

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 Maria de Rivas calle de San Pedro.

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

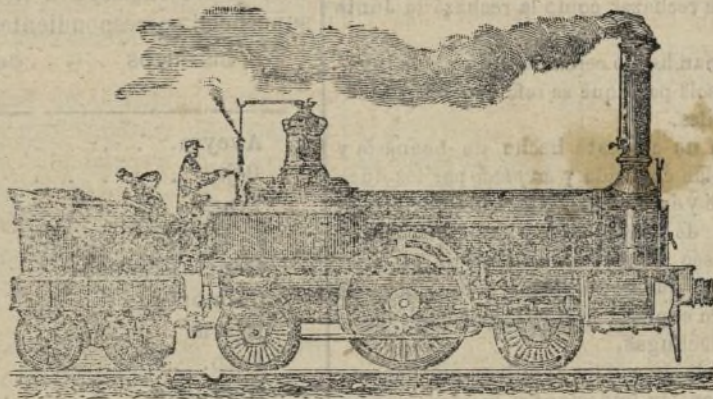
VALENCIA: librería de D. F. Matheu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION.

Madrid y Provincias.

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

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150
Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

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

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

RESÚMEN.

Sociedad de Agricultura y Aclimatacion.—Territorio y poblacion de Portugal.—Alza de los fondos.—Ferro-carril de Asturias.—Ferro-carril de Orense á Vigo.—Circulo de la Union Mercantil.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro carriles peninsulares.—Ferro-carriles extranjeros.—Compañía de los caminos de hierro del Norte.—Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—Túnel entre Inglaterra y Francia.—Crónica.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

SOCIEDAD DE AGRICULTURA Y ACLIMATACION.

Nadie ignora que esta institucion recientemente creada, no es por su propia naturaleza una empresa de lucro, sino un instrumento de progreso, un centro para mejorar la produccion agricola poniéndola al corriente de los adelantos modernos. Y si los autores de tan patriótica institucion le han dado la forma de Sociedad anónima, ha sido tan sólo porque necesita tener personalidad jurídica para tratar con terceros, á fin de poder realizar las operaciones á que debe consagrarse.

No obstante, empiezan á creársele obstáculos, por quienes con perfecto conocimiento del objeto con que se arrendó de antemano el Olivar de Atocha, donde debía comenzar la Sociedad sus operaciones, tratan ahora de introducir novaciones en el contrato al trasferirse el arrendamiento á la Sociedad de Agricultura y Aclimatacion.

El Sr. Malingre, fundador de ella y nombrado su director facultativo nos remite una carta, que insertamos á continuacion, explicando lo que ocurre; y á sus justas observaciones aun tenemos que añadir una de bastante importancia. Esta es que la Junta económica del Cuartel de Invalidos, de la que parten las dificultades, no encontraria seguramente, no siendo la Sociedad de Agricultura, quien

pagase el crecido arrendamiento convenido en la actualidad, ni mayores garantías de estabilidad y de seguridad, en el pago de la renta. Asunto es este sobre el cual habremos de volver, si las circunstancias lo requieren; entretanto, hé aquí el comunicado del Sr. Malingre:

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

Muy señor mio: En 7 de Junio de 1873 arrendé el Olivar de Atocha, con el objeto única y exclusivamente de establecer en el mismo una Sociedad de Agricultura y Aclimatacion. Declaré mi propósito, antes que se formase la escritura de arrendamiento, vi la Junta económica de inválidos que aceptó gustosa el pensamiento. Pero el notario se olvidó consignar en el contrato la facultad á mi favor de subarrendarlo á la proyectada Sociedad, y yo por ignorar que esto fuese necesario, no hice reclamacion alguna. Perfectamente se comprende que si hubiese podido sospechar el menor impedimento para subarrendar, no hubiese firmado la escritura, pues en este caso, el arrendamiento carecia de objeto.

Cuando el señor general Bassols se hizo cargo de la Direccion general de Invalidos, la Junta económica me presentó á S. E. que se enteró detenidamente de mis proyectos, los elogió mucho y me ofreció espontáneamente su más decidido apoyo y proteccion para ayudarme á llevarlos acabo.

El dia 3 de Junio último, el citado señor general dió las mismas seguridades é hizo los mismo ofrecimientos á una comision de la Sociedad que se acercó á él para explorar sus intenciones respecto de tan patriótica empresa.

Mas aun: no habiendo podido satisfacerse los ultimos trimestres del arriendo, el mismo señor general Bassols concedió varios plazos para dar lugar y tiempo á que se formase y organizase la Sociedad.

Constituida esta, nombrado el Consejo de administracion y realizado el 25 por 100 de las acciones, se noté, al estender la escritura de subarriendo, el defecto de que adolecia el de arrendamiento y se solicitó en 10 de este mes el correspondiente permiso, no suponiendo que pudiera surgir dificultad alguna, en razon á los antecedentes apuntados.

Sin embargo, la Junta de Invalidos contestó que con dia el

permiso solicitado; pero á condicion de que la Sociedad renuncie á toda indemnizacion en el caso de que el gobierno dispusiera del todo ó parte de la linea.

Esto era introducir en las condiciones del contrato una modificación esencial, que despojaba á la Sociedad de toda garantía en el porvenir, y que debía rechazar como la rechazó la Junta directiva.

Todas las gestiones que se han hecho cerca de la Junta de Inválidos y del señor general Bassols para que se reformase tan inesperto acuerdo han sido inútiles.

Ahora bien: confiando en un contrato hecho de buena fe y con un objeto determinado, bien conocido y *aceptado* por los dueños de la huerta, trabajé con fe y éxito durante un año en la formación de la Sociedad española de Agricultura y Aclimatación, y movido únicamente por el deseo de prestar un servicio al país, gasté en la empresa 7.500 duros que voy á perder, porque no conviene á mis intereses, ni puedo explotar la huerta por mi cuenta personal cultivando berzas y lechugas.

Los señores inválidos se quedarán con los alquileres que han cobrado y cobrarán, y además con las importantes mejoras que he realizado en su huerta.

No conozco las leyes civiles escritas que en España rigen los arrendamientos; pero conozco las morales, que son de todos los tiempos y países; y convencido de que el proceder de la Junta de Inválidos no se ajusta estrictamente á las últimas; somete los hechos, desnudos de comentarios, al juicio del público, confiando en que dejará á cada parte en su lugar.

Madrid 31 de Julio de 1874.

ESTANISLAO MALINGRE.

TERRITORIO Y POBLACION DE PORTUGAL.

Las dos naciones que ocupan la Península ibérica, no obstante su afinidad de raza, de lengua y de historia; no obstante tambien la comunidad que debería existir entre ambas respecto de intereses económicos y políticos, no sólo se conocen apenas, sino que hasta las separan preocupaciones y antipatías impropias de la época en que vivimos.

En España tenemos escasísimo conocimiento de Portugal, aun hoy que los caminos de hierro hacen tan fáciles las comunicaciones entre los dos pueblos; si bien es verdad que nuestros convecinos peninsulares han hecho poco en materia de estadística, y esta falta de recíproco conocimiento, contribuye mucho á ese desvío que lamentamos.

El Sr. Fradesso de Silveira, comisario régio de Portugal en la Exposición de Viena, acaba de publicar una Memoria sobre la parte portuguesa de dicha Exposición, y su trabajo contiene, entre gran número de noticias económicas y estadísticas, datos relativos al territorio y la población del reino lusitano, que no se encuentran, que sepamos, en otro libro anterior al suyo.

Las consideraciones de conocimiento mútuo entre Portugal y España que acabamos de indicar, nos mueven á utilizar las cifras del Sr. Silveira para hacer el siguiente extracto:

La superficie de la parte peninsular del reino, según resulta de los trabajos de la comisión geodésica, es de 89.540 kilómetros cuadrados y 10 hectáreas. La de las islas adyacentes, no está medida todavía. La parte peninsular se divide en 17 distritos ó provincias, y en 263 cantones; las islas forman otros 29 cantones, lo que hace un total de 292.

La división municipal hace constar 3 807 ayuntamientos peninsulares y 172 insulares: en junto, 3.979 centros de población.

En el siguiente estado aparecen los nombres de los distritos ó provincias, con el de cantones, ayuntamientos y superficial correspondientes á cada provincia.

DISTRITOS.	Cantones	Municipios.	Superficie en k. c. y hect.
Aveyra.	16	180	3.112'22
Beja.	14	100	10.765'22
Braga.	13	519	2.704'06
Braganza.	12	313	6.020'36
Castello-Branco.	12	146	6.938'72
Coimbra.	17	187	3.622'42
Evora.	13	109	7.397'90
Faro.	15	66	5.255'06
Guarcia.	14	337	5.816'28
Leiria.	12	116	3.775'48
Lisboa.	25	208	7.448'92
Portalegre.	15	95	6.377'50
Porto.	17	381	2.499'98
Santarem.	18	141	6.479'54
Vianna.	10	288	2.295'90
Villa-Real.	14	256	4.336'70
Viseu.	26	365	4.698'84
	263	3.807	89.540'10

El número de familias y los correspondientes á la población de los distritos de Lisboa, Santarem y Villa-Real proceden del censo general publicado en 1868, y son las cifras preferibles, atendiendo á que no existen datos bastante exactos para la estadística de estos distritos hechos en los años subsiguientes. En cuanto á los 14 distritos restantes, las estadísticas proceden de los recuentos hechos por cada uno de ellos en 1871.

Hé aquí otro estado que comprende: el número de familias, el de habitantes clasificados por sexos y los habitantes que corresponden á cada kilómetro cuadrado.

