

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

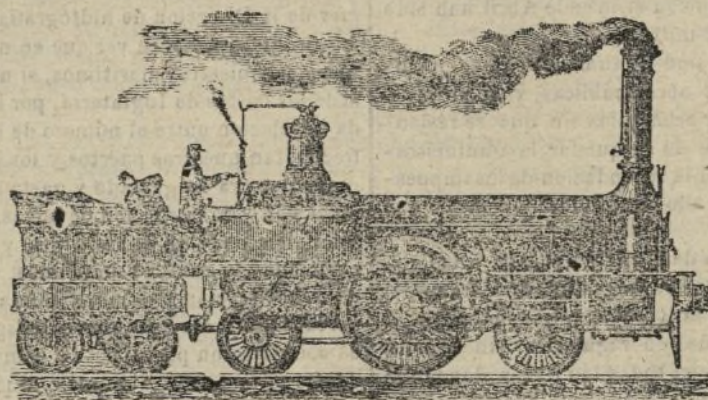
VALENCIA: librería de D. F. Matan Carin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION.

Madrid y Provincias.

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

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150
Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

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

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

RESÚMEN.

Madrid 9 de Agosto.—Las economías y las obras públicas.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Compañía del ferro-carril del Tajo.—Ferro-carril de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—El mar de Sahara.—Transportes de materias inflamables.—Estaciones de salvamento.—Crónica.—Balance del Banco de España—Idem del Banco de Castilla.—Idem de Medina del Campo á Salamanca.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

MADRID 9 DE AGOSTO.

La extension de las Memorias de varias Compañías, que insertamos en este número, nos priva del espacio que deberíamos consagrar al artículo de fondo; si bien no nos disgusta renunciar á escribirlo por hoy, y en el momento que, segun se dice, algo se prepara favorable á nuestros intereses políticos y económicos.

Los sucesos no están, sin embargo, bastante definidos para apreciarlos con probabilidades de acierto; pero nuestros fondos, y en general todos los valores españoles, se reaniman en las Bolsas extranjeras, atribuyéndolo á varias causas: por un lado parece ya muy probable el reconocimiento del actual gobierno por las grandes potencias; por otro, la actitud de Alemania tambien contribuye á mejorar nuestros fondos, y el contrato con el Banco, así como la renovacion de sus créditos por parte de los más principales banqueros que tienen hechos anticipos al Tesoro, causas son todas que mejoran, aunque sólo relativamente, la extremadamente difícil situacion del Erario español.

Acerca de la influencia favorable de los citados hechos, nuestros lectores hallarán indicaciones en el extracto de la prensa extranjera del presente número, por lo que hace á las Bolsas extranjeras. La de Madrid, sin embargo, que

tambien se habia reanimado un poco, ha vuelto en los últimos dias á mostrarse reservada y hasta medrosa: el jueves, aunque todavia no descendieron los cambios, hubo bastante desanimacion en las operaciones, y el viernes ya se pronunció en baja descendiendo el consolidado 25 céntimos, lo que representa más de 2 por 100 efectivo, dado el ínfimo precio actual del 3 por 100 interior.

Este empezó ofrecido á 11'40, sin hallar tomadores y descendió sucesivamente hasta 11'15; los bonos siguieron el movimiento depresivo hasta 44'40 en cantidades altas y á 44'80 en partidas pequeñas. Las acciones del Banco de España no se negociaron, pero se les atribuía el precio de 128'75, tipo á que se decia haberse vendido algunas. Muy escasas las operaciones de descuento de carpetas, que por término medio estuvo á 53. Los cupones en rama, poco solicitados, se hicieron con 65 de daño.

Por nuestra parte no dudamos que habrá contribuido mucho á la baja de los fondos la primera de las noticias oficiales sobre la guerra del Norte que apareció en la *Gaceta* oficial del mismo dia. La situacion á que la prensa se encuentra hoy reducida no nos permite ser más explicitos.

LAS ECONOMIAS Y LAS OBRAS PÚBLICAS.

Decíamos en nuestro artículo *Economías* que el país necesita indispensablemente, no sólo la reconstruccion de las obras públicas destruidas, sino tambien la continuacion de las pendientes de construccion, que esto es ineludible, si el tráfico ha de tomar mayor desarrollo, y que cuando al país se le piden sacrificios hay que darle tambien los medios de reponer, con la mayor rapidez posible, las pérdidas que sufre la riqueza pública.

No hay aumento de riqueza si no aumenta la produccion y se la da valor con el tráfico. No hay posibilidad de desarrollar el tráfico sino se conservan y aumentan los medios de comunicacion. Para el tráfico interior por tierra se necesita que afluayan á las vías férreas numerosas carreteras del Estado, provinciales y mu-

nicipales. Para el tráfico interior por mar, ó sea de cabotaje, y para el tráfico exterior, se necesita la conservacion de faros, la colocacion de boyas y valizas, la conservacion y construccion de puertos.

Por lo que á los ferro-carriles toca, el Estado continúa entregando cantidades importantes de obligaciones á 6 por 100 y amortizacion, y ya hemos dicho que en el mes de Abril han sido entregadas obligaciones por 93 1/3 millones.

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

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

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

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

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

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

De los puertos había en 1.º de Enero de 1873, 17 en estudio, 15 con proyecto pendiente de aprobacion, 13 con proyecto aprobado y 22 en construccion; de modo, que aun dejando estos á parte, faltaban 45 puertos que reclaman, para ser considerados como tales, obras de más ó ménos consideracion.

El sistema de boyas y valizas y el de auxilios marítimos son los que se hallan aun más atrasados. No pueden compararse ciertamente nuestras costas con las de Inglaterra, en las que la *General wreck chart*, ó mapa general de naufragios, publicada por el *Board of Trade*, se ve un enorme número de siniestros marítimos especialmente en la costa oriental de Inglaterra, desde New-castle corriendo al Sur, aumentando notablemente hacia Yarmouth y Lowestoft, disminuyendo algun tanto en la embocadu-

ra del Támesis, volviendo á aumentar considerablemente en las Dunas y desde Margate á Dungeness, y presentando un número, si no tan importante como los anteriores, mayor que en los demás puntos de la costa, en Lizard Point, Land'send y cabo Cornwall.

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

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

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

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

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

En 1.º de Enero del año corriente sólo había en explotacion 5.113 kilómetros de carreteras de primer orden, 5.866 de segundo y 5.591 de tercero, ó sea un total de 16.572 kilómetros. A primera vista resalta la escasez de medios de comunicacion que supone esa cifra; y en efecto, el plan general de carreteras á cargo del Estado comprende 33.577 1/3 kilómetros. Falta por consiguiente, más de la mitad de carreteras que construir.

En la fecha que acabamos de citar, sólo había en construccion 3.027 1/2 kilómetros de primero, segundo y tercer orden. Había 727 kilómetros de las tres clases, en construccion *paralizada*; 2.745 1/3 kilómetros, también de las tres clases con proyecto aprobado; 7.625 1/3 kilómetros de las tres clases en estudio, y 2.789 sin estudiar.

Hay que advertir que del plan general de carreteras del Estado, el 58 por 100, esto es, 19.437 1/3 kilómetros son de tercer orden, caminos de grandísima importancia para enlazar la red de carreteras, y de esos sólo hay 5.593 kilómetros construidos.

A poco que se reflexione acerca de lo que esas cifras significan, se ve cuán necesario es dar impulso á esos medios de comunicacion para que aumente el consumo, así de los productos nacionales como de los extranjeros y para que aumente la produccion y el valor de esto, por la fácil salida de los productos agrícolas especialmente; en una palabra, para que se desarrolle el co-

mercio interior que vaya á alimentar el de cabotaje y el de exportacion.

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

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

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

(Revista de Obras públicas.)

PRENSA EXTRANJERA.

Gaceta internacional (de Bruselas).—Se ocupa de los nuevos carruajes para tramvias, inventados por el Sr. O'Ryan en los siguientes términos:

«El Sr. D. Daniel O'Ryan, caballero español, residente en Madrid, calle del Príncipe núm. 9, ha inventado un nuevo sistema de coches para tramvias. Son de sólo un metro de ancho y mucho más cómodos y elegantes que los usados en todas partes. Es mejora de suma importancia, porque, entre otras grandes ventajas, ofrece la de poderse establecer tramvias en calles relativamente estrechas, donde, de lo contrario, resultarían impracticables. Esta novedad tiene mérito, debe utilizarse, y llamar la atencion de las empresas en Europa y América, razon por la que consignamos la direccion del inventor.»

Journal des actionnaires.—«La exterior (española) dice, se ha rehecho desde la semana pasada y se cotiza á 18. El envío de una escuadra alemana á las aguas de Vizcaya ha producido una buena impresion en el mercado. Se cree tambien que despues de la clausura de la Asamblea, el gobierno dará órdenes para que nuestra frontera se vigile con más severidad.»

En su revista política, el colega se ocupa con especialidad de la actitud del gobierno alemán respecto de los carlistas y concluye así:

«Los periódicos ingleses creen que el gobierno alemán querrá obrar de concierto con las demás potencias. Se habla de una circular por medio de la cual Mr. de Bismark anunciará simplemente su deseo de llegar á un acuerdo con los principales Estados para reprimir los excesos de los carlistas.»

Hé aquí algunas noticias de este periódico relativas á los títulos de nuestros ferro-carriles en la Bolsa de París.

«Córdoba á Sevilla permanece á 480, conservando las ventajas adquiridas la semana pasada.

«El Norte de España está á 110, que es el mismo precio que señalábamos en nuestro boletín anterior.

«El Zaragoza á Pamplona, que lo dejamos hace ocho días á 89'50, está á 101 francos. Se emprende sobre este camino una campaña análoga á la recientemente verificada sobre títulos de la misma clase de Sevilla á Jerez y Cádiz. Se extiende el rumor de que el Norte piensa fusionarse con el Zaragoza á Pamplona. Entiéndase bien que referimos este rumor con todas las reservas y únicamente á título de noticia.

«Siguen haciéndose buenas compras sobre el Madrid á Zara-

goza y Alicante, demandados en este momento á 265.»

