

# GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

## CORRESPONSALES.

### Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez. ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

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

### Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



## SE SUSCRIBE EN MADRID

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

## PRECIOS DE LA SUSCRIPCION.

### Madrid y Provincias.

Por un año. . . . . 100 rs

Por seis meses. . . . . 50

Por tres id. . . . . 25

### Ultramar y Extranjero.

Por un año. . . . . 150

Por seis meses. . . . . 75

## ANUNCIOS.

Línea. . . . . 2 rs.

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

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

## RESÚMEN.

La Hacienda de los moderados y la de los radicales.—Cuestion del Banco hipotecario.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Importacion del oro.—Compañía de los ferro-carriles del Norte de España.—Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—Ferro-carriles peninsulares.—Ferro-carriles extranjeros.—Billetes de Banco y títulos de la deuda.—Otro nuevo combustible.—Una especulacion singular.—Gas de naphtha.—Sociedad catalana general de crédito.—Sindicatura de la quiebra de Sarriá.—Crónica.—Guía de los accionistas.—Subastas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

## LA HACIENDA DE LOS MODERADOS

### Y LA DE LOS ECONOMISTAS.

#### A LA «ÉPOCA.»

Nuestro estimado colega la *Epoca*, con motivo del penúltimo párrafo de nuestro escrito sobre la legislacion de la Bolsa, nos contesta lo que testualmente transcribimos á continuacion:

«Reproducido testualmente el párrafo que antecede, veamos ahora lo que hay de positivo en las decantadas glorias que en él se ensalzan. A los economistas radicales de la revolucion corresponde, en efecto, la de haber suprimido el impuesto de consumos y el estanco de la sal; pero ¿cuáles han sido sus consecuencias? Abandonar el Tesoro 300 millones anuales de ingresos positivos, dejando en las arcas un vacío que fué preciso llenar abusando del crédito en condiciones desastrosas. La Hacienda se ha pasado sin aquellos recursos, arbitrando otros mucho más onerosos y perjudiciales. No es exacto que el déficit de los presupuestos despues de la revolucion fuera igual aproximadamente al que existia antes de Setiembre de 1868, pues se duplicó por lo ménos, en el primer ejercicio, sin que despues haya podido reducirse. Si nos hemos librado de la calamidad del papel-moneda, ha sido imitando á los antiguos revolucionarios franceses, con la diferencia de que

en vez de emitir, como aquellos, billetes al portador con curso forzoso, aquí se han emitido millonadas de títulos de la deuda, vendiéndolos á cualquier precio para salir del día, y haciendo inevitable la baja, que ha causado la ruina de millares de familias. No es exacto, por último, que los economistas revolucionarios hayan pagado regularmente los cupones vencidos, pues no debe entenderse por pagar el hacer un empréstito cada semestre tomando dinero á préstamo para saldarlo. Esta es la historia de la gestion financiera de nuestros economistas revolucionarios, y el país, que la conoce perfectamente, no se entusiasmará, de fijo, con su recuerdo.

La GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO quiere que conste bien que los modernos presupuestos con sus consumos, su estanco absoluto del tabaco, la suspension de pagos de los intereses de la deuda y los nuevos impuestos, están dentro de las ideas y procedimientos del antiguo partido moderado. Aquí hay varias inexactitudes que conviene rectificar. Los gobiernos conservadores anteriores á la revolucion de Setiembre han satisfecho con puntualidad los intereses de la deuda desde el arreglo Bravo Murillo hasta Julio de 1868, mientras los reformistas á quienes defiende el colega principiaron pagándolos con irregularidad, los redujeron luego, y han concluido por suprimirlos o poco ménos. La venta libre del tabaco habano fué decretada también por un ministro conservador, y ahora es cuando las circunstancias obligan á volver al estanco absoluto. En cuanto á los nuevos impuestos, nuestros lectores saben que no los consideramos perfectos; pero ninguno de ellos es tan impracticable como el famoso de capitacion, único inventado por los economistas en la época de su mayor preponderancia y que fracasó despues de repetidos ensayos en medio de una silba universal.

Los economistas responsables en primer término de todas las calamidades financieras que pesan sobre el país, harian bien en guardar silencio para ver si conseguian que se les olvidase, lo cual seria ya mucho conseguir. Parece, sin embargo, que quieren estar siempre en escena pidiendo aplausos que el público se obstina en negarles, sin comprender, ó haciendo como que no comprenden, la impopularidad que les rodea. Ellos se cansarán al ver que nadie pide que se repita la funcion.»

No acertamos á comprender como un diario tan sério é



ilustrado como la *Epoca* insiste en los precedentes argumentos que ha hecho repetidas veces y siempre han sido refutados con datos fehacientes que vamos á repetir tal vez cansando á nuestros suscritores.

Dice la *Epoca*:

«No es exacto que el déficit de los presupuestos despues de la revolucion fuera igual aproximadamente al que existia antes de Setiembre de 1868, pues se duplicó por lo ménos en el primer ejercicio sin que despues haya podido reducirse.»

Para hallar el verdadero déficit en cada año es preciso eliminar los ingresos por ventas de Bienes nacionales y por operaciones de deuda: haciendo de este modo la cuenta, tendremos:

Déficits en el quinquenio de 1862-63 á 1866-67:

Años.	millones de reales.
1862-63—De los 18 meses del ejercicio corresponden al año.	790
1863-64 — — — — —	729
1864-65 — — — — —	755
1865-66 — — — — —	816
1866-67 — — — — —	424

Suma. . . . . 3.514

Promedio anual. . . . . 705

Déficits en el trienio siguiente á la revolucion:

1868-69. . . . . 991

1869-70. . . . . 1.031

1870-71. . . . . 1.200

Suma. . . . . 3.222

Promedio anual. 1.074

Resulta al parecer un aumento de déficit de 359 millones anuales, hecha la cuenta del modo más exacto, es decir, eliminando ingresos que representan el producto de operaciones de crédito; pero de esos 369 millones anuales hay que deducir el aumento de gastos producidos por la consolidacion de la deuda diferida y además el aumento de intereses de las deudas que fué forzoso emitir á raiz de la revolucion para pagar, sino todas, las más apremiantes de las obligaciones en descubierto que nos legó la monarquía. Decia á este propósito el señor ministro de Hacienda, don Laureano Figuerola en su Memoria de 23 de Mayo de 1870:

«Cuán aflictivo era el cuadro de nuestra situacion rentística en 1.º de Octubre de 1868, es cosa de todos conocida. Una suma de créditos exigibles al Estado, apreciada definitivamente en 628.500.000'55 pesetas; una de créditos á favor del Estado en igual fecha de 88.130.818 pesetas de las cuales resultaban como existencia en caja únicamente 31.683.887 pesetas, y el resto de difícil cobro; un déficit de ahí nacido, por valor de 540.369.236 pesetas; comprendidas en este déficit grandes partidas de apremiante pago.»

Ahora bien, en 20 de Setiembre de 1868, nuestro 3 por 100 consolidado se cotizaba á 32'30, lo cual da un interés de más de 9'8 por 100, y es por tanto evidente que una emision para pagar aquel déficit de 2.161 millones y medio no habria podido negociarse á ménos del 12 por 100, y

tenemos un aumento de gastos y por tanto de déficit que procede de la monarquía de 258 millones de reales anuales y añadiendo otros 12 por la consolidacion de la diferida tendremos 270, desde cuya cifra á la diferencia de 369 millones antes indicada van sólo 99 millones, ménos de un 10 por 100 de diferencia entre el déficit de la monarquía y el déficit de la revolucion á pesar de la supresion de los consumos, el estanco de la sal y la baja natural de todas las rentas.

Hay además que tener presente que habia otras muchas obligaciones sin justificar ó sin liquidar, unas porque carecian de crédito legislativo como los gastos de la guerra del Pacífico, y otras porque no se habian aprobado las cuentas de los respectivos servicios á que se referian; pero las cuales han debido dar por resultado final aumento de gastos, que no hacemos entrar en la cuenta porque carecemos del tiempo necesario para buscar los datos y hacer los cálculos.

Estamos plenamente convencidos que esa liquidacion bien hecha traeria al presupuesto de gastos por aumento de intereses de deuda una suma muy respetable que acercaria más y más el déficit posterior á la revolucion á la igualdad proporcional que hemos afirmado.

Dice la *Epoca*, además que no es exacto que se hayan pagado con regularidad los cupones vencidos en los cuatro primeros años de la revolucion, pues no debe entenderse por pagar el hacer un empréstito cada semestre.

Los gobiernos moderados han hecho desde 1856 las siguientes operaciones de empréstito:

	Millones.
1857 —Empréstito Mirés. . . . .	240
1858 —Negociaciones de Obras públicas. . . . .	59
1859 —Billetes del Tesoro. . . . .	64
1860 — Id. id. . . . .	132
1861 — Id. id. . . . .	197
1864-65—Negociacion de títulos al 3 por 100. . . . .	600
Billetes hipotecarios. . . . .	847
1865-66— Id. id. . . . .	124
1867-68— Id. id. 2.ª série. . . . .	434

Además por saldo á favor de la Caja de Depósitos, letras negociadas á los Bancos de España y Barcelona y á particulares, anticipaciones recibidas en las comisiones de Hacienda de España en el extranjero, fondo de partícipes de las rentas, letras protestadas y no satisfechas, créditos pendientes de pago en el extranjero, letras á cargo de la Tesorería central, plazo del contrato de los Sres. Fould y compañía y saldo á favor de los señores Rothschild por azogues y completo pago del semestre de la deuda, en 1.º de Octubre de 1868 se debian. . . . . 2.134

En junto millones. . . . . 4.831

Y además todo el producto de las grandes ventas de Bienes nacionales que durante ese período se aproxima á la suma de 4.000 millones de reales.

Cierto es como dice la *Epoca* que desde 1851 los gobiernos conservadores han satisfecho los intereses de la deuda; pero á los pagaron igualmente desde 1843 á dicho



año 1851? En esos ocho años la deuda consolidada que era la del 5 por 100, ni aun fué incluida en los presupuestos del Estado; y cuando hicieron el arreglo, dando una deuda diferida, no quisieron pagar con ella más que la mitad de los cupones vencidos produciendo el gravísimo y famoso conflicto de los certificados que nos cerró las Bolsas de las principales plazas de Europa.