DISTRITOS.	POBLACION.			Habitantes por Total. Kilómetro.
	Núm. de familias.	Varones.	hembras.	
Aveyra.....	70.218	119.511	137.033	256.544 82
Beja.....	35.539	69.230	68.534	137.764 13
Braga.....	83.465	144.317	177.305	221.622 119
Braganza.....	40.551	76.217	75.521	151.738 25
Castello-Branco.....	42.428	79.493	84.445	163.938 23
Coimbra.....	74.654	137.643	151.623	289.266 80
Evora.....	25.410	49.690	49.054	98.744 12
Faro.....	47.671	93.834	92.568	186.402 36
Guarcia.....	55.845	103.650	110.713	214.363 37
Leiria.....	43.919	89.872	91.292	181.164 48
Lisboa.....	111.151	233.257	217.134	450.391 62
Portalegre.....	25.751	47.390	45.114	92.504 15
Porto.....	112.263	200.496	239.019	439.515 176
Santarem.....	49.124	93.255	93.361	186.617 30
Vianna.....	55.984	96.990	112.312	209.302 91
Villa-Real.....	51.578	104.294	108.565	212.859 49
Viseu.....	93.018	176.632	193.509	370.141 80
	1.018.567	1.926.809	2.040.793	3.967.602 41

El promedio de personas que componen cada familia, resulta como sigue: Aveyra, 3'7.—Beja, 3'8.—Braga, 3'9.—Braganza, 3'8.—Castello Branco, 3'9.—Coimbra, 3'9.—Evora, 3'5.—Faro, 3'9.—Guarcia, 3'8.—Leiria, 4'1.—Lis-

boa, 4'1.—Portalegre, 3'7.—Porto, 3'9.—Santarem, 4'0.—Vianna, 3'7.—Villa-Real, 4'1.—Viseu, 4'0.—Promedio general, 3'9.

En las islas adyacentes existen 92.722 familias; los habitantes varones son 172.826; las hembras 204.486; en total 377.312; resultando cada familia compuesta de 4'1 personas por término medio.

Como se ha visto, la densidad de poblacion varía mucho entre los diversos distritos peninsulares: mientras en Oporto es de 176 habitantes por kilómetro y en Braga de 119, sólo es de 15 en Portalegre, de 13 en Beja y de 12 en Evora. Es de notar que el distrito de Lisboa, no obstante contarse en él la gran capital que le da nombre, ocupa sólo el sétimo lugar en el orden de densidad de poblacion de las provincias lusitanas.

Concluiremos con la observacion, no muy halagüeña por cierto para nosotros, de que la poblacion es mucho más densa en Portugal que en el resto de la Península ocupado por España, cuya poblacion no pasa de 34 habitantes por término medio.

ALZA DE LOS FONDOS.

La notable subida que el martes experimentaron los fondos públicos en la Bolsa de Madrid demostrará sin duda al señor ministro de Hacienda y á los pocos encomiadores de sus actos que la baja última no era debida á manejos de los llamados agiotistas, ni á la malquerencia de los adversarios del gobierno. En el momento en que se anunció una medida reparadora en parte de las disposiciones del Sr. Camacho, como la que insertamos entre los actos oficiales de este mismo número, la Bolsa ha respondido, como era natural, á la satisfacion que se le ha dado.

El Banco ha aceptado la negociacion que se hallaba pendiente y en virtud de la cual dicho establecimiento entregará oportunamente y á medida que sean necesarios, 62.500.000 pesetas, con cuya suma responderá subsidiariamente, abriendo el crédito oportuno, de los contratos pendientes entre el Tesoro y sus prestamistas. El Banco percibirá por los adelantos que haga un 5 por 100, segun nuestras noticias.

Además, parece, segun ha dicho la *Correspondencia*, que el Sr. Urquijo y otros acreedores del Tesoro, en virtud de las garantías que ofrece el Banco por su nueva negociacion con el gobierno, renovarán por algunos meses sus contratos, con lo cual el Tesoro quedará por ahora un tanto desahogado, y desaparecerá la presion que sobre los valores públicos ejercía la actitud de algunos prestamistas.

FERRO-CARRIL DE ASTÚRIAS.

Segun se había anunciado por toda la prensa se ha inaugurado la explotacion del ferro carril de Asturias, seccion de La Pola á Gijon. La orden del gobierno para que se inaugurara la via llegó el 22 á Oviedo y el 23 se verificó demostrando la empresa un celo y una disposicion dignos de aplauso.

Hoy solo faltan las difíciles y costosísimas obras del puerto, que avanzan con rapidez para que se vaya directamente desde Madrid á los puertos asturianos, en tren. La distancia que hay

que salvar en diligencia es de dos á tres horas únicamente. En Asturias se ha celebrado con grandes regocijos la inauguracion de la via, recibiendo plácemes la empresa por su constancia y sus sacrificios, mucho mayores hoy que otras veces por las tristes circunstancias que atravesamos.

Tales son los términos en que un colega da cuenta de tan fausto acontecimiento. La impresion que ha producido en el país puede deducirse de una carta de Oviedo que dice así:

«Ya tenemos comunicacion directa por el ferro-carril hasta el mar. Hoy se ha inaugurado la via desde La Pola hasta Gijon, en medio del regocijo público. La apertura de la linea ha de producir grandes ventajas á Asturias, no siendo pequeña la de la concurrencia de bañistas á esta deliciosa costa. El viaje desde Madrid se hace directamente, no habiendo necesidad de ir en diligencia más que tres horas. Mucho se ha murmurado de la empresa constructora; pero es lo cierto que ha hecho milagros, y apenas se comprende que en las circunstancias actuales haya quien se dedique á hacer obras que no sabemos cómo se sostendrán.

»En Gijon se aguarda la llegada de numerosos bañistas.»

FERRO-CARRIL DE ORENSE Á VIGO.

El Sr. Director de la Compañía del ferro-carril de Orense á Vigo ha remitido á nuestro apreciable colega la *Bandera española* el siguiente

COMUNICADO:

«MADRID 25 de Julio de 1874

Sr. Director de la *Bandera española*.

Muy señor mio y de mi mayor consideracion: En el número 274 de su apreciable periódico, correspondiente al viernes 17 de Julio del presente mes, hay un artículo de fondo acerca del ferro-carril de Orense á Vigo plagado de inexactitudes de hecho y de equivocados juicios que le conviene mucho rectificar á la Compañía que represento. Por no estenderme demasiado me limitaré á lo más importante.

No es cierto, en primer lugar, que el constructor, ó sea la empresa constructora, se haya refundido en la Compañía concesionaria. Y esta última no está llamada, por tanto, á dirimir las cuestiones que, en tales casos, ocurren siempre entre el constructor y los contratistas, y mucho ménos entre los contratistas y los subcontratistas. Semejantes cuestiones no son en todo caso de la competencia de los periódicos, sino de la de los tribunales, únicos que pueden resolver con conocimiento de causa si el constructor ha faltado en algo, ó son ciertos contratistas y subcontratistas los que maliciosamente piden lo que no se les debe, que es lo que en este caso afirman los constructores de las obras de Orense á Vigo. La Compañía concesionaria se limita, pues, á invitar á los poquísimos contratistas ó subcontratistas, que hasta ahora han formulado algunas quejas, á presentarlas ante los tribunales, que es donde pueden ser oídas útilmente.

No es exacto tampoco que la prensa de Galicia venga quejándose há largo tiempo y con mucha insistencia de la Compañía; y eso que nada hay más fácil que sorprender la buena fé de un periódico con noticias y apreciaciones falsas.

Lo que si es cierto es que en estos últimos meses, y cuando todo se ha paralizado en España, incluso el curso de los plazos en que debía satisfacer sus pagarés el Tesoro público, ha habido que paralizar temporalmente las obras. Pregunte el Sr. Director de la *Bandera española* al respetable Sr. Martos y al dignísimo Sr. Mosquera, que eran individuos del Consejo administrativo cuando se paralizaron las obras, y lo fueron todavía algun tiempo despues hasta que entraron á formar parte del anterior minis-

terio, las causas de tal paralización, y de ambos recibirá seguramente satisfactorias explicaciones. Es imposible que los capitales nacionales y extranjeros no tiendan hoy abandonar toda empresa de utilidad pública en el tristísimo estado en que la nación se encuentra; y la Compañía del ferro carril de Orense á Vigo no lucha en esto con otros obstáculos que los que son comunes á todas. Sin embargo, ha trabajado hasta aquí constantemente, y no sin esperanzas de buen éxito trabaja ahora mismo, para obtener recursos del extranjero con que asegurar la terminación de las obras. Procura á la par, por todos los medios imaginables, entenderse, como todas las de su clase, con sus obligacionistas, á fin de evitar una quiebra que á estos últimos sería funesta, y funesta seguramente á los intereses de las provincias gallegas, que tan en cuenta tiene y ha tenido siempre la Compañía.

Por último: El Consejo administrativo de la Compañía de los ferro carriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo está conforme, y presta desde luego su asentimiento, á que se gire una visita extraordinaria á las obras como pide la *Bandera española. Mídanse y valúense cuidadosamente*, según el mismo periódico pretende, para ver si han cumplido sus obligaciones los constructores; que al Consejo administrativo de la Compañía concesionaria no le duelen prendas, y está dispuesto á coadyuvar á todo lo que no sea vano ruido, ni desahogo de injustas pasiones.

Sirva esto, Sr. Director, de una vez por todas de respuesta á los que han suministrado al estimable periódico que V. dignamente dirige los equivocados datos y juicio á que contesto.

Es de V., Sr. Director, con la mayor consideración, atento y seguro servidor, Q. S. M. B.—El director gerente en comisión de la Compañía, *Antonio Cantero*.

CÍRCULO DE LA UNION MERCANTIL.

EXCMO. SR. MINISTRO DE HACIENDA.

Excmo. Sr.:

El Círculo de la Union Mercantil, tan tristemente impresionado como el señor ministro por el estado angustioso del Tesoro nacional, no vacila en dejar oír su voz en estos momentos solemnes, siquiera sea sólo para demostrar una vez más el elevado patriotismo con que las clases todas que representa han concurrido siempre á secundar los nobles propósitos de los distinguidos patriotas llamados á buscar para esta pobre patria nuestra la tranquilidad y bienestar tan necesarias á su desarrollo y prosperidad.

Ayer, aconsejando reformas sensatas en los aranceles de aduanas que proporcionan un aumento de más de 50 millones de reales en los ingresos de aquella renta; ayer también, prestando su concurso é iniciativa al mejor éxito de la primera emisión de bonos del Tesoro; luego, aconsejando leal y desinteresadamente en el reglamento para la cobranza de la contribución industrial, y siempre, anteponiendo patria y lealtad á su conveniencia é intereses, acataron respetuosamente cuantas disposiciones han dictado los gobiernos para la mejor administración del país.