Moniteur de la banque.—Sus noticias, así políticas como financieras, relativas á España son atrasadas y poco exactas. Al ocuparse del aumento de ingresos de nuestros caminos, lo atribuye á los trasportes militares, hecho que el mismo colega desautoriza, pues dice á continuacion:

«Este tráfico especial deja muy pequeños beneficios, más débiles aun en España, donde el cobro de los créditos contra el Estado es largo y difícil.»

Journal des chemins de fer.—«La renta exterior española se ha elevado desde 17 1/4 á 18. No puede atribuirse esta alza á una mejora real en la Hacienda española, tanto más cuando la *Gaceta de Madrid* anuncia que el Sr. Camacho acaba de nombrar una comision encargada de fijar las bases de una reduccion de la deuda pública, ó, dicho de otro modo, de preparar los elementos de una bancarrota definitiva. Creemos, pues, que la política no es extraña á esa reanimacion de los fondos españoles.»

La Semaine financière.—«Los fondos españoles, tan abatidos la semana anterior, tienden á levantarse, aparece como un resplandor en la situacion financiera. El Banco de España anticipa 150 millones de reales. Otros acreedores importantes ofrecen renovar sus compromisos. La cobranza de los impuestos, cosa inesperada, da resultados más satisfactorios. En fin, es preciso decirlo, los rumores de intervencion extranjera que circulan desde hace algunos días, están lejos de ser interpretados desfavorablemente bajo el punto de vista del crédito de España.

»Los valores españoles están generalmente en alza, ó cuando ménos muy bien sostenidos; el Madrid á Zaragoza se mantiene de 260 á 265; las obligaciones, que habian afluado estos últimos días, están ahora solicitadas á 220.

»El Norte de España y las obligaciones de diversa naturaleza están en alza: el Pamplona sube, de 85 á 102 francos á consecuencia del rumor de su fusion con el Norte; Córdoba á Sevilla, que hace un mes apenas pasaba de 400 se acerca ahora á 500. Debemos decir, sin embargo, que desde Madrid se desmiente uno de los hechos, ó una de las esperanzas influyentes en la subida del Córdoba á Sevilla, su fusion con la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz. Habrá quizás negociaciones, pero no parece fácil que se llegue á un acuerdo.»

Nosotros, por el contrario que nuestro colega francés, consideramos muy probable la fusion de las Compañías de Córdoba á Sevilla y de Sevilla á Jerez y Cádiz.

Ocupándose el mismo periódico de la proposicion hecha al gobierno de arrendar el impuesto sobre los fósforos, dice: «No es extraño que el gobierno, habiendo experimentado dificultades para su percepcion, esté dispuesto á descargarse sobre una empresa privada, que mejor que él podrá prevenir y reprimir los fraudes.»

Moniteur de la banque.—«El Crédito moviliario español prosigue su marcha ascendente. Dicese que algunos especuladores habian tenido la imprudencia de vender al descubierto y que la alza se debe en parte á las compras de estos especuladores, para cubrir sus operaciones.»

Moniteur des intérêts matériels.—No se ocupa en su último número de asuntos españoles.

L'Industrie.—Dice, como los demás periódicos extranjeros, que los fondos españoles están un poco mejor sostenidos, y que el Norte de España, sigue subiendo, valiendo sus acciones á 105, á causa de que no pasará mucho tiempo sin que se reparta un dividendo.

La France financière.—El corresponsal de Madrid de este colega padece graves errores en las noticias y apreciaciones respecto de nuestros asuntos: niega que el Banco está dispuesto, sino que antes por el contrario, está decidido á no facilitar fondos al gobierno; y en efecto, el contrato con el Banco para recoger créditos contra el Tesoro se ha realizado ya, segun saben nuestros lectores. E

mismo colega desmiente, sin hacerlo notar, á su corresponsal, pues en la «Crónica de los valores» habla del decreto invitando á los tenedores de billetes del Tesoro á presentar sus valores al Banco de España.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Ilmo. Sr.: Para cumplir el decreto de 29 del actual sobre Deuda flotante del Tesoro, publicado en la *Gaceta* de este día, servirán á V. S. de norma las instrucciones siguientes:

1.^a Los tenedores de letras y pagarés del Tesoro garantidos por títulos de Deuda perpétua del 3 por 100 interior presentarán en esa Dirección, en el término de ocho días los nacionales y 15 los extranjeros, una manifestación por escrito en la que expresen si se adhieren al convenio celebrado entre el gobierno y el Banco de España para asegurarles el reintegro de esos préstamos: en caso de adherirse depositarán en dicho establecimiento, dentro del mismo período y bajo la factura con la numeración correspondiente, las garantías que posean para poder optar á los beneficios del convenio.

2.^a Los interesados que dejasen de hacer la manifestación á que refiere la base 1.^a y los que se nieguen, se entiende que renuncian á la garantía subsidiaria de pago por el Banco de España.

3.^a Al conferenciar V. S. con los acreedores á quienes se refieren las bases anteriores, procurará V. S. hacerlos comprender la conveniencia de que renueven voluntariamente más allá de los vencimientos forzados á que se contrae el decreto de 26 de Junio último, conciliando de este modo los intereses del Erario con los suyos propios.

4.^a Tanto de los acreedores que proroguen sus vencimientos, como de aquellos que no manifiesten su adhesión, formará V. S. una relación expresiva de la suma á que asciendan los respectivos créditos y la fecha de sus vencimientos.

5.^a Los tenedores de letras y pagarés garantidos por bonos y billetes del Tesoro podrán acudir desde luego á esa Dirección en demanda de las garantías que aseguren debidamente sus créditos, y V. S. procurará satisfacer sus justas exigencias sin dificultades de ninguna clase, porque el Tesoro les considera con los mismos derechos que aquellos á quienes se refieren las bases anteriores.

6.^a La Dirección general del Tesoro formará una relación de aquellos acreedores que no se adhieran al convenio celebrado entre el gobierno y el Banco de España, á fin, no sólo de indagar el uso que se haya hecho ó haga de las garantías que se les entregaron, sino de determinar con conocimiento de causa lo que proceda y más convenga á los intereses y al crédito del Estado.

Confío en que conociendo V. S., como conocerá, la importancia de los servicios que se le encomiendan, dedicará á ellos todo su celo é inteligencia, dándome diariamente oportuna cuenta de las disposiciones que adoptare y de los resultados que ofrecieren.

Madrid 30 de Julio de 1874.—Camacho.—Sr. Director general del Tesoro público.

Ilmo. Sr.: Los Sres. Urquijo y Arenzana, prestamistas al Tesoro por la suma de 25.250.000 pesetas efectivas, cuyas garantías importantes 222.915.850 pesetas nominales de renta al 3 por 100 que se encuentran en el extranjero á la libre disposición de los mismos, han manifestado á este ministerio en el día de hoy su completa conformidad con la disposición del decreto publicado en la *Gaceta* de este día sobre centralización en el Banco de España de los títulos de la Deuda perpétua al 3 por 100 afectos á los anticipos al Tesoro; añadiendo también su asentimiento á renovar los expresados préstamos con la garantía subsidiaria del

mencionado establecimiento á los plazos que se convengan para el próximo año de 1875.

El Presidente del Poder Ejecutivo, apreciando como se merece la patriótica conducta de los Sres. Urquijo y Arenzana, que han sabido conciliar los intereses del Erario con los suyos propios, ha acordado se les den las debidas gracias, y que este acto se haga público por medio de la *Gaceta* oficial.

Madrid 29 de Julio de 1874.—Camacho.—Sr. Director general del Tesoro público.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS

Nápoles. La Compañía del camino de hierro del Vesubio demanda al gobierno italiano la concesión. Se han levantado los planos, y la línea tendría 26 kilómetros de longitud; 3 serían construidos según el nuevo sistema y 23, que no están sobre un plano muy inclinado, según el antiguo. La primera sección, de 1.200 metros, con inclinación máxima de 20 pies irá hasta *Adrio del caballo*, donde habrá una estación. La segunda, de mil metros, con inclinación máxima de 35 pies se terminará á algunos pasos del cráter. La estación será resguardada por una especie de rampa, ó, mejor dicho, de rompe-lavá, que preservará la línea en caso de erupción y hará correr el fuego á derecha é izquierda. La experiencia del doctor Palmieri ha sido utilizada, así como sus notas sobre la última erupción. Se establecerá entre la estación y el observatorio un hilo telegráfico que dará á conocer rápidamente importantes observaciones. La línea será construida de manera que el sólo peligro que haya que temer sea el de la pérdida de 30 metros de rails. La parte de la montaña más difícil de practicar será así fácilmente accesible, no habrá necesidad de subir á pie.

Perú. Los caminos de hierro acabados ya en el Perú en 31 de Diciembre de 1872, tenían una longitud de 2.379 millas inglesas y representaban un desembolso de 71.371.875 libras. Se deduce que en el Perú hay una milla inglesa de vía férrea por 10 cuadradas de territorio y por mil habitantes. Un industrial se habría obligado á la construcción de líneas complementarias.

Bolivia. Hace ya tiempo se decidió que la ciudad capital de la provincia de Moquegua, se uniría á la de la Paz, en Bolivia, por un ferro-carril. Se trataba de un proyecto ventajoso para el puerto de Tacna, favorecido ya por Bolivia.

El trazado de esta vía férrea, cuya construcción ya se ha resuelto, debe atravesar algunos de los distritos mineros de más importancia en Bolivia. La falta de medios de transporte descuidaba los yacimientos de cobre y estaño, sumamente ricos. El cónsul Vines, residente en Ilay, ciudad situada en el litoral del departamento de Arequipa, no duda que á los caminos de hierro que surcan este departamento se debe la prosperidad de que goza hoy.

Francia. Los periódicos italianos anuncian que el ministro de Obras públicas ha recibido de Francia notificación oficial de que el segundo tren directo, establecido en principio entre Francia é Italia por el último convenio postal, comenzaría á correr el 5 de Agosto, enlazando exactamente con los trenes procedentes de Inglaterra y los de Bélgica. El segundo tren de Roma á París corresponderá exactamente con los de Nápoles, de Bolonia, de Florencia y de Brindisi.

Por efecto de esta correspondencia, desde el día 5 del actual, la Mala de las Indias modifica su itinerario, y en lugar de pasar por el Brenner, por Baviera, por Maguncia y por Ostende, toma el camino más directo de Turin, Modana, Lyon, París y Calais; ganando así nueve horas y con una economía por viaje de unos 9.000 francos.