Los moderados son siempre los que han dado el ejemplo de no pagar, por sistema, los intereses de la deuda. En 1836 no se podían pagar; pero el gobierno progresista dió bonos, que luego los gobiernos conservadores no supieron recoger. En 1838, 39 y 40 los gobiernos conservadores no pagaron el cupon ni hicieron nada por pagarle. En 1842 un gobierno progresista pagó los atrasos con títulos del 3 por 100. Vinieron los conservadores en 1843 y ya no se volvió á pensar en pagar los intereses de la deuda. ¿Cómo en vista de estos hechos que conoce todo el mundo se atreve á afirmar nuestro apreciable colega que el sistema de no pagar los intereses no es esencialmente moderado?

El antiguo partido progresista cuando no podía pagar en metálico procuraba hacerlo en papel con interés y siempre incluía el importe de esta sagrada obligacion en sus presupuestos de gastos. Si durante la guerra de 1833 á 40 no se pudieron pagar los intereses en metálico, tampoco se pagó á las clases pasivas, ni los sueldos por completo á las civiles en activo servicio y militares en campaña, ni las sumas que adeudaban los contratistas por suministros. El partido moderado fué quien hizo desaparecer la partida de intereses de la deuda consolidada del 5 por 100 del presupuesto de gastos para 1845; precisamente el presupuesto en que tan vigorosa y repentinamente impuso nuevas y enormes contribuciones á la nacion.

La revolucion había en 1868 abolido los consumos, desestancado la sal y el tabaco, rebajado los derechos de aduanas y en los pueblos se recibía á tiros á los recaudadores de la contribucion de inmuebles. El gobierno provisional y el ministro de Hacienda aceptaron la responsabilidad y confirmaron la abolicion de los consumos y del estanco de la sal; pero como era imposible ir de un golpe más allá, rehizo la administracion, conservó el estanco del tabaco, á pesar de no ser una renta que quepa dentro de los buenos principios económicos, y realizó una reforma arancelaria que como dice muy oportunamente el Sr. Figuerola en su citada Memoria «no fué tan liberal acaso como hubiera deseado el ministro que suscribe, y como ya sin duda lo reclamaban las necesidades de la Hacienda, el ejemplo de todas las naciones cultas en la época contemporánea, y aun los mismos intereses de las industrias que se creían amenazadas y que por ningun medio mejor que la competencia podían ir realizando progresos de consideracion. Pero razones bien conocidas de todos impidieron que la reforma pasara de ciertos límites relativamente estrechos; hubo que transigir con verdaderas coaliciones de interesados; hubo que adoptar una solución más bien política que económica y rentística.»

Medite *La Epoca* este parrafo y encontrará el secreto de que no tuviera una inmediata compensacion en el presupuesto de ingresos la supresion de los consumos y del estanco de la sal. Esa compensacion, los economistas durante once años de propaganda, la habían anunciado en la

renta de aduanas, no recargando los derechos, sino rebajándolos; no creando nuevos impuestos para cubrir el vacío de los que desaparecerían; sino rebajando el de aduanas para que los centenares de millones que se llevaba el contrabando vinieran á cubrir no sólo el déficit resultante sino tambien el que fuera consecuencia del desestanco del tabaco y de la supresion del antieconómico gravámen que se impone á las traslaciones de dominio, atacando el capital y la propiedad, bases fundamentales de todo buen orden económico.

En cuanto al impuesto personal recordará la *Epoca* que si todos los economistas estaban conformes en establecer un impuesto directo sobre la renta, no todos lo estaban con la forma que le dió el primer ministro de la revolucion. La GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO y el que suscribe este escrito fueron entonces de los que diferían en esa cuestion de forma y, al efecto, publicaron sus opiniones en muy repetidos escritos.

Con esto queda contestada la *Epoca* en las principales cuestiones de hecho; pero como complemento debemos añadir que una Hacienda desnivelada no se arregla sin aumentar ingresos, ó suprimir gastos y que el arreglo de una Hacienda constantemente en déficit desde tiempo inmemorial, no se puede hacer en un sólo año y sin apelar al crédito para cubrir el déficit. En este concepto, ¿qué significa en las columnas de la *Epoca* esa censura á los economistas por haber apelado al crédito repetidas veces para cubrir el espantoso déficit que les legó la monarquía? ¿Es que opina la *Epoca* que se debió decretar en 1868, como en 1845 y como ahora, la suspension de pagos respecto á una parte de los intereses de la deuda y al mismo tiempo forzar todos los impuestos y establecer los más duros y violentos arbitrios?

Aun cuando nuestro ilustrado colega conteste negativamente, no podrá negar que el procedimiento y sistema fiscal del actual ministro de Hacienda es enteramente igual al del Sr. Mon en 1845, y por tanto que, corresponden plenamente á las doctrinas del antiguo partido moderado. En su virtud, si con él se salva la Hacienda, la gloria pertenecerá por entero á aquellas doctrinas; es decir, al partido que hoy representa la *Epoca*; y á su vez, si tan mal lo han hecho los economistas, ¿por qué nuestro colega rechaza la responsabilidad moral ó la gloria para su partido del restablecimiento del sistema moderado que estos trataron de destruir y, por entonces, destruyeron hasta donde les fué posible?

Nosotros no hemos buscado alabanzas, como supone nuestro colega; pero hemos visto que piedra por piedra se destruía el nuevo edificio que los economistas empezaron á construir para rehabilitar el antiguo, y queremos que conste, es decir, tomamos acta, y aguardamos tranquilamente el resultado, para compararlo con el nuestro, y entonces que la opinion pública juzgue y falle. Nosotros humillaremos la cabeza si nos es adverso; pero mientras tanto señalamos á la conciencia pública estas dos cifras terribles. El antiguo 5 por 100 consolidado llegó á descender á 9 y pico por 100 despues del sistema tributario y de los presupuestos de 1845, en pleno gobierno monárquico-moderado; jamás había descendido á ese precio desde su creacion. El 3 por 100 consolidado ha llegado hace pocos días



á 10'55 por 100, precio mucho más bajo que en la época de la anárquica insurrección cantonal, y precisamente cuando se vuelve al sistema y procedimientos fiscales de la antigua monarquía moderada.

En consecuencia, los asendereados y silbados economistas preguntamos á los sábios moderados: hacendistas conservadores, qué habeis hecho del crédito público?

FÉLIX DE BONA.

### CUESTION DEL BANCO HIPOTECARIO.

En otro lugar insertamos algunas noticias sobre esta importante cuestión, no bien comprendida por una parte del público, y aun por personajes y centros obligados á estudiarla y comprenderla.

El estado del asunto en la noche del viernes es el que á continuacion referimos, tomando la relacion de la *Epoca*, que está conforme con nuestros informes. Dice así nuestro colega:

«El Consejo de administracion del Banco hipotecario ha tenido esta tarde una conferencia con el señor ministro de Hacienda. El Consejo, en la cuestión que hoy se discute, se ha limitado á secundar los deseos del gobierno, cuando este consideró oportuno pedir la cesion de derechos concedidos á aquel establecimiento por la ley de 2 de Diciembre de 1872. Al ver que el gobierno dispone de estos derechos, el Consejo, sin crearle el menor obstáculo, reclama, ó el cumplimiento de la ley de 2 de Diciembre, ó en otro caso, que se reconozca el principio de la indemnizacion. El Sr. Camacho manifestó que el Consejo de ministros habia resuelto anoche esta cuestión, de acuerdo con la mayoría del Consejo de Estado, y en su consecuencia, el Consejo espera que se le comunique lo acordado, para en el caso de que no sean respetados sus derechos, acudir al Tribunal Supremo. La entrevista ha sido sumamente cordial.»

### PRENSA EXTRANJERA.

*La finance nouvelle* (de Bruselas).—En su último número, y ocupándose de la guerra civil de España, dice textualmente:

«El manifiesto que Dorregaray ha tenido la impudencia de dirigir á las naciones civilizadas, para excusar el asesinato de los prisioneros, produce en Europa una sensacion muy desfavorable para los campeones del derecho divino.»

Del Crédito moviliario español, dice:

«Acaba de cortarse el cupon; que los asuntos de España tomen un buen giro y no tardará en reponer su importe. Aun sin esto, ya lo ha recobrado en parte: á principio de la semana se cotizaba alrededor de 490.»

*Los fondos públicos*.—Publica un artículo, en forma de carta dirigida al Sr. Camacho, ocupándose de sus presupuestos, y que termina dando cuenta del último decreto sobre la Bolsa en estos términos:

«A concluir iba esta carta, reservándome para otra la apreciacion del presupuesto de ingresos, cuando recibo la noticia de que ha dispuesto V. se cierre el Bolsin, manteniendo en todo su vigor la ley de Estéban Collantes. ¡Señor Camacho! permítame le diga que eso es tomar el rábano por las hojas.

»V. supone sin duda que los corredores zurrapetos son acérrimos bajistas, depresores del crédito, que especulan con las desgracias nacionales, que á sus esfuerzos se debe la baja persistente

de los fondos. ¡Error Sr. Camacho, error crasísimo! La confianza el crédito, no se decretan. Si no hubiera verdaderos motivos de baja, en el pecado llevarian la penitencia los que venden, y si venden en descubierto, ese es cabalmente el principal elemento de alza que habrá el día en que las circunstancias varíen. Sus compras para liquidarse harán más efecto entonces que las de compradores flamantes.

»Mientras tanto, el público absorbe mucho papel, cada día se le echa más para que lo devore, y ese es el momento que escoje V., el más crítico de la digestion, para privarlo de tanto intermediario útil é inteligente. El día que tenga que hacerse una venta efectiva de consideracion en la Bolsa, pesará más sobre ella la operacion que cuando se dividia entre muchos. Los cambios bajarán con más rapidez, porque á la oferta no responderá tan fácilmente la demanda, no existiendo esa especulacion que á V. le horripila hoy, por suponerla equivocadamente causa de lo que ocurre. Yo no tengo competencia, señor ministro, para demostrarle á V. que está ya probada científica y prácticamente la conveniencia de la especulacion. Me remito sólo á la experiencia y á lo ineficaces que han resultado esas medidas en otros países.