Pero después de esta digna actitud, que jamás variarán; después del importante sacrificio que acaban de hacer en aras de la patria pagando la contribución forzosa de 175 millones de pesetas no podían esperar que, á lo menos en lo que resta de año, vinieran nuevas cargas á hacerles más difícil y penosa su situación; antes bien confiaban firmemente que el gobierno vendría en apoyo de tan importantísimos gremios, concediendo al comercio y á la industria en los nuevos presupuestos todas las facilidades necesarias para su mayor desarrollo, del cual depende, como es de todos sabido, el acrecentamiento inmediato de la riqueza pública y el aumento consiguiente en los ingresos del Erario.

No extraña, pues, el señor ministro que, con el mayor respeto y la más noble lealtad, nos presentemos hoy á demostrarle la dolorosa impresión que han causado en el ánimo de las clases que tenemos la honra de representar algunos de los decretos publicados en la *Gaceta* de 28 de Junio último, por más que reconocamos en todos ellos los levantados propósitos del señor ministro para salvar la triste situación económica que atraviesa la España.

El Círculo de la Union Mercantil y las clases que representa son las primeras en reconocer la imperiosa necesidad de nuevos recursos para la salud de la patria; por esto aprueban las severas disposiciones que la Hacienda se propone adoptar á fin de poner término á la exaltación en la riqueza imponible. En momentos supremos, en momentos de peligro para la patria, y siempre, es en el ciudadano el mayor de los crímenes no contribuir al pago de las obligaciones del Estado en la proporción establecida por las leyes.

Empero si es justo, justísimo que el Excmo. señor ministro procure el inmediato cobro de los 323 210.327 pesetas 30 céntimos á que ascendían los débitos á favor de la Hacienda en 15 de Mayo de este año, también lo es tanto, conservar los ingresos como el creciente de la renta de aduanas, producido en su mayor parte por la admisión de billetes del Tesoro en pago de la tercera parte de derechos, admisión prohibida desde 1.º de este mes por el artículo 17 del primer decreto de 26 de Junio próximo pasado.

Aplaudimos sinceramente y sin reserva alguna el principio altamente moralizador proclamado por el citado art. 17, y ¡ojala! los dignos antecesores de V. E. no hubiesen abierto este camino al agio y á la usura, que á buen seguro no lamentaríamos las tristísimas consecuencias de la depreciación en que han caído los valores públicos.

Pero prorogar la admisión de los billetes del Tesoro en pago de la tercera parte de derechos hasta 1.º de Octubre próximo no es faltar á tan laudable precepto, y sería además un gran acto de equidad para los que bajo el amparo de la ley han hecho compras de aquellos valores con el único y exclusivo objeto de pago de derechos de aduana, como así está expresamente consignado en alguna emisión de dichos valores.

Llevados del mismo espíritu patrio, prestarán su concurso á los tributos de consumos, sal, cédulas personales, 1 por 100 sobre herencias directas, cereales y harinas, porque en ellos encuentran la mayor igualdad y el menor descontento posible, principios honrosamente consignados en el preámbulo de los presupuestos.

Podrán también, en aras del bien público y ante las urgentes necesidades de la guerra, dar otra muestra de su resignación admitiendo el aumento transitorio de 50 por 100 sobre los impuestos indirectos, aun cuando la mayor parte de este aumento, como el impuesto mismo, pesan sobre el comercio y la industria.

Con el mismo criterio quisiera este Círculo, Excmo. Sr., poder juzgar los demás tributos aumentados y creados; mas, viniendo á pesar exclusivamente sobre el comercio y la industria, se cree en el imperioso deber de ser ante el gobierno fiel intérprete de las clases que representa, en la justa confianza que una benévola disposición de V. E. vendrá inmediatamente á hacer desaparecer la alarma producida por la creación de los nuevos impuestos de carga, y sobre venta de toda clase de objetos, y por el aumento decretado sobre las contribuciones industrial y territorial, si nuestras indicaciones, basadas cual siempre en el más acendrado patriotismo, llevan el convencimiento al ánimo siempre elevado y digno del Excmo. señor ministro de Hacienda.

Todo lo que venga á coartar ó dificultar el tráfico, todo lo que oponga trabas á la exportación, será siempre de resultados funestos para el país, como lo sería pretender que dos clases solas de la sociedad soportaran todo el peso de las obligaciones del Estado, porque esto equivaldría al secuestro de las rentas y al rápido decrecimiento de la riqueza imponible.

Estas bellísimas palabras, Excmo. señor, se leen en el citado preámbulo, y la aplicación de esta doctrina suplicamos para los dos impuestos de carga y venta de objetos.

La poca importancia del primero no exige mayor demostración; no así el segundo, que, á pesar de la concesión del señor ministro, para cobrarlo del comprador, será siempre el comercio el único contribuyente; porque pagarlo debe al introducir los géneros del extranjero ó comprarlos en la fábrica; vuelve á abonarlo al pasar los efectos de manos del almacenista á las del comerciante al por menor; por tercera vez se le exige al vender el objeto al ambulante; y por fin, la competencia y otras causas motivarán que no lo exija en su última operación de venderlo para el consumo público.

Es, pues, probado que al comercio y á la industria corresponde la totalidad de este impuesto, y justos es que reclamen de este nuevo gravamen, cuando con harta dificultad pueden sobrellevar la lenta y larga crisis que hace años dificulta sus operaciones y merma los mejores capitales.

Además, el nuevo tributo sobre venta de objetos tiene condiciones tales, que el comercio en masa se ha levantado como fundido en una sola voluntad para pedir su derogación como absurdo y humillante; absurdo, porque no está basado en la equi-

dad, haciendo pagar á una sortija de plaqué el mismo derecho que á un aderezo de brillantes; á un abanico de dos cuartos, á un juguete de á real, á un metro de percal de dos reales lo mismo que á un mueble; traje ó abrigo de mil reales; y humillante, por que coarta la independencia del comercio y constituye á nuestra honrada clase en fiscal de Hacienda, y de exageración en exageración llega hasta penar la falta de un timbre de cinco céntimos de peseta con la pérdida del objeto, que raras veces estará en menor proporción de mil por uno; penultad, por fortuna, hace tiempo arrojada de los Códigos modernos.

Los efectos del decreto los encontraremos aún más deplorables en los comercios del ramo de paquetería, ferretería, pasamanería y en las fabricas de fósforos. Un sólo ejemplo práctico sobre esta última industria dará al señor ministro idea exacta de la ruina que lleva á muchas industrias el mencionado decreto.

Una fabrica regularmente montada que tenga sólo dos máquinas puede producir diariamente 150 gruesas de cerillas. Cada gruesa tiene 14 cajas, que, multiplicadas por 150, hacen una suma de 21.600 cajitas.

Los precios de cada gruesa son los siguientes: 12, 14, 18, 22 y 40 rs. El mayor consumo es de las tres primeras clases, por lo que puede establecerse un precio medio de 18 rs. gruesa. Importa pues la fabricación de un día 2.700 rs. Pues bien; según el decreto del señor ministro de Hacienda, estas 21.600 cajitas deben llevar 21.600 sellos, que á 5 céntimos importan 4.320 rs.; además, para colocar estos sellos son necesarios seis operarios, cuyo jornal es de 40 rs. que agregados á los 4.320 suman 4.360; de suerte que al fabricante se le obliga por el señor ministro á poner en circulación un 180 por 100 más de capital que el que tiene empleado en su industria, el cual corre todas las eventualidades, el primer y sin que le pueda reportar interés alguno, puesto que pesa sobre él como una contribución anticipada, la cual se eleva á la enorme suma de 1.578.800 rs. sobre un capital flotante de 324.000 rs., ó sea sobre una fabricación anual de 972.000 reales!

No es necesario probar más para comprender que el mencionado decreto encierra la muerte de esta floreciente industria nacional, que marcha á la cabeza de sus iguales en todo el mundo civilizado.

Por fin, tampoco crea el Circulo justificado, por lo ménos en el año presente, el aumento sobre las contribuciones territorial, industrial é impuestos asimilados. Cuando numerosas clases de la sociedad están sin derecho exentas de tributo alguno; cuando resultan alcances á favor de la Hacienda tan monstruosos como el de 1.312 millones de reales; cuando el comercio, la industria y la propiedad acaban de pagar doble cuota de contribución anual en el cortísimo plazo de seis meses, no puede imponérselos nuevos recargos sin el peligro de llevar males sin cuento sobre las clases que mayor apoyo prestan á la nación.

De la supresión de la venta de tabacos de regalia no queremos ocuparnos en esta súplica, pues nuestros dignísimos compañeros lo hacen solemnemente en otra exposición; pero queremos, sin embargo, hacer constar que unimos nuestra protesta á las que de la Península y de Ultramar recibirá bien pronto el señor ministro, probando cuanto más beneficioso sería para el Tesoro una liberal reforma de los derechos impuestos á tan importante producto que no volver nuevamente al estanco, fuente de no menos perjuicios, porque no se concibe en país libre Estado industrial, ni es posible el desarrollo de industrias particulares en lucha constante con la industria oficial.

Hay más, Excmo. Sr.: el Circulo cree que ni el estanco del tabaco ni muchos de los impuestos restablecidos, aumentados ó creados eran necesarios para alcanzar los grandes rendimientos que el Tesoro necesita para hacer frente al enorme déficit de 663 millones y medio de pesetas que probablemente, según V. E., arrojará el saldo de presupuestos anteriores.

Todavía hay recursos en el Estado para proporcionar al señor ministro de Hacienda tal vez mayor suma de la en que se presuponen los ingresos extraordinarios. Un sólo impuesto basado en la renta y en el moviliario, y distribuido con la mayor igualdad, puede producir más de 200 millones de pesetas, con coste de recaudación muy inferior al de 12 millones de reales que aproximadamente figura en el presupuesto de gastos para la administración y cobranza del impuesto de consumos.

Su demostración llevaría á este Circulo muy lejos de su propósito, y además sería desconocer las altas dotes de suficiencia que adornan al digno jefe del departamento de Hacienda.