«Italia nada pierde, dice la *Nazione*; por el contrario, ganará, recidiendo mucho más pronto el correo de Inglaterra, de Bélgica y de Holanda»

Italia. Del convenio celebrado con los ferro-carriles de la Alta-Italia y sobre el cual el Consejo provincial de Venecia debe decidir resulta: 1.º Que para los ferro-carriles de Venecia á Bassano y de Venecia á Bellune, las provincias respectivas no tienen más que hacer que construirlos, pues la Compañía de los caminos de la Alta-Italia se encarga de suministrar el material necesario y explotarlos por su cuenta y riesgo; 2.º Que, cuando la provincia de Venecia, con el concurso del gobierno y de las otras provincias, haya construido el ferro-carril de Bassano á Trento, la Sociedad de la Alta-Italia, según un nuevo acuerdo, se encargará también de su explotación; 3.º Que no exista un compromiso de entrar en nuevos tratos con la Sociedad de la Alta Italia para la construcción y la explotación de las líneas de San Doná-Portogruaro y Adria-Chioggia.

Inglaterra. En la semana terminada el 19 de Julio último, los ferro-carriles ingleses han recaudado 1.140.158 libras contra 1.134.330 en la correspondiente de 1873; y el producto medio en ambas semanas ha resultado de 175 pesetas. Las millas en explotación han sido 14.461 en este año, y 14.332 en el anterior.

Suiza. La administración de los ferro-carriles de la Suiza occidental acaba de publicar los cuadros estadísticos del tráfico correspondientes á 1873, que no había podido agregar á su Memoria anual, presentada este año más pronto que de costumbre.

Hé aquí algunas cifras:

Longitud explotada: 332 kilómetros.

INGRESOS TOTALES.	1872.	1873.
Por kilómetro.	33.197	36.258
Por día.	30.658	32.980
Por día y kilómetro. . . .	92'34	99'33
Kilómetro de tracción. . . .	5'51	5'41

Portugal. La Compañía de los ferro-carriles portugueses satisface actualmente con sus ingresos los intereses de las obligaciones; pero tiene un atraso, y en consecuencia ofrece una obligación por los 8 cupones en descubierto de 6 obligaciones, ó sean 48 cupones.

Estados-Unidos. Según el *Boletín de Nueva-York*, el número de Compañías de ferro-carriles que han suspendido el pago de intereses de sus empréstitos llega á 89. Esta suspensión, para una sexta parte de las Compañías, data desde Setiembre de 1873. El capital así privado de intereses se eleva á 6.300 millones de reales y á la Alemania pertenece una gran parte de este capital improductivo. Entre estas Compañías sólo las de Alabama, Chattanooga, Chenaproyk and Ohio, y Memphis Pacific han colocado sus títulos en Francia.

El citado capital improductivo representa próximamente el 18 por 100 de la deuda total de los ferro-carriles americanos. Probablemente se perderá en su totalidad, pero, según los más optimistas, se tardará tres años en salvar la mitad.

COMPANÍA DEL FERRO-CARRIL DEL TAJO.

MEMORIA del Consejo de administración leída y aprobada en la Junta general de accionistas celebrada el día 4 de Julio de 1874.

SEÑORES:

El Consejo de administración de la Compañía, cumpliendo un deber ineludible, acude por cuarta vez á la Junta general; y acude gustoso, porque á pesar de las grandes dificultades que el último año económico ha presentado para toda clase de negocios y empresas industriales, dificultades nacidas de las perturbaciones políticas y de la influencia de estas en el estado financiero del país, los adelantos realizados son considerables, y cada vez se ve más cerca y aparece más seguro el término de nuestra empresa.

En tres puntos puede dividirse cuanto tendremos el honor de exponer á la Junta general, y son los siguientes: estado actual

de las obras; situación financiera de la Compañía; plan y propósitos para la próxima campaña.

Las obras en 1.º de Julio de 1873, según consta en la Memoria por entonces presentada, se componían de 163 kilómetros con las explanaciones, obras de fábrica y 20 casillas de guardas, concluidas; y en este trayecto se hallaba el puente del Alberche, á cuyas fundaciones se daba por entonces principio.

En igual época de este año, y según el estado adjunto, están terminadas en 203 kilómetros las explanaciones, obras de fábrica y 30 casillas de guardas, resultando por consiguiente un adelanto de 35 kilómetros y 10 casillas de guardas.

Esto resulta teniendo únicamente en cuenta los kilómetros acabados por completo; pero el progreso es en realidad mucho mayor, y puede asegurarse que en brevísimos días, al dar fin á tres kilómetros, en los que no han podido empezar hasta hace poco los trabajos, á causa de una larga cuestión de expropiaciones, se llegará sin la más pequeña interrupción desde Madrid á Casatejada ó sea al kilómetro 203, quedando en disposición todo este trayecto de que sobre él se extienda definitivamente la vía.

Han terminado también los estudios y el proyecto de los 34 kilómetros restantes; en ellos han comenzado las obras, y han comenzado asimismo los acopios de materiales para el puente del Tietar, único de importancia que resta por ejecutar en toda la línea.

En los 203 kilómetros antes expresados hay construidos:

5 puentes, 29 pontones, 62 alcantarillas, 201 tajeas, 30 casas de guardas y la estación de Villaverde casi concluida.

Resulta, pues, desde el último ejercicio un adelanto en obras de fábrica que es como sigue:

1 puente, 12 pontones, 7 alcantarillas, 53 tajeas, 10 casas de guardas y la estación de Villaverde, que es la del punto de empalme con el ferro-carril del Mediodía.

Además de las obras que acaban de expresarse, las cuales están completamente concluidas, el puente del Alberche, cuyos trabajos en el año anterior iban á comenzar, hoy puede darse por terminado, cerrados como están 10 de sus 15 arcos y á punto de cerrarse los 5 restantes.

En cuanto al detalle de estos importantes trabajos y al esmero y perfección con que han sido llevados á cabo, nada más elocuente que el extenso y minucioso informe, fecha 20 del último Diciembre, dado por la división de ferro-carriles como resultado de la visita girada á las obras.

Esta Memoria, en que puede decirse que kilómetro por kilómetro se examina el estado de la línea, todas sus obras, todos sus movimientos de tierra, las condiciones de su trazado y ejecución comienza con un párrafo que creemos oportuno reproducir por el valor que le presta su carácter oficial, y es el siguiente:

Situación general de la línea.

«Cumpliendo con las disposiciones actuales, y á causa de haberse agregado recientemente á la división del Norte la línea del Tajo, y de haber practicado con este motivo una detenida visita á dichas obras y un minucioso reconocimiento de las mismas, esta división se ha creído en el deber de redactar la presente Memoria, en la que se consignarán la descripción, aunque sucinta, completa, del adelanto de los trabajos, de las condiciones de la construcción, y de cuanto contribuya á dar á la superioridad una idea perfecta del estado en que hoy se halla este importante ferro-carril. Deber en el caso presente tanto más grato cuanto sólo elogios merecen la empresa concesionaria y la empresa constructora por los esfuerzos que vienen haciendo en la difícil situación económica que atravesamos, por el adelanto de las obras que asegura la pronta terminación de la línea, y por el esmero y la perfección con que se han ejecutado todos los trabajos.

«En tal estado se hallan las explanaciones y obras de los 242 kilómetros que constituyen el trayecto total, que, en el brevisi-

» mo plazo de seis meses podría correr la locomotora hasta Talavera; no más de ocho meses se necesitarían para llenar pequeños intervalos y poner en explotación los 200 kilómetros de Madrid á Naval Moral, y en poco más de un año podrá estar terminada la línea si prosigue los trabajos en la misma actividad que hasta aquí.

» Sin ser la línea de las de primera dificultad, y si bien hay algunos trozos bastante sencillos, tomada en su conjunto presenta grandes movimientos de tierra, y muchos terraplenes y desmontes, de 40, de 50 y hasta de 60.000 metros cúbicos, así como repetidas obras de fábrica algunas de verdadera importancia entre otras los tres grandes puentes de Guadarrama, del Alberche y del Tietar. La perfección con que estos trabajos se han ejecutado es notable, así como en todos se ha llevado la solidez al último límite sin perdonar sacrificios para conseguirlos.

Esta misma Memoria oficial, termina indicando una idea importantísima con el siguiente resumen que literalmente reproducimos.

«De la detallada descripción que hemos hecho de la línea, se deduce que están terminadas las explanaciones y obras de fábrica de 173 kilómetros; que hay otros 34 kilómetros en construcción, y que sólo falta comenzar los trabajos en el último trozo de 35 kilómetros, lo cual se efectuará tan luego como se apruebe el respectivo proyecto.

«Así, pues, esta división considera realmente de la mayor importancia que empiece pronto el asiento de la vía y que se abra á la explotación esta importante arteria; pues los cuantiosos capitales empleados en las obras, y los grandes sacrificios hechos serán improductivos hasta que el tráfico venga á cubrir los considerables intereses que representan, y á conseguir tan beneficioso resultado, en el plazo más breve posible, deben tender los esfuerzos de la Compañía concesionaria, contribuyendo al propio fin la administración por cuantos medios tenga á su alcance.»

En efecto, aprovechar los grandes capitales empleados y utilizar estos 203 kilómetros, que sólo esperan para ser puestos en explotación que sobre ellos descansen las barras-carriles, era sin duda alguna la primera y más imperiosa necesidad de nuestra empresa, y á este fin se han dirigido durante el pasado ejercicio los principales esfuerzos del Consejo de administración.

Si el país se hallase en otras condiciones financieras, nada más fácil para la empresa del ferro-carril del Tajo que proceder inmediatamente á la adquisición de todo su material fijo y móvil. Una vía férrea como la nuestra, en que están á punto de terminarse todas las obras de explanación; que cuenta como recursos permanentes además de sus capitales propios con el anticipo casi íntegro, y con suscripciones considerables de los pueblos que van haciéndose efectivas, y que no ha hecho uso del derecho de emisión, sin en cantidad verdaderamente insignificante, podría, acudiendo al crédito, como lo han verificado todas las grandes Compañías, realizar la adquisición del material necesario para dar inmediato principio á la explotación.