»Era ministro de Hacienda en Francia en 1859 el mismo M. Magne que acaba de dimitir. Los agentes oficiales, que habian comprado sus privilegios por término medio cada uno á razon de dos ó tres millones de francos, armaron una cruzada contra el mercado libre, muy floreciente á la sazón, creyendo que ellos debían absorberlo todo. El ministro, que tambien suponía, como V. lo supone, que la baja de los fondos procedía de sus manejos, los persiguió á muerte, llevando á veinte de ellos ante los tribunales, multándolos en 12 500 francos, cerrándoles las casas y prohibiéndolos bajo las penas más severas que se reuniesen en parte alguna.

¿Qué sucedió? Las transacciones disminuyeron de tal suerte que el precio de las acciones oficiales bajó en seis meses de dos millones y medio á millón y medio, las rentas públicas afluaron, la *caulisse*; á despecho de todo, siguió trabajando clandestinamente, hasta que antes de espirar el año los mismos agentes oficiales la escitaron á que volviese. El ministro comprendió su error, los 30 ó 40 corredores del mercado libre son hoy doscientos próximamente, y han contribuido, tanto ó más que los agentes oficiales, á la colocacion de los colosales empréstitos franceses.

Lo mismo, Sr. Camacho, sucederá en Madrid. Nada habrá impedido V. con esa determinacion odiosa, el Bolsin vivirá más ó ménos públicamente, como tiene que vivir cuanto se apoya en una libertad fundamental. Cuando llegue el momento de nuestra resurreccion financiera, que yo deseo de todas veras encomendada á un ministro tambien intencionado como V., el Bolsin ayudará á ello con su actividad y con su enorme clientela, y V. será el primero en reconocer su inútil arbitrariedad.»

*Moniteur des intérêts matériels*.—Publica un extracto de la Memoria presentada en la Junta general de accionistas del Norte de España. En este mismo número, comenzamos la publicacion íntegra de dicho documento.

*L'Industrie*.—«El Moviliario español ha recobrado más que el cupon, cerrando á 530 con un impulso notable.»

*Journal des chemins de fer*.—Publica un extracto de la Memoria leída en la reciente Junta general de accionistas del Norte de España.

*Journal des actionnaires*.—Tambien extracta la Memoria del Norte de España.

Dice que la exterior española está á 17 1/2; y que todavía no se ha tomado resolucion alguna acerca de las medidas decretadas por el ministro de Hacienda de España.

Del Moviliario español, dice que está muy solicitado y que en un sólo día ha subido 6 francos y medio.

Zaragoza á Alicante, muy sostenido á 262'50.

*La Semaine financière*.—«El Crédito moviliario español está á 506. El alza sobre este valor, que hace algunas semanas se coti-



zaba á 370, ha sobrepujado las esperanzas de los más optimistas. Hemos visto que el Crédito moviliario español edifica la esperanza de un dividendo futuro sobre la base de un importante aumento de valor en su cartera.»

Después, añade, que «por una gracia especial» todos los títulos del Norte de España han subido prodigiosamente y que esto contribuye á la mejora del Moviliario español.

«En lo que concierne á los fondos españoles, el mercado está absolutamente muerto. Se habla de una inmediata crisis ministerial en Madrid.» Da en seguida detalles de hechos y rumores muy recientes que apenas concebimos como tan pronto han podido llegar á noticias del colega parisiense.

Extracta también la Memoria del Norte de España.

*La France financière.* —Del Moviliario español dice:

«Los tenedores de títulos aguardan un poco más de alza para vender. Tienen razón.»

En una correspondencia le dicen:

«Todos los banqueros, capitalistas, agentes de Bolsa y las demás personas que han confiado sus economías al Tesoro público español hacen una ruda guerra al ministro de Hacienda.»

«El comité de tenedores de títulos españoles en Londres y en París apoya fuertemente la idea de reemplazar al Sr. Camacho por otro hacendista más cuidadoso del crédito de la nación española.»

Añade que el duque de la Torre ha recibido tan numerosas quejas de todas partes, que se ve obligado á dar una satisfacción á la opinión pública, fuertemente acentuada contra las ideas económicas del Sr. Camacho.

## DOCUMENTOS OFICIALES.

### MINISTERIO DE HACIENDA.

Excmo. S.: En vista de lo solicitado por la Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona sobre que las empresas de esta clase en general se sujeten á un sistema uniforme en lo referente al sello del impuesto de guerra que debe usarse en los talones que expidan para el transporte de efectos y mercancías, y que por analogía á lo ya dispuesto para los viajeros se les exima del uso de dicho sello, cobrándose su importe á los interesados remitentes y entregando el producto al Tesoro las mismas empresas, á tenor de lo establecido en cuanto á los billetes de viajeros en la orden ministerial de 17 de Diciembre del año último; el Presidente del Poder Ejecutivo de la República, de conformidad con lo propuesto por esa Dirección é informado por la intervención general de la administración del Estado, se ha servido disponer:

1.º Que se dispense á las empresas de ferro-carriles de estampar en los talones que expidan para el transporte de efectos y mercancías el sello de 10 céntimos á que se refiere el párrafo cuarto, art. 3.º del decreto de 2 de Octubre último.

2.º Que el importe del referido sello lo exijan las empresas á los interesados remitentes entregando su producto al Tesoro.

3.º Que para la cobranza y administración del impuesto del timbre en la parte que se refiere á los expresados transportes de mercancías, se atengan las empresas de ferro-carriles á lo establecido en el reglamento definitivo de 15 de Octubre de 1873 para la del impuesto transitorio sobre el precio de las tarifas de viajeros; entendiéndose modificado en el sentido expuesto lo que establece el párrafo cuarto, art. 3.º del ya citado decreto de 2 de Octubre último, y sin efecto lo dispuesto en el 14 de la instrucción provisional de 22 de Noviembre del mismo año.

Y 4.º Que las administraciones económicas cuiden de comprender en cuentas, con separación de los productos de la renta de sellos del impuesto de guerra, los que las empresas recauden y entreguen en metálico.

De orden del mismo Presidente lo digo á V. E. para los fines consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 16 de Junio de 1874.—Camacho.—Sr. Director general de Rentas Estancadas.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido para cumplir el precepto consignado en el párrafo primero del art. 18 de la ley de presupuestos de 25 de Junio de 1864, que prescribe que por los ministerios de Hacienda y de Fomento se forme una relación de los objetos destinados á la construcción y explotación de los caminos de hierro que deben gozar de exención de los derechos de aduanas en virtud de lo concedido en el párrafo quinto del artículo 20 de la ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855:

Vistos los informes emitidos por las comisiones de las Juntas consultivas de Aranceles y de Caminos, Canales y Puertos, nombradas respectivamente por los expresados ministerios:

Vista la propuesta que elevó al gobierno la comisión creada por real decreto de 9 de Febrero de 1871 para el asunto de los estudios relacionados con la franquicia de los ferro-carriles:

Considerando que del maduro exámen y de los debates amplios y solemnes habidos sobre esta importante cuestión resulta probada la necesidad de que ínterin subsista aquella franquicia se limite á los carriles de hierro y acero, placas de union, tirantes, tornillos y escarpas para la vía, traviesas de hierro y los platos propios para su asiento, cambios de vía completos de hierro y acero para locomotoras y vagones, ejes de hierro y acero para las mismas, muelles de acero para id., coginetes de hierro fundido, barras de acero para muelles, y piezas de hierro para puentes;

El Presidente del Poder Ejecutivo de la República ha resuelto que se declare, en cumplimiento del párrafo primero del art. 18 de la ley de presupuestos de 25 de Junio de 1864, que los únicos artículos para la construcción y explotación de ferro-carriles que deben disfrutar franquicia de derechos de aduanas son los siguientes:

- 1.º Carriles de hierro y acero, placas de union, tirantes, tornillos y escarpas para la vía, traviesas de hierro y los platos propios para su asiento.
- 2.º Cambios de vía completos de hierro y acero.
- 3.º Llantas de ruedas de hierro y acero para las locomotoras y vagones.
- 4.º Ejes de hierro y acero para las mismas.
- 5.º Muelles de acero para id.
- 6.º Coginetes de hierro fundido, barras de acero para muelles y piezas de hierro para puentes.

De orden del mismo Sr. Presidente lo digo á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 30 de Junio de 1874.—Camacho.—Sr. Director general de aduanas.

### IMPORTACION DE ORO.

El valor del oro de Australia y de la Nueva Zelanda importado en el Reino Unido, se ha elevado en Mayo último á 393.192 libras esterlinas, contra 355.768 en Mayo de 1873 contra 302.502 en el mismo mes de 1872. En los cinco meses terminados el 31 de Mayo del corriente año, el valor total de la importación ha sido de 2.176.879 libras, contra 4.119.212 en el período correspondiente de 1873 y 2.616.359 en el de 1872. Resulta, pues, que la importación ha disminuido este año considerablemente.

Mineros que han regresado de Palmer Queensland dan noticias desfavorables sobre el rendimiento del oro en sus inmediaciones. En Ballarat (Victoria) el oro de aluvion es ya raro. En Ballarat-East algunas nuevas minas de cuarzo son productivas, y esta parte del Ballarat es la que conservará, según el *Times* la antigua reputación de aquel distrito aurífero.



COMPañIA  
DE LOS  
CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA.

MEMORIA del Consejo de administracion, presentada á la Junta general de accionistas, celebrada en 27 de Junio de 1874.

SEÑORES:

Los resultados del ejercicio de 1873 se han resentido naturalmente de los tristes acontecimientos de que nuestro pais ha sido teatro.

Desde las primeras semanas del año nos vimos obligados á suspender la explotacion en la seccion de los Pirineos, poco despues en la de Vitoria á Irun y más tarde en la de Miranda á Vitoria; es decir, en una extension de 179 kilómetros, y precisamente en aquella parte de la línea que nos comunica con Francia.

La explotacion, pues, ha quedado reducida en una quinta parte y nuestros productos se han encerrado en las proporciones de un tráfico puramente local. Sin embargo, gracias á las economías realizadas y á los ingresos suplementarios procedentes de nuestros contratos de participacion con las Compañías de Santander y Bilbao, hemos podido, á pesar de la disminucion de reales vellon 21.572.260'25 (frs. 5.676.910'58 cént.) en los ingresos del año de 1873, comparados con los del año precedente, atender casi completamente, con el producto neto obtenido, al pago de los intereses y de la amortizacion de nuestra deuda en obligaciones de prioridad.