Por todo lo expuesto, el Circulo de la Unión Mercantil, en nombre de las clases que representa,

Suplica al Excmo. señor ministro de Hacienda:

1.º La prórroga de admisión de billetes del Tesoro en pago de la tercera parte de derechos de aduanas hasta el 1.º de Octubre próximo.

2.º La derogación del impuesto sobre carga, por considerarlo contrario á la exportación de los productos nacionales.

3.º La derogación del impuesto sobre venta de toda clase de objetos, porque, además de ser irrealizable, viene á dificultar el libre tráfico, á imponer condiciones irritantes al comercio y á causar la muerte de industrias dignas de toda la protección del gobierno.

4.º La suspensión en este semestre del aumento en las contribuciones territorial, industrial é impuestos asimilados, porque su establecimiento contribuiría al rápido decrecimiento de la riqueza imponible.

Madrid 14 de Julio de 1874.—Juan Fabra y Floreta, presidente.—Antonio Montalban, vicepresidente.—Manuel Martínez Ortiz, contador.—Domingo Ortiz de Zárate, tesorero.—Máximo Pérez, Francisco de la Haza, Matías López y José María del Valle, vocales.—Florencio de Rivas, secretario.

Comisión de señores socios: Julian Díez de Bustamante.—Julian Prats.—José Pastor y Magán.—Enrique de las Heras.—Patricio de Pereda.—José Pérez y Casariego.—Atanasio Landeta y Gilbert.—H. L. Dickinson.

PRENSA EXTRANJERA.

Atoniteur des intérêts matériels.—En su último número no se ocupa de asuntos españoles.

La Semaine financière.—Dice que lord Derby ha declarado en la Cámara de los Comunes que el gobierno inglés jamás ha tratado de intervenir oficialmente en los asuntos financieros de España.

Ocupase el mismo periódico de las convocatorias á Junta ordinaria de accionistas de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz para el día 8 de Agosto actual, y para Junta extraordinaria de la misma Compañía anunciada para el 28 también de este mes.

Hace por último una reseña de las medidas financieras dictadas por el Sr. Camacho, que comenta muy acertadamente haciendo después esta pregunta que él mismo se contesta: ¿Puede contarse con la eficacia de los proyectos del Sr. Camacho? Sin discutir el valor de tales ó de los arbitrios que propone, basta echar una ojeada sobre el rendimiento actual de los impuestos que soportan penosamente los contribuyentes para ver disiparse toda ilusión respecto de este punto.

L'Industrie.—Se ocupa del estado de nuestros fondos que califica de deplorable.

Journal des actionnaires.—Dice que por acuerdo de 30 de Junio último, se ha declarado disuelta la Sociedad anónima titulada Compañía francesa de las minas de estaño de Zamora.

Journal des chemins de fer.—Ocupase del Moviliario español que tan particularmente se ha distinguido por la elevación de sus acciones, elevación que este periódico reconoce deberse al beneficio obtenido en estos últimos tiempos por los valores de su cartera. El colega, no muy benévolo para el Moviliario, dice que este beneficio no es susceptible de renovarse, pero en nada funda esa opinión aventurada.

La France financière.—Publica una correspondencia de Madrid compuesta de noticias ciertas unas y otras completamente destituidas de fundamento como la que se refiere á una insurrección republicana; ó disfiguradas como relativas á los tristes sucesos de Cuenca.

Moniteur de la Banque.—No se ocupa de asuntos de España.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

DECRETO.

De conformidad con lo propuesto por el ministro de la Gobernación, de acuerdo con el Consejo de ministros,
Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se amplía por seis meses, á contar desde el 22 de Julio actual, el plazo concedido por el art. 5.º del decreto de 21 de Enero de 1873 para el tendido de la primera seccion del cable á Cuba desde la Península á Canarias, de que es actual concesionario D. Alejandro Kendall Mackimon; entendiéndose que este plazo es improrogable, y terminado que sea sin que funcione el cable en buenas condiciones quedará caducada la concesion, á tenor de lo que dispone el citado decreto.

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

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: La naturaleza de los servicios encomendados al Depósito central de Faros, creado por real orden de 1.º de Mayo de 1872, hace innecesario que aquel centro esté bajo la inspeccion de la comision de Faros, y que los cargos de jefe de dicho depósito y de segundo jefe sean desempeñados respectivamente por el presidente y secretario de la expresada comision, como se prescribe en la referida orden. En su virtud el Presidente del Poder Ejecutivo de la República, de acuerdo con lo propuesto por esa Direccion general, ha tenido á bien resolver que se modifique en el sentido expresado la disposicion 2.ª de la orden de 1.º de Mayo, y que el cargo de jefe único del Depósito central sea desempeñado por un inspector general del cuerpo de ingenieros de Caminos, con el personal designado en la disposicion 4.ª de la propia orden.

Ha dispuesto asimismo nombrar para el expresado cargo, vacante por fallecimiento de D. Lucio del Valle, al inspector general de segunda clase D. Victor Martí y Font, sin perjuicio de las funciones que desempeña como vocal de la Junta consultiva de Caminos.

Lo comunico á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 24 de Julio de 1874.—Alonso.—Sr. Director general de Obras públicas.

MINISTERIO DE HACIENDA.

EXPOSICION.

Sr. Presidente: En la Exposicion con que tuve el honor de presentar á V. E. los presupuestos para el presente ejercicio se consignaba que los cupones de la Deuda del Estado correspondientes á los semestres de 1.º de Julio de 1873 y 1.º de Enero de 1874 se encontraban sin satisfacer en su mayor parte, porque, á pesar de que existia en el presupuesto de gastos el crédito oportuno, necesidades públicas perentorias habian hecho imposible su aplicacion, y la parte recogida lo habia sido, segun es notorio, recibiendo los cupones como dinero en los contratos de anticipos al Tesoro. No era más fácil satisfacer el que venia en 1.º del corriente mes, y por el contrario, la dificultad aumentaba á medida que el atraso acumulado venia á ser mayor.

Debia preocupar y preocupó en efecto al ministro de Hacienda esta situacion, y en la imposibilidad universalmente reconocida de satisfacer débito tan enorme, debió recurrir á un medio positivo de hacer menos gravosa la suerte de los tenedores de la Deuda, destinando á obligacion tan sagrada la mayor suma posible, dadas las circunstancias del país y las especiales del Tesoro. En vano habria sido, sin embargo, intentarlo, si no hubiese venido á favorecer este propósito un nuevo presupuesto, fortificado con recursos que pudieran producir un remanente que dedicar al logro de este deseo.

Pero habida consideracion al resultado probable de las reformas introducidas en el sistema tributario y el impulso dado á la recaudacion, fué posible dedicar, en la forma conocida, una cantidad que excede de 150 millones de pesetas al pago de las obli-

gaciones de la Deuda, además de abrir otros caminos á su reintegro parcial, pero seguro é inmediato; medidas todas cuya aplicacion ha de ser efectiva, y conducirá á la mejora cierta del crédito público, nacida de la confianza de que la nacion, si no puede hacer todo aquello á que estaba comprometida, no ha de dejar de cumplir sus obligaciones hasta donde sus esfuerzos alcanzan.

Mas para dar de ello testimonio valedero, era además indispensable y justo atender á la suerte futura de la Deuda pública y llegar á fijar su situacion para los semestres venideros, procediendo con el acuerdo de los acreedores mismos, para que sus intereses no resultasen lastimados, sino en la medida estricta de la necesidad y despues de haberse persuadido todos de la equidad de un arreglo prudente y por lo mismo práctico y seguro. A estos designios se encamina el decreto del 26 de Junio, por el cual se autoriza al ministro de Hacienda para convenir con los tenedores de la Deuda nacional la manera de reducir los intereses que á la misma están señalados.

Para llevarlo á cabo por los procedimientos que en la expresada Exposicion se manifestaban, está ya el ministro que suscribe poniendo en ejercicio los medios que puedan conducir á una leal inteligencia con los tenedores de la Deuda exterior; y ha llegado asimismo el momento de preparar y reunir los datos y antecedentes que han de conducir, por lo que á la Deuda interior hace, á un resultado simultáneo.

Representados los tenedores de la Deuda exterior por corporaciones autorizadas, las negociaciones son más fáciles; y se hace preciso buscar para la representacion de los intereses de la Deuda interior procedimientos que inspiren general confianza de competencia y de ilustracion. Varios son los que al efecto pueden utilizarse, y por de pronto el ministro de Hacienda estima oportuno basar la informacion que intenta sobre las opiniones de las personas y representaciones que con justificacion, imparcialidad y patriotismo puedan prestar ayuda á la resolucion de asunto de tanta trascendencia, reservándose el uso de otros medios igualmente adecuados al fin deseado de adquirir la seguridad posible del acierto.

Fundado en estas consideraciones, y de acuerdo con el Consejo de ministros, tengo el honor de proponer á la aprobacion de V. E. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 26 de Julio de 1874.—El ministro de Hacienda, Juan Francisco Camacho.

DECRETO.

A propuesta del ministro de Hacienda, de acuerdo con el Consejo de ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Art. 1.º Se procederá por el ministerio de Hacienda á abrir una amplia informacion con el objeto de esclarecer la forma más conveniente de llevar á cabo el art. 1.º del decreto de 26 de Junio último relativo á la reduccion de los intereses señalados á la Deuda pública.

Art. 2.º Formará parte de la expresada informacion el dictamen de una Junta que se crea al efecto, y que se compondrá de D. Francisco Santa Cruz, presidente; D. Manuel Cantero, vicepresidente; D. José de Sierra y Cárdenas, el marqués de Urquijo, D. Ignacio Bauer, D. Emilio Barnar, D. Javier Muguiro, el marqués de Vinent, D. Juan Manuel Barrio, D. Antonio Sanjuan, don Roman Lúa, D. Ramon Aguirre, D. Julian Duro, D. Francisco Lopez Doriga, D. Antonio Angel Moreno, D. Pablo Hernandez y Pelayo, D. Isidoro Gomez Arostegui, D. Manuel Salvador Lopez, D. Miguel Indo, D. Leandro Rubio y D. José Ortúeta.

Esta Junta designará entre sus individuos el que haya de ejercer el cargo de secretario.