Pero las circunstancias del país han variado: las inmensas perturbaciones políticas que ha sufrido, el estado de su Hacienda que influye más ó ménos directamente sobre todas las fortunas y sobre todos los negocios, y la natural desconfianza que existe en el exterior para toda transacción con España, ó por completo imposibilitan ó hacen difícil por sus condiciones onerosas la operación en el extranjero aun sobre las más sólidas garantías.

Hecho está, sin embargo, el contrato para el material fijo, conforme al tercer acuerdo de la Junta general de 2 de Julio de 1873 y en virtud de la autorización en él concedida; y por consecuencia de dicho contrato han llegado ya al punto de empalme 2.000 toneladas de carriles cuyo asiento ha comenzado desde luego, á partir del empalme ya hecho, por virtud del correspondien-

te convenio con la empresa del Mediodía. Se están asimismo construyendo en el extranjero otras 2.000 toneladas que se recibirán en los meses de Agosto y Setiembre, y de este modo quedará efectuado el asiento de los 50 primeros kilómetros; siendo nuestro propósito continuar la adquisición oportuna y sucesiva del material necesario para que siga sin interrupción todo el asiento de la vía. Con este mismo objeto hay acopiadas en la línea más de 7.000 traviesas y se han comprado algunos vagones que empezarán á llegar á España en el presente mes.

En resumen puede decirse, respecto á este primer punto, que hay 203 kilómetros de los 242 concluidos por completo en sus explanaciones y obras de fábrica, que sobre estos 203 kilómetros ha comenzado el asiento de los 50 primeros, y que están en trabajos los únicos 34 kilómetros que restan de la longitud total de la línea.

La situación económica de la Compañía es satisfactoria, y no pecaremos de exagerados diciendo que sin las complicaciones inmensas porque el país ha atravesado, y sin la baja nunca vista del crédito público, pocas empresas habrían realizado sus obras con más desahogo y seguridad.

Y en efecto, las esperanzas que en nuestra última Memoria abrigábamos de que muchos ayuntamientos, testigos del adelanto de los trabajos, de la severidad y exactitud con que la Compañía cumple sus compromisos y de las ventajas que ofrecen sus valores, acudirían á aumentar la suscripción, se han realizado plenamente, creciendo de esta manera los recursos de la empresa.

Bajo estas bases y dados tales antecedentes, nuestros propósitos para el próximo año económico, son: 1.º, terminar los pocos kilómetros que restan, para que de una vez queden los 242 kilómetros en disposición de recibir las barras carriles; 2.º ir realizando por grupos, según las circunstancias y el estado del país lo permitan, el asiento de la vía, y llegar con prudencia sí, pero con decidido empeño á poner en explotación en breves meses las primeras secciones del ferro-carril, para terminarle por completo en el menor plazo posible.

Podemos, pues, asegurar, como al fin del último ejercicio, que jamás en medio de mayores dificultades se han conseguido resultados más satisfactorios, y pueden condensarse los trabajos de la última campaña de este modo:

1.º Grande adelanto en la marcha de las obras, hasta el punto de estar para terminarse todas las explanaciones y obras de fábrica de la línea, y de haber comenzado el asiento de los primeros kilómetros de la misma.

2.º Mejora de la situación económica, por las nuevas y considerables suscripciones realizadas, y por el derecho de la Compañía á cantidades importantes del anticipo casi íntegro todavía.

3.º La seguridad de que muy en breve podrá comenzar la explotación de las primeras secciones del ferro-carril, obteniendo de esta manera un beneficio cada vez mayor, á medida que se abran al tráfico nuevas longitudes.

Junta general del 4 de Julio de 1874.

Aprobada el acta referente á la Junta general del 2 de Julio de 1873, y nombrados los secretarios escrutadores, el señor presidente declaró legalmente constituida la presente.

Dicho señor presidente puso en conocimiento de los señores accionistas, que con posterioridad á la formalización del balance suplementario se había satisfecho la cantidad de 309.692 rs. 91 céntimos, por cupones vencidos hasta 10 de Enero de 1874, quedando el pequeño residuo de 11.656 rs. 96 céntimos, á disposición de los tenedores de obligaciones, que no habían acudido al cobro á pesar de los llamamientos hechos en la *Gaceta oficial* y demás periódicos.

También hizo presente, que del cupon corriente, cuyo pago se abrió el 1.º del mes actual, han sido abonadas algunas cantidades.

El ingeniero director facultativo informó á la Junta detalla-

damente sobre la situación y movimiento de los trabajos, quedando satisfechos los señores accionistas de los adelantos obtenidos en el último ejercicio.

Fueron aprobados en todas sus partes, la Memoria descriptiva á que se refiere el art. 67 de los estatutos y el uso que el Consejo había hecho de la facultad que se le confirió por delegación en el tercer acuerdo de la Junta general de 2 de Julio de 1872, declarándole subsistente para lo sucesivo.

Se aprobaron también el balance ordinario de fin de Diciembre, y el suplementario del 30 de Abril últimos, comprensivos ambos del movimiento y de la situación de los fondos de la Compañía.

Por último, se acordó dar un voto de gracias á los señores director gerente y director facultativo de la empresa constructora y demás empleados en la misma, por el celo que han desplegado y por los grandes esfuerzos que con especialidad los dos primeros señores han hecho para que los trabajos hayan continuado con actividad y sin interrupción alguna, sin embargo de la grave crisis que ha cruzado y viene cruzando el País.—El vocal del Consejo, Rafael Tamarit de Plaza, secretario

Compañía del ferro-carril del Tajo.

Balance general de la situación en 31 de Diciembre de 1873.

ACTIVO.	Rs.	Cs.
Accionistas.	104.987.862	83
Caja: metálico existente.	1.177.799	85
Construcción: por las obras ejecutadas.	47.835.539	00
Moviliario de las oficinas centrales.	30.639	01
Deudores diversos.	11.135.451	49
	165.167.292	18
PASIVO.	Rs.	Cs.
Obligaciones al portador realizadas.	15.584.000	00
Tesoro público: Auxilios del Estado.	4.876.500	00
Acreedores diversos.	28.898.744	32
Pasivo.	49.359.244	32
Capital líquido de la Compañía.	115.808.047	86
	165.167.292	18

Compañía del ferro-carril del Tajo.

Balance suplementario de la situación en 30 de Abril de 1874.

ACTIVO.	Rs.	Cs.
Accionistas.	103.036.162	18
Caja: metálico existente.	2.380.430	63
Construcción: por obras ejecutadas.	52.668.982	00
Moviliario de las oficinas centrales.	30.943	01
Efectos en cartera: subvenciones de ferro-carriles.	145.000	00
Deudores diversos.	3.914.944	59
	162.176.462	41
PASIVO.	Rs.	Cs.
Obligaciones al portador realizadas.	17.822.000	00
Intereses de las mismas, pendientes de pago á disposición de los obligacionistas.	321.349	87
Tesoro público: Auxilios del Estado.	8.071.500	00
Acreedores diversos. (1).	21.915.496	30
Pasivo.	48.130.346	17
Capital líquido de la Compañía.	114.046.116	24
	162.176.462	41

(1) Entre los acreedores diversos está comprendido el crédito de 19.711.590 rs. 22 cénts., que en fin de Abril se adeudaba á los señores Pozas, constructores generales de la línea.

El estado de obras en 30 de Junio de 1874, que no reproducimos íntegro por sus condiciones tipográficas, se resume como sigue:

Kilómetros concluidos de explanación y obras de fábrica.	203
Casillas terminadas de un guarda.	5
Id. de dos guardas.	27

Valor de los kilómetros concluidos y demás trabajos con arreglo al contrato de construcción y según presupuesto.

Expropiaciones.	5.611.089
Explanaciones.	40.848.175
Obras de fábrica.	10.081.389
Casillas.	350.000
Material de vía.	3.672.590
Imprevistos.	2.262.196
Importe total.	62.825.439

Se incluye en la valoración la parte proporcional al puente del Alberche; pero no el importe de las expropiaciones, explanaciones y obras de fábrica de los kilómetros en construcción.

De los 203 kilómetros que se incluían, han sido ya certificados por el ingeniero jefe de la inspección del gobierno, como concluidos de explanación y obras de fábrica, 196; no habiendo expedido la certificación de los 7 kilómetros restantes, también terminados, por encontrarse estos sin formar grupo de cuatro kilómetros seguidos

COMPANIA DE LOS FERRO CARRILES

DE

ZARAGOZA Y PAMPLONA Y BARCELONA.

(Conclusion).

En los edificios, se han hecho también algunas obras, tales como la renovación de varias planchas y colocación de cristales en la cubierta de la estación de Pamplona; reposición de muchas pizarras y trozos de plomo en los caballetes de la cubierta de los antiguos talleres, destinados hoy á depósito de carruajes, y construcción de una fragua en el de máquinas de la expresada estación. En el muelle de mercancías de Córtes, cuyo estado era ruinoso por efecto de los fuertes vientos, después de apeado y enderezado, se han renovado parte de las maderas: los combinados de Castejon, se han pavimentado de losa de piedra, para evitar las degradaciones del terreno, y, tanto en estos como en los de Pamplona, se ha completado el cerramiento de ladrillo y tabla, respectivamente, hecho en el año anterior, con la colocación de puertas de corredera con sus llaves, quedando así completamente aseguradas durante la noche las mercancías en ellos depositadas: se han hecho además obras de consideración en 7 casillas y de ménos importancia en otras 13.

Finalmente, en el material fijo de la vía, se han colocado 19 agujas nuevas é igual número de patas de liebre; se han renovado 9 cambios de vía completos, sustituyéndolos por los del sistema Vignole, y se han cambiado por otros fundidos, sistema Groussou, los 3 corazones del cambio triple de la estación de Pamplona.

En 5 plataformas giratorias para carruajes, se han sustituido por otras nuevas algunas piezas que estaban inservibles, desmontándose el puente de la de Castejon por haberse salido el eje de su centro, y en 9 discos de señales se han colocado cadenas, alambres y emparrillados nuevos.

Línea de Barcelona á Huesca.