No hemos tenido que tomar para ello de nuestras reservas más que la suma de Rvn. 1.096.502'72 (frs. 288.553'36).

Este resultado hubiera sido mejor si el camino de Santander ee hubiese encontrado en disposicion de satisfacer la corriente excepcional de tráfico que la interrupcion de los Pirineos debia naturalmente atraer á aquella vía, única abierta á la explotacion por el Norte.

Pero, á pesar de los esfuerzos de la administracion de dicha empresa, no podia con su material limitado dar satisfacion á este inesperado aumento de los trasportes, y por eso el comercio tuvo que buscar otros ferro carriles que se han beneficiado de esta manera con un aumento de tráfico que las circunstancias nos hacian perder á nosotros.

Desde que hemos adquirido el ferro-carril de Santander, las cosas han cambiado completamente; tanto, que desde el 1.º de Marzo basta el 15 de Junio corriente, el aumento de tráfico era en la línea principal de Rvn. 3.328.968'72 (frs. 876.044'40) y en la de Santander de Rvn. 2.189.816'99 (frs. 576.267'62).

Por lo demás, el pago de nuestras obligaciones de prioridad ha estado siempre completamente asegurado con las reservas que teniamos.

Independientemente de la reduccion que hemos experimentado en los productos, nuestra línea y nuestro material han sido tambien objeto de destrozos de cierta importancia; contamos con la justicia y la benevolencia del gobierno para indemnizarnos de estas pérdidas tan pronto como la situacion económica del pais lo permita.

Los ingresos reducidos de esta manera fueron de. . . . . Rvn. 59.561.164'37  
Y los gastos de. . . . . » 29.357.542'65

El producto neto ha sido, pues, de. . . . » 30.203.621'72  
Habia sido en 1872 de. . . . . » 48.261.422'07

Lo que representa, con relacion á dicho año, una reduccion de. . . . . Rvn. 18.057.800'35

El cuadro siguiente manifiesta la comparacion de los productos de la explotacion en 1873 y 1872.

DESIGNACION.	1873. Rs. Cs.	1872. Rs. Cs.	1873. Aumento. Rs. Cs.		Disminucion. Rs. Cs.		Diferencia tanto por 100 de cada producto.
Transporte á gran velocidad. . . . .	24.660.811'64	36.224.332'07	»	»	11.563.520'43	-31'92 por 100	»
Id. á pequeña velocidad. . . . .	37.219.980'26	47.688.075'06	»	»	10.468.094'80	-21'95	»
Varios. . . . .	463.929'73	297.174'26	166.755'47	»	»	+36'11	»
Beneficio de la explotacion del ferro-carril de Barruelo. . . . .	244.246'37	339.005'05	»	»	124.708'68	-33'80	»
Ingreso bruto. . . . .	62.559.018'00	84.278.586'44	166.755'47	22.156.323'91	-26'00	»	»
Cuentas de orden.							
Rebajas de tasa. . . . .	1.854.878'69	1.924.608'29	»	»	69.729'60	-3'60	»
Indemnizaciones. . . . .	494.652'27	480.553'57	14.098'70	»	»	+2'93	»
Subvenciones. . . . .	678.322'67	1.039.999'96	»	»	361.677'29	-34'80	»
Total de estas cuentas.	3.027.853'63	3.445.161'82	14.098'70	431.406'89	-12'11	»	»
	59.561.164'37	81.133.424'62	21.572.260'25	»	-26'05	»	»

Gran velocidad.

Los productos totales de la gran velocidad disminuyeron en 1873 en Rvn. 11.563.520'43 (Fr. 3.043.031'69) con relacion á 1872, figurando en dicha cifra los viajeros por Rvn. 10.509.948'97 (francos 2.765.776'04).

Pequeña velocidad.

Los de la pequeña velocidad no pasaron de Rvn. 37.219.980'26 (Fr. 9.794.731'64), lo cual constituye, con relacion á 1872, una diferencia de Rvn. 10.468.094'80 (Fr. 2.754.761'80).

El cuadro que sigue demuestra la marcha de nuestro tráfico durante los ocho últimos años, en cuanto al tonelaje y producto de las mercancías.

AÑOS.	TONELADAS.	PRODUCTO.	
		Rs.	Cs.
1866. . . . .	531.006	36.711.118'48	
1867. . . . .	515.813	34.679.794'47	
1868. . . . .	502.155	31.974.283'62	
1869. . . . .	493.545	32.715.217'41	
1870. . . . .	520.599	34.919.584'95	
1871. . . . .	570.551	40.380.820'10	
1872. . . . .	671.904	46.470.682'93	
1873. . . . .	530.402	36.986.441'71	

Resulta que á pesar de los graves acontecimientos de la guer-



El movimiento marítimo con Inglaterra no cesa de desenvolverse.

En 1873 \* de 921.501 id.

Los aceites tuvieron un aumento de tráfico de 3.917 toneladas, y los vinos de 5.909.

Hé aquí el cuadro de las principales mercancías que constituyeron la importancia de nuestro tráfico en 1873.

Aceite, jaban, grasas y sebo. . . . .	6.893	950.048'44
Aceite de olivas. . . . .	12.648	1.494.086'26
Azúcar en bruto. . . . .	15.790	1.864.571'95
Naranjas. . . . .	1.703	217.121'36
Bacalao, pescado. . . . .	8.058	1.006.154'95
Cal y yeso. . . . .	4.041	218.456'17
Carbon de madera, retamas, etc. . . . .	12.066	244.209'89
Cristal, porcelana, loza. . . . .	2.440	291.165'74
Cueros de animales. . . . .	4.641	404.533'63
Embalajes vacíos. . . . .	7.766	540.424'73
Fundiciones en bruto. . . . .	13.683	1.132.601'80
Garbanzos, legumbressecas. . . . .	10.431	804.514'70
Harinas alimenticias. . . . .	74.392	4.245.774'81
Heno, paja y demás vegetales. . . . .	8.460	421.152'57
Hulla y cock, aglomerados. . . . .	72.303	4.874.778'71
Lanas y algodones. . . . .	3.919	306.642'45
Madera de construccion. . . . .	18.152	917.701'21
Maderas labradas de toda especie. . . . .	3.792	432.232'57
Metal labrado, herrería quincalla. . . . .	7.184	768.670'72
Minerales. . . . .	4.809	220.362'30
Objetos manufacturados. . . . .	5.058	626.718'86
Papel, carton, librería. . . . .	2.324	356.294.33
Piedras de construccion. . . . .	18.027	276.069'31
Productos químicos y droguería. . . . .	5.826	507.041'93
Sales. . . . .	11.413	915.216'31
Tejidos, paños, sederías. . . . .	10.333	1.231.357'11
Trigos, cereales. . . . .	132.330	8.045.078'35
Vinos. . . . .	39.801	2.633.185'63
Diversos. . . . .	13.114	990.274'92

El transporte de trigos y harinas no ha disminuido en 1873 más que con relacion al año anterior, como demuestra el cuadro que sigue:

	TRIGOS.	HARINAS.	TOTAL.
	<i>Toneladas.</i>	<i>Toneladas.</i>	<i>Toneladas.</i>
1866. . . .	135.307	58.082	193.389
1867. . . .	119.148	58.395	177.543
1868. . . .	77.851	43.761	121.612
1869. . . .	91.103	38.436	129.539
1870. . . .	91.688	63.326	155.014
1871. . . .	113.086	66.611	179.697
1872. . . .	146.027	85.004	231.031
1873. . . .	132.330	74.392	306.722

(Se continuará.)

El siguiente cuadro comprende los resultados estadísticos del movimiento de viajeros.

NÚMERO de viajeros	kilómetros recorridos.	Recorrido por termino medio de un viajero. Kilóms.	PRODUCTOS.  Reales Cs	PRODUCTO MEDIO.		PROPORCIÓN.	
				de un viajero. Rs. Cs.	por kiló- metro recorrido Rs. Cs.	por 100 viajeros. Rs. Cs.	por 100. Cs.
Primera clase.	19.561	1.777.985	702.869'45	35'93	0'395	2'78	9'65
Segunda clase.	100.004	5.643.893	1.691.853'79	16'91	0'299	14'24	23'22
Tercera clase.	582.958	27.918.217	4.890.137'99	8'38	0'275	82'98	67'13
Total.	702.523	35.340.095	7.284.866'23	»	»	100' »	100' »

La pérdida que hemos tenido en los rendimientos de esta clase de trasportes ha sido aun más sensible que en los de gran velocidad. El número de toneladas arrastradas en el ejercicio de que nos ocupamos ascendió únicamente á 217.921 y su producto á Rvn. 13.091.619 50 y, habiéndose elevado en el anterior año á 369.604 y á Rvn. 24.476.590 16 respectivamente, la diferencia en contra de 1873 es de 151.683 toneladas y de reales vellon 11.384.970 66.

Ante los azares, trastornos é irregularidades porque hemos  
atravesado en dicho ejercicio, de que es fiel reflejo la descripción  
que antes hemos hecho de la série de interrupciones habidas en  
la marcha de los trenes, sólo podia esperarse los funestos resul-  
tados que arroja la comparación que acabamos de hacer y que  
tanto deploramos.

