procedimiento inventado por el Sr. Mora, para la inyección de las maderas destinadas á ferro-carriles y demás clases de obras, con gran economía y en excelentes condiciones de duración.

Tramvia de Santander. De un momento á otro deben llegar las locomotoras destinadas al tramvia de Santander y es por consiguiente muy probable su inauguración dentro de pocos días.

Una gavela menos. Se ha eximido del uso del sello de guerra á las mercancías y efectos que se transporten por las líneas de ferro-carriles.

Línea interceptada. De Lérida escriben el domingo pasado que la vía férrea de Vich estaba cortada entre La Garriga y Figaró.

Material de salvamento. Se ha dispuesto que el Sr. Saavedra, ingeniero civil y vocal de la Junta superior consultiva de la Armada, pase á Santander y San Sebastián para que, en unión de los comandantes de marina de dichas provincias, propongan el modo de arreglar por completo el material de salvamento de naufragos.

Nueva vía en explotación. Escriben de Huelva que dentro de breves días los pueblos de Valverde y Zalamea estarán en comunicación por vía de hierro que se está terminando desde Zalamea á la contienda de Valverde, donde empalma con la del Buitron.

Los minerales de Riotinto encontrarán desde luego más facilidad para el transporte, puesto que no tendrán que recorrer más que ocho kilómetros en carros.

SERVICIO DE LOS FERRO-CARRILES.

La Compañía de los ferro-carriles del Norte ha fijado ya hace días los carteles anunciando los trenes baratos de ida y vuelta á Santander, que pone todos los años con sólo coches de 2.^a y 3.^a clase, en obsequio á los bañistas que desean hacer el viaje con economía.

El primer tren salió de Madrid el miércoles 8 del corriente á las 12 del día, siendo los precios de ida y vuelta 172 reales en 2.^a y 129 en 3.^a comprendida la parte del Tesoro y el nuevo impuesto de guerra.

Los billetes son válidos por un mes, como todos los años.

Auguramos en el presente mayor concurrencia dada la situación de las provincias vascongadas.

Sociedad general de Crédito moviliario español.

Situación en fin de Enero de 1874.

ACTIVO.	Escudos.
Caja efectivo, cuenta con el Banco, etc.	510.450'397
Efectos en cartera á cobrar y negociar.	336.583'006
Fondos públicos.	18.265.925'372

Cuentas corrientes.	2.572.216'445
Préstamos en garantía y operaciones á la dobla.	6.021.004'972
Inmuebles.	2.516.826'242
Moviliario.	28.873'655
Varios.	14.893'983

Total. 30.263.779'082

PASIVO.

Capital.	22.800.000
Acreedores diversos.	749.060'781
Efectos á pagar.	170.603'213
Obligaciones emitidas.	140.000
Cuentas corrientes.	5.041.301'020
Fondo de reserva.	598.313'741
Ganancias y pérdidas.	777.498'327

Total. 30.266.779'082

S. E. ú O.—Madrid 31 de Enero de 1874.—El jefe de contabilidad, J. Lenz.—Un administrador, J. Sierra.

BANCO DE ESPAÑA.

Su situación en 30 de Junio de 1874.

ACTIVO.		Escudos Mils.
Metálico.	17.290.930'831	
Caja { Barras de plata.	3.596.292'538	
{ Casa de Moneda.—Pas-		
{ atas de plata.	1.950.651'307	23.632.199'676
{ Efectos á cobrar en este		
{ día.	794.325	
Efectivo en las sucursales.	2.392.147'621	
Idem en poder de comisionados		
de provincias y extranjero.	9.544.111'567	13.587.929'663
Efectivo en poder de conductores.	1.651.670'475	
		37.220.129'339
Cartera de Madrid.	54.048.933'018	
Idem de las sucursales.	1.160.418'121	
Acciones de este Banco, propiedad del mismo.	153.541'433	
Bienes inmuebles y otras propiedades.	668.560'743	
Tesoro público, por intereses y amortización de billetes hipotecarios y pagarés del contrato por Real orden de 27 de Mayo de 1868.	5.849.441'759	
		99.101.021'463

PASIVO.