Los materiales empleados y obras ejecutadas en estas líneas, durante el año que nos ocupa, han sido los siguientes:

En la vía, además de aquellos trabajos indispensables para su buena conservación, tales como apretar roblones y tornillos, rectificar, nivelar y reparar la vía, abrir salidas transversales á las aguas, etc., se han ejecutado los ocasionados por la colocación de 10.853 metros cúbicos de balasto, 2.898 carriles de varios sistemas, 3.400 traviesas de madera y 93 de hierro, 910 cojinetes, 14.514 cuñas, 7.096 escarpas, 1.952 planchas de asiento, 26.112 roblones y 5.157 tornillos.

Las brigadas de obreros se han ocupado también en el recrecido y ensanche de terraplenes; arreglo de taludes y escarpes de varios desmontes; apertura, desembroce y recorrido de cunetas, y transporte, en cangrejos, de grava, piedra y arena, para conservación de los caminos y avenidas de las estaciones.

Los principales trabajos ejecutados en las obras de arte han sido: cambiar algunos sillares de coronación en el sifón del kilómetro 44; rehacer el revestimiento interior del kilómetro 77; reconstruir los muros de la tajea situada en el kilómetro 5; colocar largueros de madera y sobre estos los carriles correspondientes en la del kilómetro 192, que consta de 5 vanos. En la alcantarilla del kilómetro 45, se han cambiado los largueros de madera y reconstruido los muros, efectuando también esto último en la del kilómetro 51; en la de los kilómetros 120 y 121, se han cambiado las piedras de coronación; en el paso superior kilómetro 224, se cambiaron los largueros de madera, y en el de Moncada, kilómetro 356, se hizo la misma operación y, además, la de relevar los travieseros y tableros del andén; en los puentes sobre el Flúmen, Alcanadre y Cinca se cambiaron algunos largueros y arreglaron otros. El muro que había para defensa del terraplen del kilómetro 355, fué arrebatado por las aguas, por cuya razón se construyó de nuevo, clavando pilotes y haciendo muro en seco, reforzando y cargando con tierras dicho terraplen.

El resultado de las obras llevadas á cabo en los edificios, además del minucioso trabajo de conservación, ha sido la de reparar 20 de viajeros, 3 de oficinas, 15 habitaciones de empleados, 2 cocheros de máquinas y otras dos de carruajes, 3 talleres, 5 muelles, igual número de andenes, una garita de fábrica, 71 casas de guardas y 2 fondas; reconstruir un andén y construir una casa de guarda.

Por último, en el material fijo de la vía, se han reparado y renovado varios cambios de vía; en otros sólo se ha verificado la renovación de agujas, corazones, contra-carriles y otros elementos de que se componen, y se han reparado 12 plataformas, 5 traviesas, una grúa, 10 depósitos de agua y 6 pasos á nivel.

Servicio de material y tracción.

A pesar de los múltiples obstáculos con que este servicio ha tenido que luchar en el ejercicio de 1873 ha atendido con la posible exactitud á todas las faenas de su complicado cargo, llevando á efecto reparaciones muy importantes y costosas; siendo el número de las locomotoras, coches y vagones reparados 57, 54 y 190 respectivamente, empleando 5 ejes motores de acero, 97 aros de máquina ó tender, 514 de carruaje, de estos 23 de acero, 7 placas tubulares de cobre y 12 de techo.

Terminaremos, pues, esta reseña dándolos á conocer el recorrido hecho por los trenes, coches, vagones y máquinas.

El recorrido total de los trenes de viajeros	
fué en el año de 1872.	Kilóm. 762.465
y el de los de mercancías de.	» 633.165
En junto.	Kilóm. 1.395.650
El recorrido de los coches de viajeros fué de.	Kilóm. 8.200,082

El de los vagones de mercancías y ganados de.	» 11.010.309
---	--------------

Total. Kilóm. 19.210.391

El recorrido de vagones vacíos fué el 19'42 por 100 del recorrido total de los carruajes de transportes á pequeña velocidad.

El recorrido de las máquinas locomotoras de viajeros fué de.	Kilóm. 613.423
el de los de mercancías de.	» 763.863
el de la doble tracción, pilotos y manobras.	» 303.474

Total. Kilóm. 1.691.760

En el año de 1873 el recorrido de los trenes de viajeros ha sido de.	Kilóm. 501.569
el de los de mercancías de.	» 355.390

En junto. Kilóm. 856.959

El recorrido de los coches de viajeros ha sido de.	Kilóm. 4.897.587
el de los vagones de mercancías y ganados de.	» 5.853.434

Que suman. Kilóm. 10.751.021

El recorrido de vagones vacíos ha sido el 25'60 por 100 del recorrido total de los carruajes de transportes á pequeña velocidad.

El recorrido de las máquinas locomotoras de viajeros ha sido de.	Kilóm. 407.638
el de los de mercancías de.	» 445.529
el de la doble tracción, pilotos y manobras de.	» 150.709

Total. Kilóm. 1.003.876

Obras en las líneas en explotación cuyo coste no procede comprender en los gastos de conservación.

Careciendo la Compañía de medios para continuar los trabajos reclamados por el gobierno para la terminación y consolidación de varias obras de la línea de Zaragoza á Barcelona, en la forma que venía efectuándose en años anteriores, han tenido que limitarse aquellos á la terminación de algunos ya emprendidos, con sentimiento de esta administración que comprende los mayores gastos que ha de originar en el porvenir la interrupción de la marcha que se venía siguiendo para poner la vía en buen estado de conservación y, en particular, en lo que se refiere al relevo de la vía Barlow y doble T por el Vignole, que exige una preferente atención por haber llegado ya el término de la duración ordinaria de estos materiales, lo cual obliga á la empresa á hacer relevos importantes si no ha de exponerse á ver intransitable su camino de Zaragoza á Barcelona en una época desgraciadamente demasiado próxima. Para evitar este contratiempo y el de la destrucción de su material móvil, que es consecuencia inevitable de rodar por una vía imperfecta, dura y desigual, estamos decididos á consagrar á este preferente objeto la mayor suma que nos sea posible dentro de los recursos con que podamos contar en lo sucesivo, seguros de que todos los interesados encontrarán justificado un gasto que tiende tan directamente á conservar su propiedad y á evitar perjuicios de mucha mayor cuantía en el porvenir.

Aunque cortas en número y de pequeña entidad las obras de este grupo que se han llevado á cabo en el período que venimos reseñando, debido á la angustiosa situación, diremos que en la

Línea de Barcelona y Huesca

se ha concluido el revestimiento del túnel de San Pedro y los muros de contención de los desmontes de Raynás y Sanana; se ha terminado la reedificación del puente de la Clamor de Selgua; se continuaron los muros del desmonte del Rímio y de Pug y alguna otras más insignificantes y se ha relevado vía, en una longitud de 5 kilómetros, en varios trozos de los que con más urgencia reclamaba este trabajo su mal estado.

Línea de Pamplona.

También en esta línea se han reducido las obras que debían ejecutarse con el carácter de extraordinarias á las puramente precisas para terminar algunas de las emprendidas anteriormente, como son: la reforma de las bóvedas del puente de piedra sobre el río Queiles, en Tudela; el primer espigón sobre la margen izquierda del Ebro, para defender el terraplen y estribo del puente de Castejon; el perré entre el puente de piedra de Zaragoza y la casilla de Macanaz, para la defensa del terraplen del ramal de unión á la salida de la estación de dicha ciudad; la ampliación del muelle del carbon y vías de reserva y algunos trozos de tapia de cerramiento en esta misma dependencia y otras de menor importancia que no merecen denominarse.

Conclusion.

Nuestro apreciable colega el Sr. D. José Manuel Planas, ha fallecido durante el período corrido desde la última Junta: el recuerdo de sus prendas de carácter y de los servicios que prestó á la Compañía, ha hecho su pérdida sumamente sensible al Consejo, de cuyo profundo sentimiento creemos serán partícipes los señores accionistas.

Celebrado el sorteo que previenen los estatutos sociales para la renovación de la quinta parte del Consejo, le fue designado como individuos salientes, á los Sres. D. Agustín Robert, D. Francisco Sepúlveda, D. Fernando Fernandez de Córdova, don Carlos Daugny y D. Leon Baudeau; y al daros cuenta de ello proponemos también á vuestra deliberación las resoluciones siguientes:

Resoluciones adoptadas por la Junta general.

- 1.^a La Junta general aprueba la Memoria del Consejo de administración y el balance y cuentas del ejercicio de 1873.
- 2.^a La Junta general autoriza al Consejo de administración para hacer uso de las facultades que competen á la misma por el art. 25 de los estatutos desde el párrafo 1.^o al 15.
- 3.^a La Junta general en vista de la situación en que se encuentran la mayor parte de las provincias que atraviesan las líneas de la Compañía, autoriza al Consejo de administración para adoptar cuantas medidas sean necesarias á fin de conseguir se mantenga la explotación de las mismas.
- 4.^a La Junta general reelige administradores del Consejo de la Compañía, á los Sres. D. Agustín Robert, D. Francisco Sepúlveda, D. Fernando Fernandez de Córdova, D. Carlos Daugny y D. Leon Baudeau.
- 5.^a La Junta general reelige para formar la Junta ó comisión inspectora á los Sres. D. Ignacio Girona, D. Segismundo Moret y D. Vicente Baura.

EL MAR DE SAHARA.

Hace mucho tiempo que hablamos á los lectores de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO de un gran proyecto, de una nueva empresa gigantesca de Mr. de Lesseps, la de restablecer un

mar que debió existir en lo antiguo en la comarca que es hoy el desierto de Sahara.

La Sociedad geográfica de Francia se acaba de ocupar de esta idea que es tan grandiosa como practicable, y sobre la formación, ó más bien restablecimiento de este mar interior al Sur de la Argelia, se dan las siguientes explicaciones:

En el Africa setentrional existen unos lagos conocidos por el nombre de *chotts*, que se secan en ciertas épocas del año. Una cadena de estos *chotts*, de los cuales el primero sólo está separado del mar por 8 ó 9 kilómetros de colinas de arena, se extiende hasta Briska, al Sur de Constantina y presenta en este paraje una depresión de más de 27 metros bajo el nivel del Mediterráneo.