Art. 3.º La Junta deberá terminar sus trabajos para el 30 de Setiembre próximo.

Por el ministerio de Hacienda se le facilitarán las datos que se estimen necesarias.

San Ildefonso veintiseis de Julio de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de Hacienda, Juan Francisco Camacho.

Sr. Presidente: Ante un Tesoro exhausto y las supremas necesidades de la guerra, el ministro que suscribo se encontró desde los primeros momentos de su administración sin la libertad de acción necesaria para encaminar por mejores vías el grave negocio de la Deuda flotante, según lo exigían de consuno los intereses del Estado y las evidentes manifestaciones de la opinión pública. Para tratar de conseguirlo después propuso á V. E., que se dignó aprobarlas, medidas que conducían á crear la cartera del Tesoro y facilitar su solvencia con la ayuda de un presupuesto dotado de nuevos recursos; y para tener espacio suficiente de llevarlas á cabo se vió en la imprescindible necesidad, de que su conciencia es juez, de establecer una próroga para el reembolso de los pagarés del Tesoro, la cual, sin afectar la seguridad de los capitales, permitiese el ensayo leal y patriótico de un cambio de sistema, grandemente útil en su juicio al crédito público y á los intereses generales de la nación.

Temores infundados han producido en algunos acreedores este aplazamiento; y su alarma les ha llevado, según parece, al extremo de contribuir á la depreciación de los valores públicos, realizando en el interior y en el exterior las garantías que existían en su poder.

Impulsada la baja por los mismos que debían tener el interés contrario, se ha pedido por algunos prestamistas el aumento inmediato de las garantías, sin tener en consideración que la general del Estado bien valía el importe de la diferencia, en tanto que el ministro, rodeado de atenciones y de dificultades, encontraba medios de dar de una vez á los capitales entregados al Tesoro, no ya sólo fianza completa, sino la certidumbre de un reembolso que jamás ha habido el derecho de poner en duda, cuando precisamente todo lo que el ministro hacía era con el propósito de mejorar la situación del Erario y colocarlo en estado de satisfacer las obligaciones contraídas bajo su administración, así como las estipuladas durante las de sus antecesores, que debían ser y han sido igualmente sagradas para él.

El ministro, que conoce sus deberes y tiene el firme propósito de cumplirlos, no se ha dejado influir por el sentimiento legítimo que produce la injusticia, y ha asegurado constantemente que si causas superiores á su voluntad le obligaban á ciertas medidas, tenía la decisión y la certeza de que las obligaciones contraídas serían satisfechas, y á ello conducen las medidas que va á tener hoy la honra de proponer á V. E.

La mayor parte de las garantías afectas á los contratos de que se trata consisten en títulos de la Deuda perpétua al 3 por 100. Siendo esta, por decirlo así, la reguladora del crédito público, el cual llegaría al mayor abatimiento si se hiciesen de ella nuevas emisiones, el ministro de Hacienda ha debido procurar con eficacia el medio de que los intereses representados en los contratos se vean asegurados, sin que por esto se menoscabe el crédito nacional; y cree haberlo logrado con el apoyo poderoso y patriótico del Banco de España.

Para completar este pensamiento, y contando como cuenta el Tesoro con medios de adelantar de una manera directa y suficiente los anticipos garantidos con otros valores, se atiende á estos en los términos que V. E. se dignará examinar, para que nadie se vea perjudicado y la Deuda flotante se vaya normalizando sin perturbaciones, en tanto que la reconstrucción de la cartera del Tesoro proporcione en un porvenir próximo su fácil solvencia.

Prescindiendo el ministro de Hacienda de otras consideraciones, tiene el honor de someter á la aprobación de V. E. el siguiente decreto.

Madrid 29 de Julio de 1874.—El ministro de Hacienda, Juan Francisco Camacho.

DECRETO.

A propuesta del ministro de Hacienda, de acuerdo con el Consejo de ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Los tenedores de letras y pagarés del Tesoro público que se encuentran garantidos con títulos de la Deuda perpétua interior del 3 por 100 deberán centralizar estos valores en el Banco de España, en virtud de lo convenido con el mismo establecimiento al efecto de asegurar el pago subsidiario de los expresados créditos. Los interesados concertarán con el Tesoro la fecha definitiva del vencimiento para conciliar su propia seguridad y los intereses del Erario.

Art. 2.º Los tenedores de letras y pagarés del Tesoro público que se encuentran garantidos con bonos ó billetes del Tesoro obtendrán asimismo las seguridades más completas para el reintegro de sus créditos en la fecha de sus vencimientos, según los acuerdos definitivos que tengan lugar entre los interesados y el Tesoro.

Madrid veintinueve de Julio de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de Hacienda, Juan Francisco Camacho.

FERRO-CARRILES PENINSULARES.

En la semana 27.ª de los ferro-carriles españoles, lo mismo que los de Francia, no han obtenido generalmente los mismos aumentos en el tráfico que se venía observando en las semanas precedentes. Los aumentos obtenidos en los de Madrid á Zaragoza y Alicante se reducen á 5.300 pesetas, ó 7'43 por 100; á 46.000, ó 13'64 por 100, en los del Norte; á ménos de 300 pesetas en el de Córdoba á Sevilla; el de Sevilla á Jerez, un poco mejor librado, tiene un aumento de 7.800 pesetas ó de 9'95 por 100. Alar á Santander ha bajado más de 8.000 pesetas, ó sean próximamente 4'85 por 100. El de Zaragoza á Pamplona, alimentado en gran parte por los trasportes militares, presenta un aumento de 154.000 pesetas, ó de 198 por 100.

Desde principios del ejercicio, estos caminos han ganado: Madrid á Zaragoza y Alicante, 295.000 pesetas, ó 17'46 por 100; Córdoba á Sevilla, 264.000, ó 15'78 por 100; el Norte, 989.000, á 12'11 por 100; Alar á Santander, 618.000 pesetas, ó 26'26 por 100; Zaragoza á Pamplona y Barcelona, 2.695.000 pesetas, ó 119 por 100.

Los ferro-carriles portugueses, durante la misma semana vigésima sétima, han experimentado una nueva disminución de 10.000 frs., ó sea de 5'95 por 100. El aumento realizado durante el primer semestre se encuentra también reducido en unos 60.000 frs., ó en 1'43 por 100 por kilómetro.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Alemania. En Hannover continúan las protestas contra el aumento de las tarifas de los ferro-carriles. Una gran reunión de industriales y propietarios se ha ocupado de si convenia ó no hacer gestiones colectivas cerca del gobierno á fin de prevenir los perjuicios de semejante aumento. La reunión estuvo unánimemente de acuerdo en que el aumento en el precio de los trasportes amenaza esencialmente la prosperidad de ciertos ramos de la industria y principalmente la del hierro.

Inglaterra.—En la semana terminada el 5 de Julio los ferro-

carriles ingleses han recaudado 1.113.497 libras, contra 1.100.546 en la correspondiente de 1873; y el producto medio por día y kilómetro ha resultado de 172 pesetas tanto en un año como en el otro. La longitud explotada ha sido en el presente de 14 461 millas inglesas y en el anterior de 14.332.

**COMPANIA
DE LOS
CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA.**

(Conclusion).

El movimiento de cambio con las líneas que se enlazan con la nuestra ha sido por lo general menor, como naturalmente tenía que suceder: sólo la correspondencia con Santander ha experimentado un aumento considerable, como aparece en el siguiente estado:

NOMBRES DE LAS COMPAÑÍAS.	Puntos de empalme.	NÚMERO DE TONELADAS.							
		1867.	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	
		Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	
Alar á Santander.	Alar del Rey.	102.258	97.971	111.005	107.413	131.770	191.207	286.369	
Tudela á Bilbao.	Miranda.	65.063	54.190	50.170	57.780	69.555	115.188	44.999	
Medina á Zamora.	Medina.	12.130	12.377	18.108	18.213	22.922	29.703	31.926	
Zaragoza, Pamplona, Barcelona.	Alsásua.	39.572	43.373	38.288	25.196	32.471	34.155	726	
Noroeste.	Palencia.	17.668	20.750	26.614	23.246	23.304	28.965	33.090	
Red de Alicante.	Madrid.	49.364	61.983	54.397	55.744	55.621	61.137	61.268	
Mediodía de Francia.	Irun.	99.186	77.152	62.348	60.948	62.790	68.725	11.289	
Totales.		385.241	367.796	360.930	348.540	398.433	529.080	369.667	

Nuestro contrato de participacion de productos con la línea de Bilbao se ha paralizado completamente á consecuencia de la guerra.

El que habíamos celebrado con la línea de Santander hubiera debido proporcionarnos un beneficio muy importante, pero se hubiera pretendido, no sin fundamento, que el aumento de tráfico de dicha línea se debía á causas independientes de nuestra acción, y no nos ha parecido conveniente exigir su cumplimiento

con todo rigor; sus resultados se han limitado de comun acuerdo á una suma igual á la del año precedente; teníamos, por otra parte, que tratar con la Compañía de Santander una cuestion mucho más importante, que era la de adquirir su concesion.

El total de nuestra participacion, durante los dos años, en los ingresos de las líneas de Bilbao y Santander, se elevó á la cifra de Rvn. 5.202.751 (Frs. 1.369.145).

Nuestras relaciones, tanto con la Compañía de Zaragoza como con las demás, continúan siendo muy satisfactorias, no esperimentándose ningun retraso en el arreglo de las cuentas.

Servicios marítimos.

Con motivo de la interrupcion de nuestras relaciones, con Francia por Irun, tuvimos que organizar, á falta de la industria privada, un servicio marítimo de viajeros por vapores entre Santander y Bayona; pero hemos prescindido de él cuando nuestra intervencion no era necesaria.

Hoy circulan regularmente varios vapores entre Bayona ó Socoa y Santander ó Bilbao.

Gastos de la explotacion

La totalidad de los gastos de la explotacion en 1875 se ha elevado á reales 29 357.542'65 (Frs. 7.725 639'12); y presenta en el conjunto de sus diversos capitulos una reduccion de reales vellon 3 514.459'91 (Frs. 924 857'87).