Capital.		20.000.000
Fondo de reserva.		2.000.000
Aumento de capital y fondo de reserva, y compra de residuos.		11.623.480
Billetes emitidos en Madrid.	24.775.550	} 24.127.910
Idem id. en las sucursales.	1.547'360	
Depósitos en efectivo en Madrid.		6.356.193'529
Idem id. en las sucursales.		105.378
Cuentas corrientes en Madrid.		22.080.207'171
Idem id. en las sucursales.		1.213.083'642
Dividendos.		464.801'561
Ganancias y pérdidas.	878.920'421	} 4.113.954'236
Realizadas.	569.490'961	
No realizadas.		
Intereses y amortización de billetes hipotecarios.		2.651.980'800
Obligaciones de bienes nacionales cobradas con destino al pago de intereses y amortización de billetes hipotecarios, y pagarés del contrato por real orden de 27 de Mayo de 1868.		3.135.443'691
Diversos.		1.198.491'833

Madrid 30 de Junio de 1874.—El interventor, Teodoro Rubio.—V.º B.º—El gobernador, Cantero.

BANCO DE CASTILLA.

Balance de situacion en 30 de Junio de 1874.

	Reales. Cént.
ACTIVO.	
Accionistas.	30.000.000 »
Caja.	21.538.417'62
Valores en cartera	37.365.261'62
Cuentas corrientes	21.901.607'38
Valores en depósito.	11.133.000 »
Bonos del Tesoro en garantía de la emision de billetes hipotecarios.	221.076.000 »
Pagarés de bienes nacionales para la doble garantía de id.	379.426.475'39
Bonos recibidos en pago de pagarés de bienes nacionales.	2.356.000 »
Intereses abonados á los compradores de id. id.	59.070'24
Bonificaciones por anticipo de plazos de id. id.	494.041'88
Valores en garantía.	93.253.689'66
Deudores por garantías.	75.074.000 »
Bonos amortizados por productos en metálico de pagarés.	926.000 »
Cuentas varias	8.449.810'22
Valores de varios.	148.597.850'15
Pagarés del Tesoro público, capital é intereses.	136.000.000 »
Total.	1.187.656.224'16
PASIVO.	
Capital social.	40.000.000 »
Cuentas corrientes	23.072.220'62
Obligaciones á pagar.	418.213'45
Acreedores por depósitos en papel.	11.133.000 »
Emision de billetes hipotecarios.	228.032.000 »
Pagarés de compradores de bienes nacionales en garantía.	379.426.475'75
Pagarés de bienes nacionales realizados.	4.297.955'75
Sobrantes de bonos cedidos al Estado	4.123'81
Idem de bonos admitidos al 80 por 100.	30.800 »
Acreedores por garantías.	162.327.689'66
Tercera amortizacion por sorteo de bills. hips.	3.256.000 »
Cupon de 1.º de Abril de 1874.	639.220 »
Fondo de reserva.	676.751'10
Cuentas varias.	48.738.924'23
Acreedores por valores varios.	148.597.850'15
Sociedad del timbre, cuenta corriente de pagarés del Tesoro público.	136.000.000 »
Total.	1.178.656.225'16

E. E. ú O.—Madrid 30 de Junio de 1874.—El Jefe de contabilidad, A. Saenz de Santamaría.—Dos administradores, Rafael Cabezas.—Jaime Girona.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS

TITULOS Y DIVIDENDOS.

Consejo de administracion del ferro-carril del Tajo.—Los señores obligacionistas se servirán presentarse desde el día 1.º de Julio próximo venidero en las oficinas centrales situadas en el palacio de Pozas, calle de Fernandez de los Rios, núm. 4, para cobrar el cupon correspondiente al semestre que vence en 30 del mes actual, así como para percibir el importe de los bonos que les han sido expedidos.

Madrid 28 de Junio de 1874.—Por acuerdo del Consejo de administracion, el vocal-secretario, Rafael Tamarite de Plaza.

Compañía del ferro-carril de Medina del Campo á Salamanca.—El Consejo de administracion de esta Compañía tiene el honor de prevenir á los señores obligacionistas de la misma que desde el 2 de Julio de 1874 se pagará el cupon de 15 pesetas de las mismas obligaciones vencido en 30 de Junio próximo pasado.

Los cupones expresados se presentarán en dobles facturas todos los días no feriados, en Madrid en la Caja de la Compañía, calle de Hernan Cortés, núm. 11, cuarto principal.

Madrid 1.º de Julio de 1874.—Por acuerdo del Consejo, el administrador delegado, Agustín Díaz Agero.

Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—El Consejo de administracion de esta Compañía ha dispuesto se proceda á los sorteos correspondientes á Junio y Diciembre de 1873 y Junio del corriente año para la amortizacion 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 Direccion general, sitas en la estacion 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 Paris, 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 1874.—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:

Serie	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 1874.—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 números 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 Paris, boulevard Haussmann, 25 esquina á la calle Halévy.

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—137.836 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—163.129
 —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—182.939 y 60—186.076
 á 200—186.719—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—223.576 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 Badals 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 accion 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. Gallina 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.