Estableciendo una comunicación á través de las indicadas colinas de arena entre el primer *chott* y el mar, se podría inundar la vasta extensión del país ocupado actualmente por los arenales ardientes del desierto, y restablecer así el vasto mar interior que con toda certeza existió antes de la era cristiana, época en que se secó, habiendo las arenas interceptado toda comunicación con el Mediterráneo, cuyas aguas ya no vinieron á reparar las pérdidas de la corporación.

En las orillas de este mar podría haber puertos desde los cuales se podrían vigilar las tribus nómadas del Sur; los numerosos y ricos oasis del Souf y del Oueb, que ahora sólo están nominalmente sometidos á Francia, quedarían realmente bajo el poder de la civilización; y se establecerían colonos al Sur de Constantina con tanta seguridad como en las costas del Mediterráneo.

Es necesario, sobre todo, tener en cuenta la mejoría notable del clima tan pronto como se formase este mar. El canal de Suez ha modificado el clima de Egipto; llueve sobre el trayecto del canal, allí donde antes jamás llovía.

Todas esas inmensas ventajas de salubridad, repoblación y riqueza agrícola y comercial, se obtendrían con gastos fuera de proporción con los servicios; y Mr. de Lesseps, que sueña desde hace mucho tiempo con la transformación del Sahara, no habiendo podido hacer adoptar su primer proyecto, que consistía en desviar el curso del Nilo, no se ha dado por vencido y ha abordado la dificultad por este otro lado. Es fácil abrir un canal desde el golfo de Gobes al primer *chott*, sin que cueste la obra más que de 8 á 9 millones de francos.

Se vé, pues, que no es un proyecto costoso ni irrealizable.

El Consejo superior de la Argelia ha votado ya fondos destinados á los primeros estudios de nivelación, y una Sociedad que se propone estudiar la cadena de los *chotts*, ha obtenido autorización, y el rey de Tunes le ha ofrecido su protección decidida.

TRASPORTES DE MATERIAS INFLAMABLES.

En Francia se ha dado un decreto sobre este asunto, de suma importancia para la seguridad de los viajeros, y del que creemos útil dar conocimiento á nuestros lectores.

Este decreto establece una clasificación de las materias explosibles é inflamables y las medidas de precaución que con ellas deben tomarse. Hé aquí las principales disposiciones.

La primera categoría de la clasificación comprende las pólvoras de guerra, de mina y de caza, algodón-pólvora, fulminato, picrato de potasa, etc; aceite de petróleo sin refinar etc; dinamita, ácido nítrico, etc. El transporte de las mercancías comprendidas en esta categoría, no puede en ningún caso, efectuarse en trenes que conduzcan viajeros.

La segunda categoría comprende las cápsulas, fósforos, clorato, fósforo, ether, etc; aceite de petróleo refinado, y aceite de schisto; y las materias que forman esta categoría están igualmente excluidas de los trenes en que vayan viajeros y donde circulen trenes regulares de mercancías. En las secciones donde no circulen los trenes regulares de mercancías, las materias de la

segunda categoría podrán trasportarse en trenes mixtos, pero á condición de que los vagones que las conduzcan estén separados de los carruajes de viajeros por tres vehículos que no contengan materias fácilmente inflamables, y que estén colocadas antes ó detrás de todos los coches de viajeros.

La tercera categoría comprende la paja, el heno, el algodón, los trapos, la resina, el alquitran, el petróleo refinado y demás aceites minerales envasados en madera. Los vagones que contengan materias de esta clase irán separados de los coches de viajeros, por tres vagones, por lo ménos cuando vayan delante, y por uno, al ménos, cuando se coloquen detrás de los expresados coches de viajeros.

La cuarta y última, categoría comprende la madera de todas clases, carbon vegetal, aceites vegetales, petróleo refinado y aceites minerales en vasos metálicos, alcoholes, esencias, y en general todas las materias más ó ménos inflamables no expresadas en las tres primeras categorías. Los vagones, de esta categoría deben ir separados por un carruaje; cuando ménos, de los que conduzcan viajeros.

Un artículo del mismo decreto indica además las condiciones con que cada materia deberá embalsarse. Tal materia, el ácido nítrico monohidratado por ejemplo, deberá ser encerrado en vagones blindados con planchas de palastro ó de plomo muy gruesas. Estos vehículos deberán suministrarlos los expedidores.

Las demás materias, tales como el aceite de petróleo y los aceites esenciales, deberán ir contenidos en vasos metálicos bien cerrados, en pipas cerchadas con hierro, etc, según la materia. Tal otra, como el fósforo deberá estar embalada en botes estañados llenos de agua.

La nitroglicerina, considerada como la más peligrosa de las materias explosivas y capaz de hacer explosión á despecho de todas las precauciones que se tomen, es objeto de un artículo especial que prohíbe en absoluto su transporte por los caminos de hierro, ni aun en los trenes exclusivamente de mercancías.

Los trenes de mercancías en si mismos son objeto de cláusulas, según las cuales se fija el enganche de las máquinas, sea adelante ó ya sea atrás, y exigiendo, según las categorías, la intercalación de vagones que no contengan materias inflamables, con el fin de proteger las mercancías y á los conductores y fogoneros en caso de accidente.

ESTACIONES DE SALVAMENTO.

Dice el *Correo de los Estados-Unidos* que una de las medidas más importantes en interés del comercio, adoptadas por el último Congreso, es el establecimiento de estaciones de salvamento en la costa de Virginia y de la Carolina del Norte, entre los cabos Henry y Hatteras. Es una lengua de tierra de más de 100 millas de largo, desnuda, casi inhabitada, que hasta el año último ha estado completamente privada de faros, excepto los de los dos cabos. Antes de la guerra, se había establecido un faro en Body Island, tierra peligrosa á 70 millas al sur del cabo Henry. Destruído durante la rebelión, ha sido reemplazado el año próximo pasado. Las estaciones que van á crearse son once, y las obras ya empezadas, quedarán concluidas en todo el verano actual. El general Myer, para entrelazar estas estaciones hizo construir una línea telegráfica de Norfolk al cabo Henry, desde donde se prolongará, bajando la costa, hasta el cabo Hatteras. Esta línea ha quedado terminada á fin de Febrero y llenará un doble objeto, pues indicará las señales de tempestad á los buques de paso, y en el caso de que alguno de ellos llegase á naufragar, haría venir pronto socorros de Norfolk.

CRÓNICA.

Locomotoras americanas. Recientemente han salido de Filadelfia para Odessa 14 locomotoras, cuyos gastos de embarque se han elevado á 85.000 frs. Ya hace tiempo que los constructores de calderas de Filadelfia trabajan para Rusia.

Anticipo. Se ha dispuesto que se abone á la empresa del ferro-carril de Malpartida el anticipo reintegrable que ha devengado.

Hazañas carlistas. Una partida carlista, fuerte de 100 hombres, que entró á las once de la noche del día 1.º en Fuente la Higuera, ha causado en la vía férrea entre Játiva y Almansa averías de mucha consideración; la interrupción es completa. Se han adoptado eficaces disposiciones con el objeto de rehabilitar la línea.

—La circulación de trenes en la línea de Barcelona está limitada al trayecto de Zaragoza á Cervera.

Los faros y los carlistas. Dice un colega:

«Los faros de los puertos que en la costa cantábrica ocupan los carlistas permanecen constantemente apagados, contra lo que se practica en todas partes, sean cualesquiera las circunstancias, pues con tan inusitado proceder se están ocasionando gravísimos perjuicios á la marina nacional y extranjera, expuesta á los mayores contratiempos y siniestros por la falta de lo que constituye un deber de humanidad.»

Empresa del Noroeste. Esta empresa ha dispuesto que se destine al pago de los trabajadores de Palencia, Brañuelos y Burdongo, la mitad del ingreso total de lo que se recaude de la explotación, y que la otra mitad se destine al pago del personal y material.

Descarrilamiento. El tren núm. 4 de la línea del Norte descarriló el lunes por la mañana en las inmediaciones de la estación de Arévalo, sin que ocurrieran afortunadamente desgracias personales. A las nueve de la mañana siguió su marcha para Madrid.

Otro cable incontinental. El nuevo cable trasatlántico que ha de unir directamente las playas del antiguo mundo con las de los Estados-Unidos, sin hilos terrestres en dominios ajenos á esta república, está ya asentado por la parte de acá en las costas del Estado de New-Hampshire, junto á Portsmouth, y á estas horas deben navegar con rumbo á la Gran-Bretaña las vapores *Faraday* y *Ambassador*, que irán asentando en el fondo del Océano el conductor eléctrico, nuevo eslabon á la civilizadora é íntima cadena telegráfica que ya une á entrambos hemisferios. Con esto y con haberse reparado la rotura del cable de 1866, no podemos temer ya interrupción alguna en el instantáneo y constante cambio de noticias con que ambos mundos cimentan cada día más y más sus mútuos intereses.

Empresa de vapores. Deseando una empresa particular establecer una línea de vapores entre Barcelona y Valencia, para trasportar pasajeros y conducir la correspondencia, ha solicitado del gobierno se den las órdenes oportunas á fin de que las autoridades dependientes de los ministerios de Gobernación, Hacienda y Marina faciliten la entrada y salida en los puertos de destino.

Por el último, se ha dispuesto que á cualquier hora del día é de

la noche se despachen á los vapores dedicados á dicho servicio.

Correos. Nuestro servicio postal ha quedado establecido en Marruecos, por indicacion de la Direccion del ramo y secundado el pensamiento por nuestro representante en Tanger, Sr. Patxot.

Hasta ahora funcionan ya en Africa ocho estafetas, en los puntos siguientes: Tanger, Tetuan, Larache, Casablanca, Rabat, Safi, Magazan y Mogador. Usan nuestros sellos y la organizacion es idéntica á la nuestra.

Deuda italiana. El capital de la deuda italiana se eleva, segun los últimos datos á ocho mil millones y medio de frs.; pero es preciso tener en cuenta que allí está capitalizada al 5 por 100.

Resulta, pues, que Italia debe casi el doble que España.

Nuevo acto de vandalismo. Los carlistas han hecho una descarga al tren correo que venia el miércoles por la mañana de Valencia, entre Almansa y Venta la Encina, hiriendo al maquinista. La mayoría de los proyectiles se ha incrustado en los últimos vagones.