Siendo la base principal de nuestra especulacion, por los importantes rendimientos que da, el transporte de las mercancías, todos nuestros esfuerzos se dirigieron constantemente á combatir las fatales consecuencias de una explotacion casi siempre pa-



realizada en las zonas de mayor tráfico. Limitado el servicio al trayecto de Zaragoza á Lérida ó Cervera, se presentaron desde un principio obstáculos insuperables para salvar con servicios regulares de transporte la gran distancia que media desde dichos puntos á la capital del Principado, centro de contratación, en donde se satisfacen las considerables necesidades de consumo y exportación. La primera dificultad que se presentaba era la falta de carretera directa entre las estaciones extremas de las zonas interceptadas, que obligaba, por consiguiente, á valerse de la general de Barcelona á Lérida para realizar el objeto que nos proponíamos; pero este medio era insuficiente, aun cuando se hubiese podido contar con la duración de aquel estado anormal, porque, el importante tonelaje que representa este tráfico y la considerable longitud del camino exigían un número tal de carruajes, que ni se hallaba disponible ni tampoco se habría podido contratar en otras provincias, desde luego que la inseguridad de las vías y las exacciones que verificaban los carlistas en metálico y caballerías, hacían que los dueños ó empresarios de carros no se quisiesen sujetar á un orden y plazo determinado, sin responder del valor de las mercancías, ni ménos exponer su ganado á las contingencias de un viaje continuo por comarcas infestadas por las facciones, sin que se les garantizase de los perjuicios que llegasen á ocasionarles. Además, comprendiendo que la Compañía tenía empeño en la organización de un servicio oficial, se presentaban también exigentes en la cuestión de precios, creídos sin duda de que sucumbiría á sus imposiciones y, por consiguiente, que no sólo les abonaría el tanto por tonelada que pedían, sino que se les aseguraría con peso ó en su defecto con el importe, una carga ascendente igual ó aproximada á la que arrastrasen en el sentido de Lérida á Barcelona. Con estos inconvenientes, no era posible hallar la seguridad de los efectos durante su conducción por tierra, así como la prontitud y economía indispensables para que la Compañía pudiese á su vez responder ante el público de las condiciones del servicio proyectado; así es que se vió obligada á desistir de él, dirigiendo sus esfuerzos á establecer una combinación mixta con las líneas de Reus á Tarragona, ya que la corta distancia que separa las estaciones de Lérida y Viniáxa, y de Tárrega á Montblanch, evitaba en gran parte las dificultades propias de la que media entre Lérida, Tárrega y Barcelona. Con efecto, por su mayor proximidad entre dichos puntos y estar unidos por carreteras, era muy posible enlazar Lérida con Barcelona con un servicio mixto bastante regular, que supliese en parte la falta de circulación en nuestra línea, máxime prestándose, como se presentaron, las de Reus y Tarragona, á hacer reducciones importantes en sus tarifas y á dedicarle cuantos medios poseían, pues en ello se prometían su natural compensación con el aumento de los rendimientos de sus respectivas líneas; pero, desgraciadamente, estos no correspondieron á sus buenos deseos, y ya en los primeros ensayos se comprendió que ni las estaciones de Viniáxa, Vimbodí, y Montblanch podían recibir una pequeña parte del tráfico que las nuestras les enviaban, ni la empresa de Tarragona á Martorell poseía el material de carga y arrastre para conducirlo al punto de destino. En pocos días una aglomeración extraordinaria de mercancías tiradas por los campos próximos á dichas estaciones y expuestas á todas las contingencias del abandono en país lluvioso y perturbado, demostró de una manera evidente que tampoco prometía dicha combinación las seguridades necesarias para que la prohiérase con su nombre y crédito la Compañía. Consecuencia forzosa de esta nueva contrariedad, fué que se abandonase por completo el propósito concebido en un principio y que se dejara á la iniciativa particular el medio de presentar ó recoger en Lérida y Tárrega los géneros consignados ó expedidos en Barcelona, quedando reservado á la gestión de la Compañía el atraerlos á su línea, como lo logró en tanta cantidad como lo permitían las circunstancias, prorrateando sus tarifas especiales y contratos particulares, fijando precios armónicos con las nuevas

vías de competencia, forzando las corrientes de tráfico y empleando, en fin, todos sus medios, influencia y relaciones. A este sistema, impuesto por los sucesos y seguido con la actividad que requería, se debe que, á pesar de tener suspendida la circulación de trenes en las secciones más importantes, no sólo por su extensión, si que también porque sirven las localidades de mayor comercio, los productos diarios alcanzasen durante esta época al promedio de Rvn. 46 980, cuando hubieran distado mucho de llegar á dicha cifra, si la ausencia de los tránsitos hubiese dejado reducido el tráfico local al movimiento de las zonas libres.

De las 217.921 toneladas transportadas en 1873,

lo han sido en la vía descendente. . . . .	Tons.	118 689
y en la ascendente. . . . .	»	99.232

más en la vía descendente. . . . .	Tons.	19 457
------------------------------------	-------	--------

Kilóms.	[Metros.
---------	----------

El trayecto medio recorrido por cada tonelada

que en 1872 fué de. . . . .	Tons.	147' 324
en 1873 ha sido de. . . . .	»	120' 301

resulta una diferencia en contra del último

año de. . . . .	Tons.	26' 823
-----------------	-------	---------

Reales.	Cénts.	Mils.
---------	--------	-------

La tarifa media por tonelada y kilómetro re-

corrido fué en 1872 de. . . . .	0'	44'	943
mientras que en 1873 ha sido de. . . . .	0'	49'	»

ha mejorado por lo tanto en 1873. . . . .	0'	4'	057
---	----	----	-----

El producto medio de cada tonelada fué en

1872 de. . . . .	Rvn.	65'22
y en 1873 de. . . . .	»	60 07

de modo que ha bajado. . . . .	Rvn.	6'15
--------------------------------	------	------

El producto medio por kilómetro explotado,

fué en 1872 de. . . . .	Rvn.	67.153'23
en 1873 ha sido de. . . . .	»	35.427'75

la disminucion en 1873, es, pues, de. . . . .	Rvn.	31.725'48
---	------	-----------

El producto medio kilométrico de los trenes

de viajeros ha sido en 1873 de. . . . .	Rvn.	16'69
el de los de mercancías de. . . . .	»	38'54
y el de los de todas clases de. . . . .	»	25'75
En 1872 fueron en los trenes de viajeros, de. . . . .	»	21'09
en los de mercancías de. . . . .	»	40'67
y en los de todas clases de. . . . .	»	29'97

Indicadas ya las variaciones más notables habidas en los ingresos del tráfico y explicadas las causas que ocasionaron las gravísimas pérdidas experimentadas, pasamos á daros cuenta de lo referente á los

#### Gastos.

Los gastos de la explotación se subdividen del modo siguiente:



SERVICIOS.	IMPORTE.	POR KILÓMETRO		PROPORCIÓN
		de longitud de camino 623 kilómetros.	recorrido por los trenes 941.643 kilómetros.	
	Reales. Cs.	Reales. Cs.	Reales. Cs.	por 100. Reales. Cs.
Administración y Dirección.	2.033.556'85	3.264'14	2'16	12'95
Comercial.	292.085'72	468'84	3'31	1'86
Movimiento.	2.434.611'63	3.907'88	2'59	15'50
Via y obras.	2.915.864'55	4.680'36	3'10	18'56
Material y tracción.	7.718.823'39	12.389'76	8'20	49'15
Gastos generales.	310.957'58	499'13	3'33	1'98
Total.	15.705.899'72	25.210'11	16'69	100' »

Comparados estos gastos con los del año anterior, 1872, aparecen disminuidos en Rvn. 4 604.086'63. Las causas principales de que esta reducción en los gastos no haya sido la que proporcionalmente correspondería a la gran disminución de los productos han sido, en primer lugar, la conveniencia de sostener el personal necesario en la línea y estaciones de los trayectos cerrados forzosamente a la explotación, para vigilar los muchos intereses que la Compañía tenía en ellos y que no podía dejar abandonados, sin grave riesgo de perderlos: el sostenimiento de aquel que, unas veces, por ignorarse el tiempo que duraría la suspensión del servicio, no podía darse de baja inmediatamente, y, otras, por encontrarse en los trayectos que se paralizaban inopinadamente, no había medio de hacer llegar a su conocimiento, hasta pasados muchos días, la orden de excedencia, y, finalmente, el de aquel que por sus méritos y especiales conocimientos era conveniente conservar, para tenerle dispuesto a acudir donde sus servicios fuesen necesarios al restablecer la explotación de las secciones interrumpidas, evitándose así el que, llegado este caso, nos viésemos en la imposibilidad de realizarlo desde luego por su falta, lo que, gracias a esta previsión, no sucedió ni un sólo día, pues tan luego como se vencían las dificultades que la impedían quedaba organizado el servicio para continuar explotándose los trayectos que se nos dejaban libres; pero esta actitud debió ocasionarnos, forzosamente, importantes desembolsos.

(Se continuará.)

#### FERRO-CARRILES PENINSULARES.

##### INGRESOS DE LA VIGÉSIMA SEXTA SEMANA.

**Norte**—Los ingresos han ascendido á 454.374 pesetas, lo que, con relación á la semana correspondiente de 1873,

da un aumento de 149.022 pesetas, ó sea de un 48'39 por 100 por kilómetro.

**Alar á Santander.**—205.036 pesetas, recaudadas, ó aumento de 47.266 respecto de la correspondiente semana del año pasado, ó sea un 29'96 por 100.

**Sevilla á Jerez y Cádiz.**—Disminución insignificante de 4.772 pesetas.

**Córdoba á Sevilla.**—Los productos de la semana se elevan á 74.021 pesetas, con un excedente sobre la de 1873 de 4.743.

**Zaragoza á Pamplona y Barcelona.**—Aumento de pesetas de 146.987, ó sea de 189'02 por 100 por kilómetro respecto de la semana equivalente del año anterior.

**Madrid á Zaragoza y Alicante.**—Los ingresos de la semana consisten en 789 821 pesetas. Con relación al período correspondiente del ejercicio anterior, resulta un aumento de 7,752 pesetas, ó sea de 0'09 por 100.

**Ferro-carriles portugueses.**—Lo recaudado han sido 164 720 frs., lo que, representa una disminución de 19.214 francos comparado con el ingreso en la semana correspondiente de 1873, ó de 10'45 por 100, por kilómetro.

#### FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

**Perú.** El proyecto del ferro-carril tras-andino encuentra grandes adversarios, y un periódico califica esa línea diciendo que la empresa es aun más insensata que gigantesca. «Lo que en vano buscamos, añade, es de donde podrá salir en aquellos parajes el tráfico necesario para alimentar tan extraño ferro-carril. ¿Es razonable, en efecto, acarrear por encima de los Andes, hasta el Pacífico, las riquezas del valle del Amazonas, en lugar de dejarlas bajar tranquilamente por las aguas de este río, y llegar así á su embocadura y de allí á Europa, por una ruta una mitad más corta que la del Cabo de Hornos? ¿Las 2 000 leguas que se ganarían por este nuevo trayecto son tan de desdenar en estos tiempos en que todas las naciones reconocen tan bien como los americanos que *time is money*?