DESIGNACION DE LOS SERVICIOS.	GASTOS.		DIFERENCIA EN 1873.	
	1873.	1872.	De más.	De ménos.
	Rs. Cs.	Rs. Cs.	Rs. Cs.	Rs. Cs.
Administracion Central.	3.505.019'55	4.423.042'51	»	918.022'96
Direccion.	1.019.499'17	1.012.875'88	6.623'29	»
Movimiento.	8.182.089'89	7.755.904'59	426.185'30	»
Material y Traccion.	9.939.513'57	11.070.928'29	»	1.131.414'72
Gastos de la via.	6.711.420'47	8.609.251'29	»	1.897.830'82
Totales.	29.357.542'65	32.872.002'56		3.514.459'91

Gastos de la administracion central.

Una parte de la economía que presenta el capítulo de los gastos de este servicio se debe á la reduccion obtenida de la comision de Hacienda en Francia, sobre los derechos que gravan la circulacion de nuestras acciones y obligaciones en aquel país.

La Compañía continúa tomando á su cargo los gastos de este servicio.

Gastos de la Direccion.

Los de este capítulo se han aumentado accidentalmente con los de publicidad, relativos á nuestro servicio marítimo, y con los de los telegramas á que ha habido que recurrir, á consecuencia de la interrupcion ó lentitud en el servicio de correos, con motivo de la guerra.

Gastos del movimiento.

Encontrándose detenida ó inutilizada en la seccion de los Pirineos y en la línea de Bilbao una gran parte de nuestro material, hemos tenido que tomar vagones prestados á otras Compañías para las necesidades de nuestro servicio, lo que nos ha producido un gasto extraordinario de más de un millon de reales, en lugar del producto que generalmente obteniamos de estos alquileres.

El excedente de gastos de este servicio no ha sido, sin embargo, más que de reales 426.185.30 (Frs. 112.154'03).

Gastos del material y de la traccion.

La huelga que se declaró el año último entre los maquinistas ha sido para nosotros causa de gastos extraordinarios. Sin esta circunstancia, las economías en la conservacion del material y en los gastos de traccion hubieran sido mucho más considerables.

En este capítulo sólo podemos hacer constar una reduccion de reales 1.131.414'72 (Frs. 297.740'71).

Gastos de la vía.

La interrupcion de la línea entre Miranda é Irun debia producir una economía importante en los gastos de la vía; su disminucion ha llegado, en efecto á Rvn. 1.837.830'82 (Frs. 490.429'16); pero esta economía es de aquellas de que desgraciadamente no debemos felicitarnos, puesto que es consecuencia de la clausura forzosa de una de su más importantes secciones.

Ningun esfuerzo se ha omitido, sin embargo, de nuestra parte para evitar este extremo. Colegas y amigos, en cuyo número es preciso citar los nombres de los Sres. Ibarrola, Polack y el Baron Jorge de Heeckeren, han trabajado incansablemente, y con riesgo de sus personas, para obtener la neutralizacion de la línea en la parte interceptada, á fin de que pudiese continuar la explotacion. Llegáronse á celebrar, al efecto, varios convenios, pero ninguno pudo ponerse en ejecucion.

Esperamos ser más afortunados hoy.

Caminos nuevos en el radio de accion del ferro carril del Norte.

La construccion de los caminos y carrteras que á nuestro tráfico interesan se ha detenido necesariamente en 1873. En este año sólo se ha abierto una seccion de 25 kilómetros en el camino de Aguilar de Campó á Cervera.

Asuntos contenciosos.

Desde nuestra última Junta no ha ocurrido nada importante en este particular.

Se ha ejecutado la sentencia que por el tribunal de Comercio recayó en nuestro favor contra los Sres. Gouin y Compañía, habiendo ambas partes apelado de ella.

Economato.—Almacen de comestibles.

Este servicio continúa funcionando satisfactoriamente, pero el total de las ventas ha bajado de Rvn. 550.092'20 (Frs. 144.919) á Rvn. 402.731'60 (Frs. 105.932), por hallarse suspendida la explotacion entre Miranda é Irun.

Escuelas.

La escuela instituida en Valladolid en 1871 continúa dando buenos resultados, y el número de sus alumnos es el mismo.

Caja de retiros.

Esta caja, que establecisteis en vuestra última Junta general, funciona con regularidad.

Situacion económica.

La cuenta de los gastos de primer establecimiento no ha experimentado cambio alguno.

La de los Sres. Gouin y Compañía, que se elevaba en 1872 á reales 13.050.643'14 (Frs. 3.437.011'35), se ha reducido á reales 8.750.710'27 (Frs. 2.392.818'19), á consecuencia del pago que se han visto obligados á hacernos, en virtud de la ejecutoria que hemos obtenido contra ellos en Mayo de 1873.

Hemos abierto una cuenta, titulada *Material destruido ó averiado por la guerra*, á la cual se llevarán los gastos que ocasione su reparacion ó reconstruccion.

La cuenta *Deudores varios*, que no era más que de reales 7.329.216'17 (Frs. 1.928.741'10) en 1872, se ha elevado en 1873 á reales 13.391.257'33 (Frs. 3.524.015'09), á consecuencia de la venta de cierto número de locomotoras, cuyo valor no debemos cobrar hasta 1874, así como por las sumas que nos debia el 31 de Diciembre de 1873 la Compañía de Santander, por nuestra participacion en sus productos.

El de la venta de locomotoras se aplicará á los aumentos de material que puedan ser necesarios.

La cuenta general de la explotacion, al 31 de Diciembre de 1873, se resume así:

Trasporte de gran velocidad.	Rvn.	21.660.811'64
Id. de pequeña id.	»	37.219.930'26
Productos varios.	»	463.929'73
	»	62.344.721'63
Cuenta de participacion (Bilbao y Santander).	»	5.357.198'86
Camino de Barruelo (saldo).	»	244.296'37
	»	67.946.216'86
Cuentas de orden, indemnizaciones y subvenciones á deducir.	»	3.027.853'63
	»	64.918.363'23
Cobro de diversos créditos.	»	543.334'10
Ingreso neto.	»	65.461.697'33

Hemos tenido que pagar:		
Gastos de explotacion.	»	29.357.542'65
Intereses de las obligaciones de prioridad y amortizacion.	»	36.473.065
Saldo de la cuenta intereses, cambios y comisiones.	»	727.592'40
	»	66.558.200'05
Insuficiencia en los productos de 1873.	»	1.096.592'72

que hemos tomado del excedente de los años anteriores, reservado al efecto, en conformidad con los acuerdos de las Juntas generales.

La resolucion que adoptasteis de no repartir nada hasta nueva orden á las obligaciones variables, se ha visto bien justificada por los acontecimientos.

En tales circunstancias, el interés comun aconsejaba que conservásemos íntegros todos nuestros recursos.

E peramos que el restablecimiento de la tranquilidad pública nos permitirá ofrecer pronto á los portadores de aquellos títulos una compensacion que con impaciencia deseamos darles.

Entre tanto, y haciendo uso de la autorizacion que nos ha concedido el gobierno, nos proponemos emplear las obligaciones de prioridad, procedentes del fondo del auxilio, en cambios por obligaciones de rédito variable, á condicion de obtener un número mayor de estas.

A fin de asegurar completamente la situacion y los derechos de las obligaciones de prioridad, las hemos inscrito en el registro de la propiedad).

Tenemos que someter á vuestra ratificacion la eleccion que hemos hecho del Excmo señor marqués de Pombo para el cargo de administrador de la Compañia, en reemplazo del Sr. Baillex de Marisy, que á causa de sus muchas ocupaciones nos ha pedido que aceptemos su dimision. El señor marqués de Pombo tiene un nombre y una posicion muy importante en el comercio de Santander, y su concurso será de gran utilidad para los intereses de nuestra Compañia.

Si aprobaís su nombramiento, quedará completo el número de 25 administradores, indicado en los nuevos estatutos.

Tambien teneis que proceder al reemplazo ó reeleccion de los administradores á quienes corresponde salir este año, que son los siguientes:

Sres. D. Isaac Pereire, D. José de Sierra y Cardenas, D. José Juan Navarro, D. Emilio Pereire (hijo) y D. Alejandro Sheé y Saavedra.

Resoluciones de la Junta.

1.^a La Junta general aprobó por unanimidad las conclusiones de la Memoria del Consejo de administracion.

2.^a Por unanimidad tambien aprobó las cuentas del ejercicio de 1873.

3.^a Ratificó, asimismo por unanimidad, el nombramiento del Excmo. señor marqués de Pombo para el cargo de administrador de la Compañia, y reeligió, unánimemente tambien, á los administradores salientes.

Sres. D. Isaac Pereira, D. José de Sierra y Cárdenas, D. José Juan Navarro, D. Emilio Pereire (hijo) y D. Alejandro Sheé y Saavedra.

COMPANIA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

ZARAGOZA Y PAMPLONA Y BARCELONA.

(Continuacion.)

Otra de las causas que más contribuyó á que la baja de los gastos no fuese más importante y que nos expuso al grave conflicto de tener que suspender la circulacion en los trayectos que explotabamos, fué la cuestion del combustible, y no ciertamente porque á ello nos obligase la falta de existencias de dicho artículo, sino por la dificultad ó casi imposibilidad de hacer uso de ellas. Cerrados los puertos del mar Cantábrico más próximos á la linea de Pamplona, con motivo de la completa interrupcion de las del Norte y Bilbao, por las que veníamos recibiendo el combustible necesario para la explotacion de aquella linea, paralizada tambien la circulacion de trenes en la nuestra de Barcelona, entre Lérida ó Cervera á Tarrasa, veíamos ir agotándose las no pequeñas existencias que teníamos en los depósitos de Lérida á Castejon, sin poder reponerlas por dichas causas, á pesar de tener á la sazón importantes cantidades en Bilbao y Barcelona, puntos de recepcion y depósito.

Por otra parte las minas de carbon de Belmez, en Andalucia y de la Esperanza ó de Barruelo, en Castilla, se veían en la imposibilidad de cumplir los compromisos que, previendo lo ocurrido, habíamos formalizado de antemano con las direcciones respectivas para el suministro de algunos miles de toneladas, por tener que atender con preferencia al aprovisionamiento de otras líneas

del interior, inclusa la del Norte, y porque á la vez sufrían las consecuencias del estado de general perturbacion en que se hallaba el país; y, ó faltaron del todo á las contratas hechas ó bien el carbon que entregaban por cuenta de las mismas, era en tan corta cantidad que, ni con mucho, alcanzaba á cubrir las atenciones del momento.