Recibos del empréstito. Las Juntas directivas de la asociacion de propietarios y Circulo mercantil de Madrid presentaron el martes último una exposicion en el ministerio de Hacienda pidiendo que, con arreglo á lo dispuesto en la ley de 25 de Agosto de 1873, arts. 10, 11 y 12, se admitan los recibos del empréstito de 175 millones de pesetas en pago del 10 por 100 de las cuotas de la contribucion ordinaria.

BANCO DE ESPAÑA.

Su situacion en 30 de Junio de 1874.

		Escudos Mils.
ACTIVO.		
Metálico.	46.097.887'58	
Barras de plata.	14.479.419'56	
Caja Casa de Moneda.—Pas- tas de plata.	4.876.953'32	66.307.309'46
Efectos á cobrar en este día.	853.049	
Efectivo en las sucursales.	2.253.218'77	
Idem en poder de comisionados de provincias y extranjero.	14.545.401'08	16.946.136'85
Efectivo en poder de conduc- tores.	147.567	
		83.253.496'31
Cartera de Madrid.	150.343.222'76	
Idem de las sucursales.	3.164.656'96	
Acciones de este Banco, propiedad del mismo.	383.853'71	
Bienes inmuebles y otras propiedades.	1.671.401'85	
Tesoro público, por intereses y amortizacion de billetes hipotecarios.	7.502.500	
		246.319.131'59
PASIVO.		
Capital.	76.479.500	
Fondo de reserva.	7.647.950	
Billetes emitidos en Madrid.	59.811.375	64.078.650
Idem id. en las sucursales.	4.267'275	
Depósitos en efectivo en Madrid.	17.545.773'63	
Idem id. en las sucursales.	255.445	
Cuentas corrientes en Madrid.	58.508.637'86	
Idem id. en las sucursales.	2.354.801'54	
Dividendos.	2.424.944'29	

Ganancias y pérdidas.	Realizadas.	54.062'11	1.006.732'81
	No realizadas.	952.670'70	
Resultas de ganancias y pérdidas al 30 de Junio de 1874.....	Realizadas.	82.685'32	370.873'83
	No realizadas.	283.188'51	

Intereses y amortizacion de billetes hipotecarios.	2.068.978'75
Obligaciones de bienes nacionales cobradas con destino al pago de intereses y amortizacion de billetes hipotecarios, y pagarés del contrato por real orden de 27 de Mayo de 1868.	8.675.840'26
Diversos.	4.901.003'62

246.319.131'59

Madrid 31 de Julio de 1874.—El interventor, Teodoro Rubio.
—V.º B.º—El goberdador; Cantero.

BANCO DE CASTILLA.

Balance de situacion en 31 de Julio de 1874.

		Reales. Cénts.
ACTIVO.		
Accionistas.	30.000.000	»
Caja.	36.775.538'40	
Valores en cartera.	38.335.780'25	
Cuentas corrientes.	21.400.974'16	
Valores en depósito.	11.138.000	»
Bonos del Tesoro en garantía de la emision de billetes hipotecarios.	221.684.000	»
Pagarés de bienes nacionales para la doble garantía de id.	377.628.061'69	
Bonos recibidos en pago de pagarés de bienes nacionales.	3.148.000	»
Intereses abonados á los compradores de id. id.	87.998'40	
Bonificaciones por anticipo de plazos de id. id.	711.426'16	
Valores en garantía.	115.832.809'66	
Deudores por garantías.	52.238.000	»
Bonos amortizados por productos en metálico de pagarés.	1.000.000	»
Cuentas varias.	8.207.198'55	
Valores de varios.	149.285.850'15	
Pagarés del Tesoro público, capital é intereses.	136.000.000	»
Total.		1.203.473.637'42
PASIVO.		
Capital social.	40.000.000	»
Cuentas corrientes.	46.899.050'80	
Obligaciones á pagar.	779.887'16	
Acreedores por depósitos en papel.	11.138.000	»
Emision de billetes hipotecarios.	223.032.000	»
Pagarés de compradores de bienes nacionales en garantía.	377.628.061'69	
Pagarés de bienes nacionales realizados.	6.089.485'81	
Sobrantes de bonos cedidos al Estado.	5.543'61	
Idem de bonos admitidos al 80 por 100.	51.200	»
Acreedores por garantías.	168.070.809'66	
Tercera amortizacion por sorteo de bills. hips.	1.154.000	»
Cupon de 1.º de Abril de 1874.	577.140	
Fondo de reserva.	676.751'10	
Cuentas varias.	42.085.857'44	
Acreedores por valores varios.	149.285.850'15	
Sociedad del timbre, cuenta corriente de paga- rés del Tesoro público.	136.000.000	»
Total.		1.203.473.637'42

S. E. ú O.—Madrid 31 de Julio de 1874.—El Jefe de contabilidad, A. Saenz de Santamaría.—Dos administradores, A. Vinent y Yives.—Jaime Girona.

Compañía del ferro-carril de Medina del Campo á Salamanca.

CONSEJO DE ADMINISTRACION.—DELEGACION.

Inventario general del activo y pasivo de la Compañía, ó balance general de cuentas cerrado en 31 de Diciembre de 1873.

ACTIVO.		Pesetas.
Acciones y títulos varios.		7.848.921'95
Títulos en garantía.		1.771.000
Obligaciones á emitir.		5.500.000
Auxilios.		2.316.352'49
Moviliario y utensilios.		14.910'38
Caja.		4.324'08
Construcción, via y obras.		1.978.673'16
Material.		
Fijo.....	1.322.117'65	
Móvil.....	924.865	
Explotacion	46.411'56	
Adeudos, concesiones y portes.....	507.334'30	
		2.293.394'21
		2.800.728'51
Gastos generales.		715.705'50
Estudios y concesiones.		1.085.000
Fianzas y depósitos.		406.250
Administracion central.		3.890.000
Diputacion provincial de Salamanca.		1.500.535'69
Delegacion.		148.968'40
		29.981.370'16
PASIVO.		
Capital social.		12.718.050'35
Obligaciones hipotecarias.		3.750.000
Auxilios del Estado.		4.680.000
Títulos varios V. C. G.		4.090.700
Consejo de administracion.		356.250
Banco de España.		684.734'39
Letras á pagar.		126.911'16
Acreedores varios.		2.940.415'40
Constructores.		634.308'86
		29.981.370'16

Madrid 26 de Junio de 1874.—S. E. ú O.—El Jefe de la contabilidad general, Cándido Luque.—V.º B.º—El administrador delegado, Agustín Díaz Agero.

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 concurran, siempre que recaigan sobre las resoluciones puestas á la orden 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 de Sevilla á Jerez y Cádiz.

—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 línea.

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

En Madrid en la secretaría 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 Paris, en casa de los Sres. Hijos de Guilhou, joven, en liquidacion, rue Blanche, 72.

Un resguardo nominal expedido por los encargados los 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.

TITULOS Y DIVIDENDOS.

Compañía de los ferro-carriles de Sevilla á Cádiz.—Los tenedores de obligaciones nuevas de esta Compañía pueden presentar para su cobro en la caja de la misma todos los días no feriados, de una á cuatro de la tarde, el cupon núm. 7 correspondiente á dichas obligaciones.

Madrid 4 de Agosto de 1874.—Los administradores delegados, Luis Guilhou.—Ceferino Avecilla.

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

Los cupones expresados se presentarán en dobles facturas todos los días no feriados, en Madrid en la Caja de la Compañía, calle de Hernán 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 moviliario español.—Verificado el sorteo anunciado en la Gaceta de 11 de este mes para reembolso de la vigésima parte de los 7 millones de reales emitidos en obligaciones destinadas al pago de la fabrica del gas de Madrid, han sido premiadas las series siguientes:

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

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

Madrid 23 de Junio de 1874.—El jefe de secretaría, Pablo Badals Cerveró.

[A 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 a 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.



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, conforme á a importancia del pedido.

NOTA. Lo hay de pinta verdadera y blanco.

GACETA INTERNACIONAL.

Esta revista hispano-americana se publica semanalmente en Bruselas, en castellano, y se consagra á defender la integridad del territorio de España y á estrechar las relaciones de comercio y amistad entre los españoles peninsulares y los que constituyen las repúblicas hispano-americanas. Tiene próximamente el mismo tamaño forma y 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.

Redacción: 12, rue Livourne, Bruselas.

Precios de suscripción: 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, 16, 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.

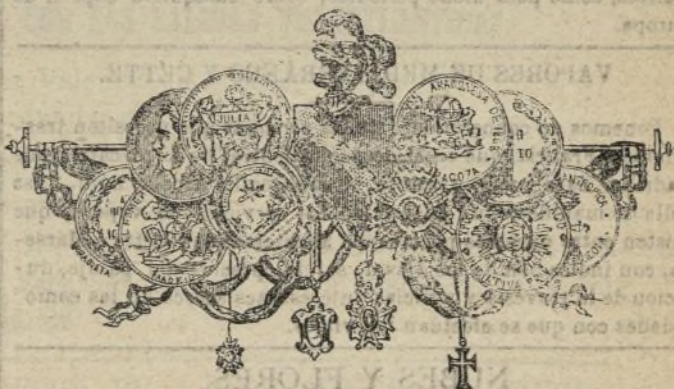
INDICADOR mensual de los servicios de todas las líneas férreas de la Península.

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 ranqueada, al Administrador de la GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO.—Calle de Leganitos, 17, entresuelo, izq. MADRID.



GRAN FOTOCRAFIA DE E. JULIA.

Madrid, calle del Principe, 27, contiguo al teatro.

CASA EN PARIS

50 faubourg Sant-Denis, con fábrica especial de aparatos y útiles para fotógrafos

Diez y ocho años de ser siempre el primero en presentar toda novedad útil: Once premios obtenidos con sus obras, y las dos exposiciones que de ellas tiene abiertas al público en su propio local, son la garantía de este artista.

Único en retratos de niños.

Los inimitables que presenta de tamaño natural, los hace de la persona, ó de otro retrato de cualquier clase y tamaño; en fotografía ó al óleo.

Quien conserve cliché en esta casa, ó se retrate en adelante podrá obtener con uno solo, todos los tamaños y las seis distintas clases de retratos que se usan.

A los fotógrafos se les hará de un cliché deteriorado, otros nuevos perfectos y en varios tamaños.