«Por otra parte, para hacer semejante camino de hierro, se necesita dinero, y el Perú no podrá encontrarlo, porque su guano se agota, y sin guano no hay dinero para los hijos del Sol. Pero, aun suponiendo que los depósitos de este precioso abono sean aun tan extensos y profundos como quieren probarlo á fuerza de telegramas, ese guano de la naturaleza, en estado salvaje, encuentra desde hoy un terrible competidor en el nuevo guano suministrado por la química, aprobado y consagrado por la experiencia, y además tan bien acogido por la agricultura; nos referimos al guano europeo que acaba de aparecer en nuestros mercados.

«Nos ocuparemos pronto de este guano que va á causar tanto mal al Perú como bien á nuestras esquilmas tierras de Europa.»

Nos hemos extendido á copiar este último razonamiento en contra del ferro-carril tras-andino, por el interés particular que el nuevo abono tiene para España, donde tanto abundan los fosfatos que constituyen su principal elemento.

**Francia.** El tráfico de la antigua red de caminos de hierro continúa mejorándose. Los ingresos del de Lyon son excelentes, y también muy satisfactorios los excedentes obtenidos en las líneas del Norte, del Oeste y del Mediodía. En cambio el de Orleans y el del Este siguen perdiendo.

**Inglaterra.** En la semana terminada el 5 de Julio, los ingresos de los ferro-carriles han ascendido á 1.106 283 libras, contra 1 092.425 en la correspondiente de 1873; y el producto medio por día y kilómetro ha resultado de 171 pesetas, lo mismo en un período que en el otro.



*Suiza.* Hace ya tiempo que se viene tratando de construir una vía férrea entre el lago de Zurich y el San Gotardo. Hoy dicen de Berna que la casa Riche Hermanos, de Bruselas, solicita la construcción ofreciéndose á suscribirse por 11 millones de francos en acciones, de los 15 á que asciende el importe de las que hay que emitir.

### BILLETES DE BANGO Y TÍTULOS DE LA DEUDA.

Estudiemos comparativamente los métodos seguidos en dos grandes países, Francia y los Estados Unidos, para la emisión de los billetes de Banco y títulos del Estado. En los dos se han visto obligados, por consecuencia de la guerra y los gastos que origina, á recurrir á la suspensión de pagos en metálico y á emitir papel. El metálico ha desaparecido completamente ante la invasión de los billetes: los dos Estados tratan ahora de recoger los billetes, empleando medios diferentes. En Francia se ocupan de ello desde el último plazo de la indemnización de guerra. Hasta entonces la prudente reserva del Banco había mantenido en los límites más estrechos los efectos de la circulación de un papel inconvertible á especies metálicas, esto es, la pérdida en el cambio con los países extranjeros. No solamente se admitía al descuento más que el papel comercial ó las primeras firmas, sino que conservaba siempre un dos por ciento entre el tipo del interés que había adoptado para sus operaciones y el de las plazas extranjeras. Desde la liberación del territorio ha seguido la misma conducta, y ha visto sus reservas metálicas de 716 millones elevarse á 1.052, en tanto que la circulación de los billetes de 2.877 descendía á 2.806 millones. Así crecieron las especies hasta 336 millones y la disminución del papel fué de 271. No se debería atribuir estos movimientos al Banco solamente sino también á la liquidación de una gran parte de las operaciones hechas en el extranjero para el empréstito de los 5 mil millones y para el pago de la indemnización; se han tenido que hacer remesas y se han buscado los medios más ventajosos. Como el metálico se encontraba todo en Alemania, no ha habido ninguna duda en volverlo á recoger, de ahí la llegada de los sacos, aun no abiertos, remitidos por el Tesoro alemán al Banco de Francia en los camiones del ferrocarril del Este. El Consejo de administración del Banco ha resistido siempre una nueva emisión de papel y se ve bien recompensado hoy, recuperando á pasos agigantados el metálico mientras que los Estados Unidos no se hallan en este caso. A pesar de todas las pérdidas que un papel inconvertible les ha originado, una nueva ley votada por el Senado iba á aumentarlo. Después de la guerra, la circulación de los greenbacks, de 400 millones de dólares había sido reducida á 356; se acaba de elevarla otra vez á 400. El límite de la circulación de los Bancos nacionales, que hasta ahora había sido de 350, ha llegado á 400. Ante esta emisión exagerada no hay ninguna reserva metálica. Véase como los Estados Unidos tendrán papel por un tiempo indefinido. Traduciéndose los funestos efectos de la prima del oro por la depreciación del cambio sobre el extranjero, no les ha enseñado nada. La opinión pública protesta, pero el Congreso vota en sentido contrario. En esta cuestión Europa da más pruebas de sentido y de juicio. Aun bajo la forma republicana y democrática, se arregla la circulación fiduciaria según los principios de la ciencia y los resultados de la experiencia. En América, al contrario, se carece de autoridad para hacerlas aceptar por las masas ignorantes, y por no resistir á la opinión que se extravía, se prefiere continuar engañándola.

### OTRO NUEVO COMBUSTIBLE.

Después de haber publicado en nuestros números anteriores varias reseñas de combustibles nuevos, hemos visto en la *Gazzetta piemontese*, las interesantes líneas siguientes:

«El Sr. Secondo Ferrero, químico distinguido, ya conocido por diferentes descubrimientos muy útiles, ha encontrado, después de largos estudios, el medio de componer, con materias que abundan en Italia, un carbon artificial que puede servir para todos los usos á que se aplica la hulla, realizando una gran economía de tiempo y de dinero.

»Este nuevo combustible, desde que sea generalmente conocido y empleado, dispensará á la Italia del tributo que paga á las minas extranjeras, puesto que sirve para las locomotoras, los buques de vapor, los hornos, y tiene la ventaja inapreciable de no producir al arder, gases amoniacales ni sulfurosos, no entrando en su composición ni el alquitran ni el betun.

»Una de sus principales cualidades es que, empleado en la fabricación del gas, da una luz superior al que se produce con el carbon fósil, se obtiene más pronto y más barato. Las últimas experiencias verificadas en el establecimiento de los hermanos Lanza, han dado los resultados más satisfactorios por la luz obtenida, lo mismo que las anteriormente realizadas en el taller Teusi y en el ferrocarril de Cirié han demostrado que la potencia calorífica no es menor que la del carbon de piedra.»

El procedimiento, que sin duda no es todavía del dominio del público, no lo explican la *Gazzetta piemontese*, ni el *Economista d'Italia*, ni ningún otro de los periódicos que se ocupan de este invento. Estaremos á la mira, para transmitirlo á nuestros lectores tan pronto como se publique.

### UNA ESPECULACION SINGULAR.

Los periódicos industriales del extranjero hablaron de un especulador original que tuvo la idea de crear un Banco para el descuento de los *efectos protestados*. Según una estadística cuyos elementos se habían sacado de los despachos de los ugières de París encargados de hacer los protestos, aquel hombre original estaba convencido de que es cobrable el 90 por 100 de esos efectos á condición de conceder á los suscriptores de ellos la facultad y tiempo necesarios para ir pagando á plazos sus descubiertos. Según esto, es fácil comprender que un Banco que hubiera tomado semejante papel con un descuento de 20 á 25 por 100, sin perjuicio de las comisiones de costumbre, no hubiera hecho mal negocio.

Pues bien, un establecimiento sin duda de este género acaba de fundarse en París. En la vidriera del despacho de un cambiante de moneda, de la rue Neuve-des-Petits-Champs se lee en una gran placa de metal y en gruesos caracteres:

MALOS VALORES.

¿Qué puede hacer de estos valores tan singular empresa?

### GAS DE NAPHTA.

Al lado de Francia se acaba de inventar un nuevo guano, al lado de Italia que da á la industria un nuevo carbon. Rusia puede reclamar un puesto honroso por los interesantes experimentos de alumbrado por gas de naphtha que se han hecho en el ferrocarril de Odessa. El éxito ha superado á todas las esperanzas.

Como los gastos son cuatro veces menores que los del gas ordinario, es muy probable que, siendo el Sur de Rusia tan rico en la expresada sustancia, empleará bien pronto exclusivamente el nuevo producto, el cual se hará por consecuencia un artículo de gran importancia comercial.

Los descubrimientos sucesivos, ó más bien simultáneos, hechos por cada una de las tres naciones citadas, prueban, cuán poco fundados son los temores de esas buenas gentes que se creen en vísperas del día en que la tierra, esquilhada, habrá perdido toda la fertilidad de la superficie y que no contendrá ya hulla en



su seno. Pueden tranquilizarse: muy lejos de haber venido á un mundo demasiado viejo, esas gentes asustadizas asisten al espectáculo de los fenómenos característicos de la infancia de la tierra. Las ciencias no hacen más que nacer, y sus aplicaciones se encuentran aun muy restringidas; el vapor no ha producido todavía los resultados que de él hay derecho á esperar; en cuanto á la electricidad, ayer aun no era más que una diversion, más bien que una ciencia. Mañana, ¿qué será de ella, hasta adonde irá?

Qué responden á esto los que, hace apenas 25 años hubieran calificado de loco, de utopista cuando ménos al que hubiera propuesto poner en comunicacion inmediata á Londres y el Japon, el Brasil y la Australia, así como anteriormente no hubiera librado mejor el físico que se hubiera propuesto determinar las materias constitutivas de los planetas y de los cometas.

**Sociedad catalana general de Crédito.**  
*Estado de la misma en 30 de Junio de 1874.*

ACTIVO.		PESETAS.
Acciones. . . . .	2.250.000	
Inmuebles. . . . .	2.200.180	
Ajuar y otros efectos muebles. . . . .	20.250	
Carta de propiedad. . . . .	1.619.999-340	
Efectos por cobrar. . . . .	207.523-350	
Caja. . . . .	1.966.307-810	
Terrenos, pagarés y créditos del Fomento á realizar. . . . .	1.168.110-090	
Varios deudores. . . . .	1.839.550-730	
	11.361.926-320	
PASIVO.		PESETAS.
Capital. . . . .	7.500.000	
Valores en circulacion. . . . .	115.737 250	
Cuentas corrientes. . . . .	1.895.029-790	
Fondo de reserva. . . . .	525.000	
Depósitos, efectos por pagar y otras cuentas pendientes de liquidacion. . . . .	1.326.159-280	
	11.361.926-320	

Barcelona 4 de Julio de 1874.—Por la Sociedad Catalana general de Crédito, su administrador, Luis del Castillo.