Forzoso nos fué, por tanto, recurrir á la adopcion de medios muy extraordinarios y costosos, pero absolutamente indispensables: tales como el adquirir algunas partidas en Santander, por más que tenían que recorrer, no sin dificultades de otra especie, los 549 kilómetros que hay desde dicho punto á nuestra estacion de Castejon, y el de remesar desde Barcelona la mayor cantidad posible, por las líneas de Tarragona y Reus á Vinaixa, cuando estas se hallaban expeditas, para ser trasportado despues en carros desde este último punto á nuestro almacen de Lérida. Y sólo por estos medios, conocidamente contrarios á toda marcha económica, continuamos recibiendo por el lejano puerto de Santander varios cargamentos comprados en el mismo y procedentes otros de contratas hechas en Inglaterra, para hacer frente á tan precaria situacion y alejar el conflicto que nos amenazaba, de parar por completo la explotacion en toda la extension de nuestra red, si bien, como es consiguiente, á costa de grandes desembolsos, causados, segun comprendereis, por el excesivo coste de los trasportes de carros y ferro-carriles á tan largas distancias, por las pérdidas inevitables en las repetidas cargas y descargas al efectuar los trasbordos y, tambien, por el aumento de gastos del personal ocupado en estas operaciones y en la vigilancia, en los puntos de recepcion. El resultado de tantas contrariedades, ha sido que, desde el ya excesivo precio de Rvn. 186'53, á que nos costó la tonelada del consumido en el año anterior de 1872, por las razones expuestas en la Memoria de aquel ejercicio, se ha elevado en el 73, por término medio, á Rvn. 249'16, ó sea un recargo de Rvn. 62'61 por tonelada sobre el año anterior; produciendo este sólo exceso en el coste, un mayor gasto de Rvn. 761.712'42, en los 12.166.746 kilogramos consumidos, sin contar el no despreciable que ocasionó el mayor consumo, por ser en gran parte de inferior calidad el combustible adquirido.

No fueron estas solas las causas que originaron el aumento en los gastos. Al tener lugar las interrupciones del servicio en los trayectos ya mencionados, ocurrió más de una vez quedar cortado en las estaciones comprendidas en los mismos un excesivo número de material móvil y de traccion, del que no era posible hacer uso, llegando en algunos casos á más de 700 vagones, sin contar el de otros muchos que el Estado nos obliga á tener á su disposicion en la linea de Pamplona, para las atenciones de la guerra, por cuyos motivos fué necesario esforzar el trabajo del que teníamos en las secciones explotadas, el que, insuficiente para atender al arrastre del tráfico, bien puede decirse que estaba continuamente en movimiento, resultando de aquí, no sólo el consiguiente retraso en el transporte, sino tambien que las reparaciones por el mayor deterioro sufrido hayan sido mucho más costosas que las que se hubieran efectuado de haberse hecho el servicio con todo el material correspondiente. Los perjuicios de esta contrariedad, inevitables como los ya enumerados, los estamos sintiendo, en mayor escala, en el ejercicio actual, en que se ejecutan varias de las reparaciones de dichos motores y vehículos que no pudieron verificarse en el anterior.

Existen además otras diversas causas que contribuyeron tambien, no poco, al exceso proporcional de gastos, tales como el mayor consumo de combustible por las perturbaciones que la explotacion sufrió á causa de la guerra; el aumento de precio de muchos efectos que, por ser indispensables en los trayectos abiertos al servicio, tuvimos que remitir de Barcelona á Lérida por las líneas de Tarragona á Reus y carretera de Vinaixa á Lérida, acreciendo notablemente su ya considerable precio de adquisicion. Otras diversas causas que, aunque de menor importancia

que las señaladas, no han dejado de influir también en el aumento de los gastos, dejamos de enumerar por no ser difusos y porque consideramos suficientes las ya mencionadas para llevar el convencimiento á la ilustración de los señores accionistas de que se hizo cuanto humanamente era posible para combatir la serie de peligros, obstáculos y dificultades que á cada momento se nos presentaban, á fin de aminorar los quebrantos de la Compañía cuyos intereses nos teneis encomendados.

Expuestas ya las causas que motivaron el que la reducción de gastos no estuviese más en armonía con el descenso habido en los ingresos, os daremos á conocer los trabajos ejecutados por los servicios, cuyo importe ha sido incluido en los gastos de conservación propia mente dicha.

VIA Y OBRAS:

Línea de Pamplona

En esta línea se han colocado 333 carriles nuevos 5 700 traviesas, 40.330 tornillos y cavillas, 1.461 placas de asiento y 2.458 barretas, del sistema Brunell y 23 000 escarpas, 931 bridas, 2.164 tornillos y 775 placas del Vignole.

Para conservación de las explanaciones, se han hecho 7.844 metros cúbicos de ensanche y recroci de terraplenes, con lo cual, han quedado reformados estos en una extensión de 11.108 metros y en 3 135 los desmontes.

En 9.039 plantas se ha aumentado el número de las que teníamos colocadas en los bordes del camino y en los terrenos sobrantes de la construcción, que hemos destinado en parte á viveros, sumando un total las existentes de 147.276, lo que representará, dentro de algunos años, un gran aumento de valor en la propiedad de nuestra Compañía. Hay plantados además en el ramal de unión en Zaragoza 2.864 metros lineales de espino para formar el cerramiento con seto vivo y 4 232 de cañas en la línea, cuyo producto aprovechamos todos los años para formar cañizos, que se emplean en las cubiertas de los edificios y como cerramientos, economizándonos así los de tapia y palizada.

Se ha completado el cierre de la estación de Córtes con 342 metros de palizada, colocándose también en las de Luceni y Alagon 500 y 700 metros, respectivamente, continuándose en la de Tafalla la prolongación de la pared de cerramiento por la derecha de la vía.

En las obras de fábrica, además de los minuciosos trabajos de conservación, se han efectuado los siguientes: En el puente sobre el Aragon, se ha estollerado la pila 8.^a, rellenando los sócavos que habían formado las aguas con 210 metros cúbicos de piedra en grandes bloques y se han colocado también en el mismo dos cajones de hierro, para refuerzo de los sombreretes, cuyas tapas estaban rotas: en el de Cidacos, kilómetro 135, se han relevado los largueros de madera que sostienen la vía: en el del paso superior de la carretera de Vitoria, junto á la estación de Pamplona, se ha cambiado una de las planchas del tablero que sostiene el firme y en la bóveda del ponton, kilómetro 70, se han construido los aristones de los frentes, que se hallaban desprendidos, y se ha colocado una capa general de hormigon, con el objeto de evitar las filtraciones.

(Se concluirá)

TÚNEL ENTRE INGLATERRA Y FRANCIA.

Dice el *Paris-Journal* que el ministro francés de Obras públicas, M. Caillaux, ha recibido el día 25 de Julio último el informe de la comisión encargada de examinar el proyecto de túnel submarino entre Francia é Inglaterra, comisión de que es presidente M. Kleitz y secretario M. A. de Lapparent.

El informe se decide porque se tome en consideración

el proyecto mediante el cumplimiento de ciertas formalidades.

Sabido es que la Compañía francesa que ha tomado sobre sí la responsabilidad de esta empresa gigantesca, tiene á su cabeza á los Sres. Michel Chevalier y Leon Say, y que los ingenieros son los Sres. Ch. Bergeron y A. Lavalley que ha dirigido las obras del canal de Suez.

La Compañía está apoyada por la casa Rostchild y por la Compañía del ferro-carril del Norte de Francia.

Una Sociedad inglesa, presidida por lord R. Grosvenor, y cuyo ingeniero principal es Sir John Hawksham, obra de concierto con la Sociedad francesa y está encargada de obtener en Inglaterra todas las autorizaciones y concesiones necesarias.

Los trabajos preliminares prescritos por el informe de la comisión investigadora durarán todavía un año próximamente; y si sus resultados son satisfactorios, como se espera, la concesión será inmediatamente otorgada, y los ingenieros creen que podrán terminar el túnel en menos de cinco años.

CRÓNICA.

Calderilla. En breve se dictará una disposición encaminada á recoger la calderilla vieja que ha de ser sustituida por la del sistema métrico.

Suponemos que el gobierno obrará con la prudencia que tanto se necesita para que la suma de esta moneda que se acuñe no exceda de ciertos límites; á fin de que no se produzcan los graves inconvenientes que tiene la circulación de especies monetarias que en realidad no lo son, puesto que su valor real es muy inferior al representativo.

Prórroga. Dice la *Correspondencia*:

«Se han concedido nuevos plazos á la Compañía concesionaria del ferro-carril de Astúrias, para terminar el trayecto de Pola de Lena á Gijón. El decreto probablemente lo publicará mañana la *Gaceta*.»

No sabemos de que plazos se trata, puesto que la sección de la Pola de Lena á Gijón se ha inaugurado hace ya días.

De Arecibo á la Habana. «D. Tomás Saenz de Hermúa ha solicitado del ministerio de Ultramar la concesión de un ferro-carril de vía estrecha entre Arecibo y la Habana, y un ramal á Rio Piedras.»

Esto hemos leído con asombro en un diario, asombro por la magnitud de la obra, si la noticia es verdad; asombro por el disparate geográfico, si la noticia no es cierta. Arecibo está en la Isla de Puerto-Rico, y la Habana es la capital de la isla de Cuba, salvo error de nuestra parte.

Otra estación asaltada. Una partida de carlistas robó el miércoles la estación de Venta de la Encina y destruyó el telégrafo á su salida.

Tarjetas internacionales. Se trata de establecer entre Italia y Bélgica el servicio de tarjetas postales: el de libranzas se ha innovado, elevando á 500 francos el máximun de los giros postales.

Un telegama notable. El mismo día que se inauguró el cable trasatlántico con el Brasil, el emperador dirigió un expresivo

telegrama al Sr. D. Juan Eagenio Hartzenbuseb, rogándole hiciese presente su consideracion á la Academia Española, cuya corporacion acordó contestar con otro en el que se expresaba su agradecimiento por el recuerdo del imperial socio correspondiente.