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

Pesetas 5,31250 de dividendo fijo.

» 0,68750 dividendo supletorio.

Total pesetas. 6 por accion.

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

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

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

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

LA SOLEDAD, POR ZIMMERMANN. TRADUCIDA DE LA ÚLTIMA edición por D. Pedro Espina y Martínez, Médico de número del Hospital general de Madrid. Se vende en la librería nacional y extranjera de D. Carlos Bailly-Baillier plaza de Topete, núm. 10, y en las principales de la Nación. Precio, 3 pesetas 50 céntimos (14 rs.) en Madrid y 4 pesetas en provincias, franco de porte.

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

ADELANTOS

BUENA FÉ

EN LA

EN

FABRICACION

COMERCIO.



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

MADRID.

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

Nota. Lo hay de pinta verdadera y blanco.

FÁBRICA EN VENTA.

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

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

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

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

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

GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE ESPAÑA Y PORTUGAL.

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

GACETA INTERNACIONAL.

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

Redaccion: 13, rue Livourne, Bruselas.

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

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

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

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

EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

Para toda la América latina puede hacerse la suscripción 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 Cette ó Marse-
lla, con indicación de los días 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.

VERBOS 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 A 5
reales.

Estas obras se hallan de venta en las librerías de D. Justo Ser-
rano, Pasaje de Mathieu; 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 ANGELES, NUM. 3; Y EN LA ADMINISTRACION
DE ESTE PERIÓDICO, CERVANTES, 16, PRAL.

FABRICA DE HIERRO,

HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO,

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

Rails para tramvías, terraplenes y minas, fabri-
cacion de eclises, escarpías, 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 inventa el buen gusto.—24 grandes patronos para cor-
tes de vestidos, tamaño natural.—Varías 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 regularizacion.

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

Útiles y herramientas para contratistas, etc. Confeccion de 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. (escaia).

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

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.	Kilomts	Brutos.	Kilomts.	En más.	En menos.	En más.	En menos.	
Madr. á Alic. y Toledo													
Madrid á Cartagena...													
Albacete á Cartag...													
Alcazar á Cind -Real													
Manzanares á Córdoba.													
Norte de España.....	17 al 23 Junio.....				1.725.623	165.710	1.160.327	104.755	566.291			60.975	
Tuñeta á Bilbao.....													
Valencia á Almansa y													
Tarragona.....													
Sevilla á Cádiz.....													
Córdoba á Sevilla.....	11 al 17 Junio.....	5.210	78.218	182.973	261.104	108.939	247.246	102.893	24.958			1.576	
Zaragoza á Barcelona.													
Barcelona á Pamplona.	11 al 17 Junio.....	17.693			847.475	71.175	742.018	61.405	115.457			9.774	
— á Francia.....													
— á Tarragona.....													
— á Sarria.....													
Lérida á Reus y Tarrag.													
Alar á Santander.....	17 al 23 Junio.....				779.137	291.365	509.532	125.265	176.605			67.160	
Langued á Gijon.....													
Palencia á León.....													
Córdoba Málaga.....													
Medina á Zamora y Vi-													
go á Orense.....													
Ciudad-Real á Badajoz.													
Utrera á Moron.....													

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 4 AL 10 DE JULIO DE 1874.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	12 ..	11 85	11 65	11 85	11 25	11 70
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños....	.. ..	11 90	11 80	11 ..	11 30	.. ..
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior....	16 15	16 ..	.. ..	15 10	15 ..	15 50
Deuda del personal....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Material del Tesoro no preferente con interés....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Bonos del Tesoro....	44 3	48 25	43 ..	42 50	40 80	40 50
Deuda amortizable de primera clase....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Deuda amortizable de segunda idem....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Billetes hipotecarios del Banco de España....	96 50	96 50	96 75	97 ..	97 ..	96 50
ACCIONES DE CARRERAS GENERALES.—6 ^o /o anual						
Emision de 1. ^o de Abril de 1850 de 4.000 rs....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 2.000 rs....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 1. ^o de Junio de 1851 de 2.000 rs....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem 1. ^o de Julio de 1856, de 2.000 rs....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Obras públicas de 1. ^o de Julio de 1858 de 2.000 rs....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs....	.. ..	.. ..	.. ..	20 ..	20 50	20 50
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs....	22 50	22 25	22 ..	.. ..	19 75	19 50
Idem id. id. de 20.000 rs....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	20 ..	.. ..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Acciones de Banco de España....	141 ..	146 ..	150 ..	150 ..	139 ..	149 ..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banco popular español de Barcelona....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..

CAMBIOS OFICIALES.