**SINDICATURA DE LA QUIEBRA**

**DEL FERRO-CARRIL DE BARCELONA Á SARRIÁ.**

	ESCUDOS.
Existencia del mes anterior. . . . .	27.632'360
Productos desde el 20 de Junio al 19 del corriente mes. . . . .	10.588'924
	38.221'284
<b>Gastos.</b>	
Por personal, material y demás gastos de explotacion. . . . .	5.974'379
» 10 cupones núm. 11 satisfechos en este mes á 3 escudos uno . . . . .	50 »
» 16 id. id. 12 id. . . . .	48 »
	6.052'379
Existencia en caja. . . . .	32.168'905

Barcelona 20 de Julio de 1874.—Los síndicos.

**CRÓNICA.**

**Exposicion marítima.** Se ha concedido autorizacion á don Ramon Bocafull para estudiar una exposicion marítima universal y otra permanente de objetos marítimos en la bahía de Cádiz.

**Tramvia á vapor.** Una empresa de tramvias de Bruselas, ha ensayado con mal éxito en la estacion inmediata al ferro-carril del Norte, una máquina de vapor que se pensaba emplear en sustitucion del motor de sangre.

**Puente de Renedo.** El día 14 del corriente se verificaron las pruebas y recepcion oficial del puente nuevo construido en Renedo, sobre el rio Pas, para el servicio del ferro-carril, con asistencia del delegado del gobierno, el ingeniero jefe de la division de ferro carriles del Norte, Sr. Clavijo, y del Sr. Arribas, ingeniero tambien, que forma parte de dicha division.

**Estadística del vandalismo.** En un informe de la Compañía del ferro-carril de Pamplona se asegura que los carlistas, durante el año 1873, quemaron en el territorio que atraviesa aquella via 19 estaciones y 49 casas; que han destruido nueve puentes y cuatrocientos kilómetros de linea telegráfica, y muerto á diferentes empleados en el servicio.

**Banco hipotecario.** El lunes último quedó terminada en el Consejo de Estado la cuestion del Banco hipotecario, habiendo acordado aquel alto cuerpo por 13 votos contra 11 que el Banco no tenia derecho á indemnizacion alguna por no haberse consumado el contrato, y que el gobierno tiene derecho á inspeccionar las operaciones de aquella Sociedad, sin perjuicio del delegado que cerca de la misma tiene nombrado.

Así lo dice un periódico, y sentimos que las circunstancias nos impidan hacer comentarios.

El Banco hipotecario, ha dicho despues el mismo periódico, parece que, no sólo no se conformará con el informe del Consejo de Estado, si llega á convertirse en disposicion del señor ministro de Hacienda, sino que pedirá amparo de quien proceda contra la reclamacion de los valores que tiene en su poder.

El jueves se ha reunido el Consejo de administracion del Banco para ocuparse de los asuntos referentes á la indemnizacion que parece ahora en cuestion. Es de advertir que en este asunto, gestionan separadamente los asuntos de dicho establecimiento el Consejo indicado, que vela por los intereses que le están encomendados, y los accionistas extranjeros por medio de sus representantes particulares en Madrid.

**Los fabricantes de fósforos.** Los comisionados designados por los fabricantes de fósforos, Sres. Yurrita, Guelvenzu (D. M.), Bona (D. José), Muñoz y otros dos, han estado hoy á practicar las gestiones que les han sido encomendadas, y á demostrar la casi imposibilidad material de poner los sellos del impuesto á las cajas de cerillas, conviniendo, por lo tanto, en adoptar otro procedimiento más sencillo para el pago del impuesto.

**Obligaciones de ferro-carriles.** La Junta de la Deuda pública se ocupa activamente de los trabajos para la renovacion de las obligaciones de ferro-carriles, cuyo último cupon corresponde al presente Julio.

**Cables británicos.** Hay en el Reino Unido de Inglaterra, Escocia é Irlanda 3.374 millas de cables telegráficos, 83.400 de



alambres telegráficos públicos, y 4.311 de alambres de empresas particulares. En la India inglesa y demás colonias británicas sube el número de millas de alambres á 65.000]

**Cable de Laredo.** El buque que debe conducir el cable submarino para Laredo, espera órdenes de San Fernando para hacerse á la mar.

**Puerto de Tarragona.** La Junta consultiva de Obras públicas se ocupa del exámen del nuevo proyecto de continuacion del [puerto de Tarragona, debido al ingeniero de la Junta de obras de dicho puerto.

**Estacion de Atocha.** La diputacion provincial ha concedido autorizacion para que se derriben el claustro y tapias del hospital general de Madrid que dan frente á la estacion del ferro-carril.

**Mar interior en Africa.** El gobierno francés presentará en breve á la Asamblea el proyecto para la creacion de un mar interior en Argelia al Sur de Constantina.

**Puente sobre el Ganges.** Parece que el primer puente construido sobre el rio Ganges es el que acaba de abrirse al público en la ciudad de Calcuta (India inglesa).

**Puente de Renedo.** Desde el dia 14 del presente mes há-lase habilitado para el paso de trenes el magnífico puente de hierro en Renedo, de cuya conclusion y recepcion hemos dado cuenta.

**Desgracia.** En la línea de Cartagena á Chinchilla, y entre la estacion de Cieza á Calasparra, kilómetro 198, y puente de la Mocetin de 19 metros de elevacion, se cayó el martes último un operario llamado Abelardo Blanco, muriendo instantáneamente.

**Línea asturiana.** El 23 ha quedado abierta la seccion de ferro-carril de La Pola de Lena á Gijón.

## GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

### JUNTAS GENERALES.

**Banco territorial de España.**—No habiéndose podido celebrar por no haber concurrido suficiente número de accionistas la Junta general extraordinaria convocada para el dia de hoy, el Consejo de administracion, en cumplimiento de lo que previene el art. 52 de los estatutos, ha dispuesto convocarla para el 31 de Agosto próximo, á las dos de la tarde, en el domicilio de este Banco, Carrera de San Jerónimo, núm. 53.

Con arreglo á lo que se previene en el párrafo segundo del mismo artículo, serán válidos los acuerdos de esta reunion, cualquiera que sea el número de accionistas que concurren, siempre que recaigan sobre las resoluciones puestas á la órden del dia.

Para depósito de acciones se señala el domicilio de este Banco y los consulados de España en París, Lóndres y Amsterdam.

Madrid 15 de Julio de 1874.—El presidente interino, Nicolás María Rivero.—El secretario interino, Cipriano Perez Alonso.

**Compañía de los ferro-carriles carboníferos de Aragon.**—No habiendo tenido efecto la Junta general de señores accionistas de esta Compañía que debió celebrarse el dia 14 del próximo pasado mes de Junio por no haberse reunido el número que para ello establecen los estatutos, por acuerdo del Consejo de administracion se convoca nuevamente para el dia 31 del presente mes

á la una de la tarde, en las oficinas de esta Sociedad, sitas en la estacion del ferro-carril de Escatron.

Como segunda convocatoria, los acuerdos que se tomen sobre los artículos 3.º y 42 de los estatutos, ratificacion de nombramiento de Director gerente y sus atribuciones, y otras reformas propuestas á la Junta, serán válidos con el número de accionistas que concurren; y estos deben cumplir previamente con el artículo 32 de los estatutos.

Zaragoza 8 de Julio de 1874.—Por acuerdo del Director gerente, el vocal del Consejo de administracion, Luis Zazo.

**Compañía de los ferro-carriles de Sevilla á Jerez y Cádiz.**—No habiendo concurrido suficiente número de socios para celebrar la Junta general ordinaria de accionistas convocada para el 31 de Mayo próximo pasado, el Consejo de administracion, usando de la facultad que le confiere el art. 32 de los estatutos, ha acordado convocarla de nuevo para el dia 8 de Agosto próximo, á la una en punto del dia, en su domicilio social de Madrid, calle de Pizarro, núm. 11 cuarto principal.

A tenor de lo dispuesto en el art. 33 de los estatutos, los socios presentes, cualquiera que sea su número y el valor de las acciones que representen, deliberarán válidamente, y sus acuerdos serán obligatorios para todos los demás accionistas.

En su consecuencia los que aspiren á tomar parte en la Junta que por el presente anuncio se convoca deberán depositar sus acciones hasta el dia 29 de Julio corriente:

En Madrid, en la secretaria del Consejo, calle de Pizarro, número 11, principal.

En Cádiz, en la estacion, oficina del Representante de la Compañía.

En Sevilla, en las oficinas de la Direccion de explotacion, Huerta de Borbolla.

Y en París, en casa de los Sres. Hijos de Guilhou, jóven, en liquidacion, rue Blanche, 72.

Los resguardos expedidos por los respectivos comisionados servirán de papeleta de entrada á la Junta general.

Prévias las operaciones preliminares de constitucion de la mesa, los puntos sometidos á discusion serán los siguientes:

1.º Lectura y discusion de la Memoria del Consejo de administracion.

2.º Discusion del balance, cuentas y actos de la administracion durante el ejercicio de 1873.

Madrid 14 de Julio de 1874.—Los administradores delegados, Ceferino Avevilla.—Luis Guilhou.

El Consejo de administracion de esta Compañía, en uso de las facultades que le concede el art. 29 de los estatutos, convoca la Junta general extraordinaria de señores accionistas, que se reunirá el dia 28 de Agosto próximo, á la una en punto de su tarde, en el domicilio social, calle de Pizarro, núm. 11, cuarto principal.

Los objetos de esta reunion serán:

1.º Modificacion del art. 38 de los estatutos, ampliando las atribuciones de las Juntas generales.

2.º Deliberar sobre proposiciones relativas al porvenir de nuestra línea.

En su consecuencia los que aspiren á formar parte de la reunion se servirán depositar las acciones que les den derecho de asistencia hasta el dia 18 de Agosto inclusive:

En Madrid en la secretaria del Consejo, calle de Pizarro, número 11, cuarto principal.

En Cádiz, en la estacion, oficina del representante de la Compañía.

En Sevilla, en las oficinas de la Direccion de explotacion, Huerta de Borbolla.

En París, en casa de los Sres. Hijos de Guilhou, jóven, en liquidacion, rue Blanche, 72.

Un resguardo nominal expedido por los encargados de los de-



pósitos de acciones acreditará el día y hora en que se hubiesen verificado y servirá de papeleta de entrada á la expresada Junta.

Lo que se anuncia al público para su conocimiento.