El hombre volador. Leemos en la *Gaceta internacional* de Bruselas:

«M. Groot, que tuvo hace dos años tan triste fracaso en Bruselas, ha volado, dicen con éxito; en Cremorne Gardens, Inglaterra, levantándose en un globo llamado el *Czar*, y yendo á caer en el punto que anticipadamente señaló. Nosotros no maltratamos á este individuo cuando tuvieron mal éxito sus experiencias en el Campo de maniobras, antes por el contrario, le juzgamos benévolamente, pagamos á buen precio un diseño de su aparato y lo publicamos. El vió á nuestra redaccion á darnos las gracias y á decirnos «que los españoles se portan siempre como caballeros.» Ahora nos envió un telegrama anunciándonos el resultado favorable de su nueva excursión por los aires. Como en la de Bruselas nos recordó la fabula de Icaro, nos reservamos, hasta tener pormenores minuciosos sobre su atmosférico viaje. Nos alegraríamos que los resultados correspondieran á sus esperanzas, tanto por premiar la constancia del autor, como por los progresos de la ciencia.»

A esto tenemos que añadir, que el desgraciado M. Groot, al verificar en el mismo Londres un segundo ensayo, ha perdido la vida, sin saborear apenas la satisfaccion de su reciente éxito.

Cataratas de Orsova. Acaban de reconocerse por ingenieros enviados al efecto las rápidas ó cataratas de Orsova, en el bajo Danubio, que son un obstáculo para la navegacion, y que se trata de hacer desaparecer, pagando el Austria y Turquía el costo de la obra, que asciende á 14 millones de francos, si esta última conviene en ello, y si no el Austria sola.

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 día 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 día.

Para depósito de acciones se señala el domicilio de este Banco y los consulados de España en París, Londres 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 día 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 día 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 día 8 de Agosto próximo, á la una en punto del día, 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 día 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 Avecilla.—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 día 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 linea.

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 día 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 los de depósitos 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.

TÍTULOS Y DIVIDENDOS.

Consejo de administración 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 administración, el vocal secretario, Rafael Tamarit de Plaza.

Compañía del ferro-carril de Medina del Campo á Salamanca.—El Consejo de administración de esta Compañía tiene el honor de prevenir a 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.

Sociedad general de Crédito mobiliario 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 23	Núm.	676 á	700
— 95	—	2.351	2.375
— 4	—	70	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 Baldas Cerveró.

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.

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.

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

ADELANTOS

BUENA FE

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.

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 extensión 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 suscripcion: En Europa, un año, 44 francos; 6 meses 21 y un trimestre, 11.— En América, un año, 12 pesos; 6 meses 7 pesos; un trimestre 4.

Se admiten suscripciones en la administración de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, Cervantes, 10, Madrid.

FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

Continúa á cargo de su dueño, D. Angel Aguirre, que durante 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

GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO
DE ESPAÑA Y PORTUGAL.

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

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

PRECIO DE SUSCRIPCION POR UN AÑO: 24 REALES

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

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

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

EN BILBAO (ABANDO)

Únicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

Y ÚLTIMAMENTE CON EL PRIMERO DE SU CLASE EN LA EXPOSICION
ARAGONESA.DIPLOMA DE HONOR, sin entrar en concurso, en la Exposicion
Franco-Española de Bayona en 1864.

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

Para toda la América latina puede hacerse la suscripcion diri-
giéndose al administrador de la GACETA INTERNACIONAL, (12 rue
de Livourne, en Bruselas) remitiendo el importe anticipado en li-
branzas, como para dicho periódico, sobre cualquiera capital de
Europa.**VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.**Ponemos en conocimiento de las personas que necesiten tras-
ladarse á Francia, que en el despacho central de ferro-carriles de
Madrid á Zaragoza y Alicante, situado calle Alcalá, núm. 2, se
halla de manifiesto un cuadro de los servicios de vapores que
existen entre nuestros puertos del Mediterráneo y Cete ó Marse-
lla, con indicacion de los dias de salida, precios del pasaje, du-
racion de la travesía y noticias interesantes acerca de las como-
didades con que se efectúan los viajes.**NÚBES Y FLORES.**

VERSOS DE

D. Fernando Martinez Pedrosa

con un juicio critico de *Campoamor*, apuntes biográficos del au-
tor por *Diana* y el retrato del mismo autor dibujado al agua
fuerte por el célebre y malogrado pintor *Rosales*.*Cuatro pesetas con retrato y tres sin él.*Véndese en las principales librerías. Los pedidos á la de San
Martin, Puerta del Sol.**TRATADO PRÁCTICO DE CAMINOS, a 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 Matheu; D. Leocadio Lopez, Cármen 13; D. Leor
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 tramvias, terraplenes 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. 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, Lóndres 1862, Paris 1867, Havre, Lyon 1872

Moscov 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, Pérez y García; CORUNA, 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 mas.	En menos.	En más.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo												
Madrid á Cartagena...												
Albacete á Cartag...												
Alcázar á Ciud -Real												
Manzanares á Córdoba.												
Norte de España.....	15 al 21 Julio....				370 736	652 76	334 282	579 34	36 454		10 90 0	
Tudela á Bilbao.....												
Valencia á Almansa y												
Tarragona.....												
Sevilla á Cádiz.....	15 al 22 Julio....				72 141	453 73	52 793	332 03	19 351		36 65 0	
Córdoba á Sevilla....	2 al 8 Julio.....	4 331	74.901	100.357	281 458	58.213						
Zaragoza á Barcelona.	2 al 8 Julio.....	29.295			Rs 881.384	74.815	891.529	75 355		9 175		540
Barcelona á Pamplona.												
— á Francia.....												
— á Tarragona.....												
— á Sarria.....												
Lérida á Reus y Tarrag.												
Alar á Santander.....	15 al 21 Julio....				179.509	1.226 58	152.218	1 956 09	18.291		12 01 0	
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 25 AL 31 DE JULIO DE 1874.

CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	DOMINGO.	MARTES.	MIERCOLES.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio.
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	10 95	11 ..	11 55	12 02	12 ..	11 60	Albacete.....	..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 ..	11 95	11 50	12 5	12 05	11 65	Alicante.....	..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	13 ..	14 20	15 05	15 50	15 ..	15 ..	Almería.....	..	1/2
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..	Avila.....	1/2	..
Material del Tesoro no preferente con interés....	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	1/4
Bonos del Tesoro.....	32 25	34 10	45 10	46 60	46 50	45 ..	Barcelona.....	..	1/4
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda idem.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	..	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	1/2	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	97 50	97 50	97 9	98 ..	97 40	97 75	Cádiz.....	..	3/8
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6 ^o /o anual							Castellón.....	par	..
Emission de 1. ^o de Abril de 1850 de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real....	1/4	..
Idem de 1. ^o de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	par p.	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4	..
Idem 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem 1. ^o de Julio de 1853, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4	..
Obras públicas de 1. ^o de Julio de 1853 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	..	Granada.....	..	1/8
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs.	20 50	20 ..	21 ..	21 50	21 80	21 25	Guadalajara....	par p.	..
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	19 75	19 60	19 95	..	21 ..	..	Huelva.....	..	1/4
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	20 10	..	..	..	Huesca.....	..	1/4
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Jaén.....	par	..
Acciones del Banco de España.....	125 ..	125 ..	125 ..	125 ..	125 ..	125 ..	León.....	..	1/2
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Lérida.....	..	1/4
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Logroño.....	par	..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 22 AL 28 DE JULIO.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 22.	DIA 23.	DIA 24.	DIA 25.	DIA 27.	DIA 28.		
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	10 95	10 85	11 82	..	11 ..	10 87	Sevilla.....	1/2
Títulos del 3 por 100 consolidado, a plazo.....	15 35	15 40	16 10	..	15 50	15 25	Soria.....	1
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Tarragona.....	..
Sociedad catalana general de crédito.....	..	50 ..	51 ..	..	..	..	Teruel.....	par
Banco de Barcelona.....	..	..	88 ..	..	..	..	Toledo.....	3/4
Crédito mobiliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..	Valencia.....	..
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..	Valladolid.....	..
Sociedad de crédito mercantil.....	..	..	21 50	..	..	..	Vitoria.....	..
Camino de Barcelona a Francia.....	36 75	37 ..	39 ..	..	37 25	37 50	Zamora.....	1/4
— de Tarragona a Barcelona.....	16 50	16 50	16 75	..	16 50	16 50	Zaragoza.....	par
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..	Londres, a 90 d/f....	48 55
Alumbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	París, a 8 d/v.....	5 05
							Hamburgo, a 8 d/v....	..
							Genova, a 8 d/v.....	..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	
de los	de	reembolsa-		de los	de la	de	U. TÍMOS CAMBIOS.
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	PAGO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	787.880	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid a Zaragoza y Al	París 18 de Julio... 219 50
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Norte.....	.. 101
1859.....	92.678	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza a Barcelona..	Bruselas 10 Julio... 3 0
1859.....	177.044	1.900	57	Enero.—Julio.	99	Zaragoza a Pamplona...	.. 132 75
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99	Córdoba a Málaga.....	.. 56
1858.....	230.000	..	57	..	desde 1861 47	Córdoba a Sevilla.....	.. 222
..	..	..	..	..	..	Sevilla a Jerez.....	.. 65
..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real a Badajoz..	.. 42 50
1862.....	29.750	2.000	126	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Barcelona a Francia....	Barcelona... 40
..	..	..	..	..	..	Targ. a Martorell y Barc	.. 101
..	..	..	..	..	..	Noroeste.....	Bruselas 28 Julio... 62
..	..	..	..	..	..	Lérida a Reus.....	París 30 de Julio... 27 50
..	..	2.000	..	..	..	Barcelona a Gerona.....	Barcelona... 97
..	..	1.900	..	..	..	Almansa a V. y Tarrag.	.. 18 25
1871-72.....	1.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Tudela a Bilbao.....	Bilbao 1. ^a série ..
						Villalba a Segovia.....	Madrid..... 65
						Gran Central-Peninsular	

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