	Daño.	Beneficio
Albacete.....	.. ..	1/4
Alicante.....	.. ..	1/4
Almeria.....	.. ..	1/2
Avila.....	4 1/2	.. ..
Badajoz.....	.. ..	1/4
Barcelona.....	.. ..	1
Bilbao.....	.. ..	1/4
Burgos.....	.. ..	1/4
Caceres.....	1/2	.. ..
Cádiz.....	.. ..	3/8
Castellon.....	par ..	.. ..
Ciudad-Real....	1/4	.. ..
Córdoba.....	par p.	.. ..
Coruña.....	3/4	.. ..
Cuenca.....	.. ..	.. ..
Gerona.....	1/4	.. ..
Granada.....	.. ..	.. ..
Guadalupe.....	par p.	1/8
Huelva.....	.. ..	.. ..
Huesca.....	.. ..	1/4
Jaen.....	par ..	.. ..
Leon.....	.. ..	1/2
Lérida.....	.. ..	1/4
Logroño.....	par ..	.. ..
Lugo.....	.. ..	.. ..
Málaga.....	3/4	.. ..
Murcia.....	.. ..	3/8
Orense.....	.. ..	.. ..
Oviedo.....	.. ..	1/8
Palencia.....	par ..	.. ..
Pamplona.....	.. ..	1/4
Pontevedra.....	.. ..	.. ..
Salamanca.....	1/4	.. ..
San Sebastian....	.. ..	1/2
Santander.....	.. ..	1/2
Santiago.....	7/8	.. ..
Segovia.....	1/2	.. ..
Sevilla.....	.. ..	1/2
Soria.....	1	.. ..
Tarragona.....	.. ..	1/2
Teruel.....	par ..	.. ..
Toledo.....	3/4	.. ..
Valencia.....	.. ..	3/8
Valladolid.....	.. ..	1/4
Vitoria.....	.. ..	3/8
Zamora.....	1/4	.. ..
Zaragoza.....	par ..	.. ..
Londres, á 90 d/f.....	49 50	.. ..
Paris, á 8 d/v.....	5 15	.. ..
Hamburgo, á 8 d/v....	.. ..	.. ..
Genova, á 8 d/v.....	.. ..	.. ..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 1.^o AL 7 DE JULIO.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 1. ^o	DIA 2.	DIA 3.	DIA 4.	DIA 5.	DIA 7.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	13 05	12 82	12 40	12 25	12 50	12 25
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior....	17 40	17 ..	16 50	16 80	16 50	16 75
Bonos del Tesoro.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Sociedad catalana general de crédito....	53 ..	53 ..	53 ..	53 ..	53 ..	53 ..
Banco de Barcelona....	89 50	89 ..	89 ..	88 50	89 ..	89 ..
Crédito mobiliario barcelonés....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Caja barcelonesa....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Sociedad de crédito mercantil....	24 ..	24 ..	24 ..	24 ..	24 ..	24 ..
Camino de Barcelona á Francia....	40 ..	39 25	38 25	38 15	38 25	38 ..
— de Tarragona á Barcelona....	60 ..	63 50	63 50	63 ..	63 ..	61 90
— de Zaragoza á Barcelona....	17 50	17 25	16 75	16 70	17 ..	17 ..
Canal de Urgel.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Asumbrado 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	de	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	787.888	1.200	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	Paris 30 de Mayo... 217 50
1860.....	625.000	1.200	57	Abril.—Octub.	.. ..	Norte.....	— — — 192 ..
1859.....	808.206	1.200	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona....	Bruselas 28 Mayo... 200 ..
.. ..	.. ..	1.200	3 %	Enero.—Julio.	.. ..	Zaragoza á Pamplona....	— — — 125 75
1859.....	44.984	1.200	57	Enero.—Julio.	99	Córdoba á Málaga.....	— — — 57 ..
1858.....	230.000	.. ..	57	.. ..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	— — — 2 1/2
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Sevilla á Jerez.....	— — — 60 ..
.. ..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real á Badajoz....	— — — 59 ..
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 49 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Targ. á Martorell y Barc ^a	— — — 100 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Noroeste.....	Bruselas 28 Mayo... 60 ..
.. ..	.. ..	2.000	3 %	.. ..	.. ..	Lérida á Reus.....	Paris 30 de Mayo... 26 50
.. ..	.. ..	1.200	3 %	.. ..	.. ..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 95 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Almansa á V. y Tarrag.	— — — 19 50
1871-72.....	14.000	1.200	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1. ^a série
						Villalba á Segovia.....	Madrid..... 635 ..
						Gran Central-Peninsular.	