Madrid 14 de Julio de 1874.—Los administradores delegados, Ceferino Avecilla —Luis Guilhou.

#### 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 Tamarit 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 Madrid á Zaragoza y á Alicante.**—*Acciones.*—El Consejo de administracion 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 deducion de rs. vn. 0'95 (francos 0'25) por cupon, importe de los derechos percibidos por el Tesoro francés.

Estos pagos tendrán lugar:

En Madrid, en la Caja de la Compañía;

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

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

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

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

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

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

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

#### SUBASTAS.

**Sociedad española de Crédito Comercial**—Habiéndose declarado sin efecto la subasta de la casa número 44 de la calle de Serrano, celebrada el día 18 de Abril último, y presentándose una nueva proposicion aceptable, el Consejo ha acordado se celebre otra subasta en los propios términos y con las formalidades de costumbre el día 18 del actual, á una de la tarde, en el local de estas oficinas.

Madrid 11 de Julio de 1874.—Por acuerdo del Consejo, el vocal secretario, Nicanor Ibarra.

**LA SOLEDAD, POR ZIMMERMANN, TRADUCIDA DE LA ÚLTIMA edicion por D. Pedro Espina y Martinez, 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.

## FÁBRICA EN VENTA.

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

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

Está situada en la margen izquierda del 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.

## GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

ADELANTOS

BUENA FÉ

EN LA

EN

FABRICACION

COMERCIO,



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

MADRID.

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

NOTA. Lo hay de pinta verdadera y blanco.

## GACETA INTERNACIONAL.

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

Redaccion: 12, rue Livourne, Bruselas.

Precios de suscripcion: En Europa, un año, 4 francos; 6 meses 21 y un trimestre, 11.—En América, un año, 2 pesos; 6 meses 7 pesos; un trimestre 4.

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

## FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

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



## MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS  
POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.<sup>a</sup>,  
EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

## GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

## VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

Ponemos en conocimiento de las personas que necesiten tras-  
ladarse á Francia, que en el despacho central de ferro-carriles de  
Madrid á Zaragoza y Alicante, situado calle Alcalá, núm. 2, se  
halla de manifiesto un cuadro de los servicios de vapores que  
existen entre nuestros puertos del Mediterráneo y Cete ó Marse-  
lla, con indicacion de los dias de salida, precios del pasaje, du-  
racion de la travesia y noticias interesantes acerca de las como-  
didades con que se efectúan los viajes.

## NUBES Y FLORES.

VERSOS DE

D. Fernando Martinez Pedrosa

con un juicio critico de *Campoamor*, apuntes biográficos del au-  
tor por *Diana* y el retrato del mismo autor dibujado al agua  
fuerte por el célebre y malogrado pintor *Rosales*.

*Cuatro pesetas* con retrato y tres sin él.

Véndese en las principales librerías. Los pedidos á la de San  
Martin, Puerta del Sol.

TRATADO PRÁCTICO DE CAMINOS, á 8 reales.

NOMENCLATOR DE FERRO-CARRILES Y CARRETE-  
ras, á 2 reales.

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS Á 5  
reales.

Estas obras se hallan de venta en las librerías de D. Justo Ser-  
rano, Pasaje de Matheu; D. Leocadio Lopez, Cármen 13; D. Leon  
P. Villaverde, Carretas 4; D. C. Bailli-Baillière; D. Miguel Ola-  
mendi; Sra. Viuda é hijo de Cuesta, Carretas 9; Escribano, Prin-  
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 tramvias, terrajlenes y minas, fabri-  
cacion de eclises, escarpas, placas de junta, t rnillos  
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

200 á 2.500 dibujos de bordados, labores y adornos de cuan-  
tas clases inventa el buen gusto.—24 grandes patrones 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. WILTEY PARTNERS, LIMITED.

DE LEECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

Premiados en las Exposiciones de Nueva-York, Leeds

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

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

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

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

Economía y perfecta regularizacion.

Válvulas de paso, privilegiadas de Peet, de bronce ; 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. (escale).

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

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

LINEAS.	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 mas.	En menos.	En más.	En menos.	
Madr. & Alic. y Toledo													
Madrid á Cartagena...		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Albacete á Cartag...	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Alcazar á Ciud -Real		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Manzanares á Córdob.		"	"	"	1.500.902	144.127	1.229.116	88.643	271.186	"	55.454	"	"
Norte de España.....	24 al 30 Junio.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tudela á Bilbao.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Valencia á Almansa y		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tarragona .....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Sevilla á Cádiz.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Córdoba á Sevilla. ....	18 al 24 Junio.....	3 8'5	74.746	206.533	281.482	111.960	263.256	104.709	18.026	"	107.251	"	"
Zaragoza á Barcelona.		"	"	"	827.844	105.116	746.331	98.272	81.513	"	6.844	"	"
Barcelona á Pamplona.	25 al 1.º Julio....	22.381	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— á Francia.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— á Tarragona.	1.º al 30 Junio....	48.956	251.911	146.272	397.283	53.904	1.019.686	121.608	"	622.396	"	67.704	"
— á Sarriá.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lérida á Reus y Tarrag.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Alar á Santander.....	24 al 30 Junio.....	"	"	"	729.761	273.651	704.455	261.261	25.306	"	9.390	"	"
Langreo á Gijon.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Palencia á Leon.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Córdoba Málaga.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Medina á Zamora y Vi-	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
go á Orense.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ciudad-Real á Badajoz.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Utrera á Moron.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"



## COTIZACIONES OFICIALES.

## BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 18 AL 24 DE JULIO DE 1874.

## CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 27	10 60	10 92	10 90	10 80	10 75	Albacete.....	.. ..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 30	10 90	.. ..	11 ..	11 ..	11 ..	Alicante.....	.. ..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	15 10	.. ..	.. ..	15 50	15 20	15 30	Almería.....	.. ..	1/2
Deuda del personal.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Avila.....	1/2 ..	1/2
Material del Tesoro no preferente con interés...	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Badajoz.....	.. ..	1/4
Bonos del Tesoro.....	44 ..	43 ..	42 60	43 50	42 50	42 50	Barcelona.....	.. ..	1/4
Deuda amortizable de primera clase.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Bilbao.....	.. ..	1/4
Deuda amortizable de segunda ídem.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Burgos.....	.. ..	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Caceres.....	1/2 ..	1/4
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	97 95	97 75	97 75	97 85	97 75	97 70	Cádiz.....	.. ..	3/8
ACCIONES DE CARRTERAS GENERALES.—6% anual							Castellón.....	par ..	.. ..
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Ciudad-Real...	1/4 ..	.. ..
Idem de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Córdoba.....	par p.	.. ..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Coruña.....	3/4 ..	.. ..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Cuenca.....	.. ..	.. ..
Idem de 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Gerona.....	1/4 ..	.. ..
Idem 1.º de Julio de 1853, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Granada.....	.. ..	1/8
Obras públicas de 1.º de Julio de 1853 de 2.000 rs.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Guadalajara...	par p.	.. ..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs.	21 25	21 ..	20 50	21 65	20 40	20 50	Huelva.....	.. ..	.. ..
Idem íd. (nuevas) de 2.000 rs.....	20 25	20 ..	19 50	19 50	19 40	19 75	Huesca.....	.. ..	1/4
Idem íd. íd. de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Jaén.....	par ..	.. ..
Idem íd. íd. (nuevas) de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	León.....	.. ..	1/2
Acciones de Banco de España.....	125 ..	125 ..	125 ..	124 ..	125 ..	125 ..	Lérida.....	.. ..	1/4
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Logroño.....	par ..	.. ..
Banco popular español de Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lugo.....	.. ..	.. ..
							Málaga.....	3/4 ..	.. ..
							Murcia.....	.. ..	3/8
							Orense.....	.. ..	1/8
							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 ..	.. ..

## BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 15 AL 21 DE JULIO.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 15.	DIA 16.	DIA 17.	DIA 18.	DIA 20.	DIA 21.			
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	11 75	11 87	11 82	11 57	11 35	10 87	Londres, á 90 d/f.....	49 25	.. ..
Títulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	16 05	16 15	16 10	16 ..	15 85	15 25	Paris, á 8 d/v.....	5 10	.. ..
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Hamburgo, á 8 d/v...	.. ..	.. ..
Bonos del Tesoro.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Génova, á 8 d/v.....	.. ..	.. ..
Sec. edad catalana general de crédito.....	52 50	52 ..	52 ..	.. ..	52 ..	.. ..			
Banco de Barcelona.....	89 ..	88 ..	88 ..	.. ..	88 ..	.. ..			
Crédito moviliario barcelonés.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..			
Caja barcelonesa.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..			
Sociedad de crédito mercantil.....	24 ..	24 ..	24 50	24 50	24 25	.. ..			
Camino de Barcelona á Francia.....	38 75	39 25	39 ..	38 ..	37 75	36 50			
— de Tarragona á Barcelona.....	61 ..	61 ..	60 ..	.. ..	.. ..	.. ..			
— de Zaragoza á Barcelona.....	17 ..	16 75	16 75	16 75	16 50	16 50			
Canal de Urgel.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..			
Alumbrado por el gas en Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..			

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

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS.
de los	de	reembolsa-		de los	de la	de	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	787.886	1.300	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	Paris 18 de Julio... 219 50
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	.. ..	Norte.....	.. .. 201 ..
1859.....	92.618	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 16 Julio... 3 0 ..
1859.....	177.044	1.900	57	Enero.—Julio.	.. 99	Zaragoza á Pamplona...	.. .. 152 75
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	.. ..	Córdoba á Málaga.....	.. .. 56 ..
1858.....	250.000	.. ..	57	.. ..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	.. .. 222 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Sevilla á Jerez.....	.. .. 05 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Ciudad-Real á Badajoz...	.. .. 42 50
.. ..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 49 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Targ. á Martorell y Barc	.. .. 101 ..
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Noroeste.....	Bruselas 28 Julio... 62 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lérida á Reus.....	Paris 30 de Julio... 27 50
.. ..	.. ..	2.000	3 0/0	.. ..	.. ..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 97 ..
.. ..	.. ..	1.900	3 0/0	.. ..	.. ..	Almansa á V. y Tarrag.	.. .. 18 25
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª série .. ..
1871-72.....	11.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 635 ..
						Gran Central-Peninsular.	