Representando las mejores fábricas de Europa, vende marcos y todo objeto de gusto para colocar retratos, y cuantos útiles son necesarios al fotógrafo.

Retratos de hombres notables en todas las clases de la sociedad.

NOTA. Ha hecho una modificación en los precios de varios trabajos.

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS

POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.^{ta}.

EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

Y ULTIMAMENTE CON EL PRIMERO DE SU CLASE EN LA EXPOSICION

ARAGONESA.

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

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

Ponemos en conocimiento de las personas que necesiten trasladarse á Francia, que en el despacho central de ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, situado calle Alcalá, núm. 2, se halla de manifiesto un cuadro de los servicios de vapores que existen entre nuestros puertos del Mediterráneo y Cette ó Marsella, con indicacion de los dias de salida, precios del pasaje, duracion de la travesia y noticias interesantes acerca de las comodidades con que se efectúan los viajes.

NUBES Y FLORES.

VERSOS DE

D. Fernando Martínez Pedrosa

Un juicio crítico de *Campoamor*, apuntes biográficos del autor por *Diana* y el retrato del mismo autor dibujado al agua fuerte por el célebre y malogrado pintor *Rosales*.

Cuatro pesetas con retrato y tres sin él.

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

TRATADO PRÁCTICO DE CAMINOS, á 8 reales.

NOMENCLATOR DE FERRO-CARRILES Y CARRETERAS, á 2 reales.

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS Á 5 reales.

Estas obras se hallan de venta en las librerías de D. Justo Serano, Pasaje de Matheu; D. Leocadio Lopez, Cármén 13; D. Leor P. Villaverde, Carretas 4; D. C. Bailli-Bailliere; D. Miguel Olamendi; Sra. Viuda é hijo de Cuesta, Carretas 9; Escribano, Príncipe 25, y en la redaccion y administracion de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

COSTANILLA DE LOS ANGELES, NUM. 3: Y EN LA ADMINISTRACION DE ESTE PERIÓDICO, CERVANTES, 16, PRAL.

FABRICA DE HIERRO,

HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO,

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

Rails para tramvias, terraplenes y minas, fabricacion de eclises, escarpas, placas de junta, tornillos y redoblones para ferro-carriles.

Vigas ó hierros de doble T para casas y edificios, de T sencillos, escuadras, bastidores, etc.

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

Para pedidos dirigirse en esta, Fuencarral número 117, y en Barcelona calle Ancha, núm. 2.

LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

Las modas más recientes representadas por los figurines iluminados mejores que se conocen, las explicaciones más detalladas que se pueden desear, la moralizadora lectura de sus novelas y artículos, hacen que esta publicacion no tenga aun rival ni en el extranjero.

CADA AÑO REPORTE

200 á 2.500 dibujos de bordados, labores y adornos de cuantas clases inventa el buen gusto.—24 grandes patrones para cortes de vestidos, tamaño natural.—Varias tapicerías en colores, punto Berlin.—Algunas piezas de música.—100 figurines en negro y 48 ó más sobre acero, iluminados.—1.200 ó más columnas de lectura, tamaño gran folio, impresas sobre papel vitela, que contienen cuantas explicaciones puedan desearse sobre las labores y adornos, y sobre 60 tomos de novelas preciosas, instructivas y morales.

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WHILTEY PARTNERS, LIMITED,

DE LEECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

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

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

RICARDO DE BERGUE Y C^{ta}. Ingenieros mecánicos, calle de Milans, núm. 3, BARCELONA.

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

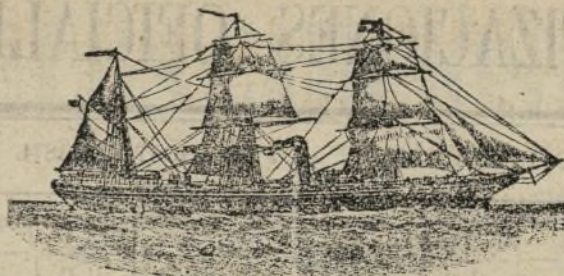
Economía y perfecta regularizacion.

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

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

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



VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

Salidas de Cádiz. el 30 de cada mes.

Salidas de Santander. el 15 de id.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

AGENTES.—CÁDIZ, A. Lopez y C.^a; BARCELONA, D. Ripol y C.^a; SANTANDER, Perez y García; 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.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.				
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo	9 al 15 Julio.....	26.393	291.544	455.605	737.149	316'21	685.754	482'32	51.395	.	7'49 0/0	.
Madril á Cartagena...												
Albacete á Cartag.....												
Alcázar á Ciud -Real	22 al 25 Julio.....	.	.	.	941.688	629'26	900.716	521'17	40.972	.	13'62 0/0	.
Manzanares á Córdob.												
Norte de España.....												
Tudela á Bilbao.....	21 al 29 Julio.....	.	.	.	84.280	529'75	1.489 (1)	9'36	82.741	.	5.555 0/0	.
Valencia á Almansa y												
Tarragona												
Sevilla á Cádiz.....	16 al 22 Julio.....	3.772	76.841	143.627	220.468	87.754	897.559	75.355	9.175	.	540	.
Córdoba á Sevilla.....												
Zaragoza á Barcelona.												
Barcelona á Pamplona.	2 al 8 Julio.....	29.298	.	.	Rs 685.384	74.815
— á Francia.....												
— á Tarragona.....												
— á Sarria.....	22 al 28 Julio.....	.	.	.	163.512	1.169'16	134.462	987'35	28.050	.	20'83 0/0	.
Lérida á Reus y Tarrag.												
Alar á Santander.....												
Langreo á Gijon.....
Palencia á Leon.....												
Córdoba Málaga.....												
Medina á Zamora y Vi-
go á Orense.....												
Ciudad-Real á Badajoz.												
Utrera á Moron.....

(1) Esta diferencia se explica por la insurreccion cantonal de Sevilla que suspendió completamente la explotacion durante la semana correspondiente al presente ejercicio.

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 1.º AL 7 DE AGOSTO DE 1874.							CAMBIOS OFICIALES.		
FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio.
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 35	11 30	11 35	11 50	11 45	11 47	Albacete.....	..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 40	11 5	11 50	..	11 50	11 40	Alicante.....	..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	15 ..	15 ..	15 ..	15 25	14 90	15 82	Almería.....	..	1/2
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..	Avila.....	1/2	..
Material del Tesoro no preferente con interés...	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	1/4
Bonos del Tesoro.....	41 50	44 75	45 ..	45 ..	46 90	44 90	Barcelona.....	..	1
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda ídem.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	..	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	1/2	..
Billétes hipotecarios del Banco de España.....	97 75	97 75	97 75	97 80	97 80	97 80	Cádiz.....	..	3/8
ACCIONES DE CARRERAS GENERALES.—6% anual							Castellón.....	par	..
Emisión de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs. ....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real...	1/4	..
Idem de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	par p.	..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem de 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4	..
Idem 1.º de Julio de 1853, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Granada.....	..	1/8
Obras públicas de 1.º de Julio de 1853 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	..	Guadalajara...	par p.	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	21 25	20 50	20 50	20 25	20 50	26 25	Huelva.....	..	1/4
Idem íd. (nuevas) de 2.000 rs.....	21 ..	..	19 55	19 40	19 55	19 55	Huesca.....	..	1/4
Idem íd. íd. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	19 60	Jaén.....	par	..
Idem íd. íd. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Leon.....	..	1/2
Acciones del Banco de España.....	124 ..	124 ..	124 ..	125 30	128 ..	129 ..	Lérida.....	..	1/4
Billétes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Logroño.....	par	..
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Lugo.....	..	..
BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 29 AL 4 DE AGOSTO.							Málaga.....	3/4	..
FONDOS PÚBLICOS.	DIA 29.	DIA 30.	DIA 31.	DIA 1.	DIA 3.	DIA 4.	Murcia.....	..	3/8
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	11 45	12 10	11 60	11 37	11 95	11 65	Orense.....	..	1/8
Títulos del 3 por 100 consolidado, a plazo.....	..	..	..	..	..	..	Oviedo.....	..	1/8
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	15 90	16 50	16 40	16 55	16 65	16 30	Palencia.....	par	..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Pamplona.....	..	1/4
Sociedad catalana general de crédito.....	..	..	..	..	..	..	Pontevedra...	..	..
Banco de Barcelona.....	..	..	..	..	..	87 50	Salamanca.....	1/4	..
Crédito mobiliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..	San Sebastian..	..	1/2
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..	Santander.....	..	1/2
Sociedad de crédito mercantil.....	..	24 ..	..	..	..	..	Santiago.....	7/8	..
Camino de Barcelona a Francia.....	38 ..	38 ..	37 ..	..	36 75	37 ..	Segovia.....	1/2	..
— de Tarragona a Barcelona.....	16 95	18 ..	18 ..	18 50	18 50	18 ..	Sevilla.....	..	1/2
— de Zaragoza a Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Soria.....	1	..
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..	Tarragona.....	..	1/2
Arumbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Teruel.....	par	..
OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.							Toledo.....	3/4	..
FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS.		
de los	de	reembolsa-		de los	de la	de			
EMPRESTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	PROG.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.			
1856-58.....	787.586	1.300	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid a Zaragoza y Alic	Paris 18 de Julio...	219 50	
1860.....	825.000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Norte.....	—	201 ..	
1859.....	92.618	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza a Barcelona...	Bruselas 16 Julio...	310 ..	
..	177.044	1.900	3 %	Enero.—Julio.	..	Zaragoza a Pamplona...	—	32 75	
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99	Córdoba a Málaga.....	—	58 ..	
1858.....	236.000	..	57	..	desde 1861 47	Córdoba a Sevilla.....	—	222 ..	
..	..	..	..	..	..	Sevilla a Jerez.....	—	05 ..	
..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real a Badajoz...	—	42 50	
1862.....	20.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Barcelona a Francia.....	Barcelona.....	49 ..	
..	..	..	..	..	..	Targ. a Martorell y Barc	—	101 ..	
..	..	2.000	3 %	..	..	Noroeste.....	Bruselas 28 Julio...	62 ..	
..	..	1.900	3 %	..	..	Lérida a Reus.....	Paris 30 de Julio...	27 50	
..	..	..	..	..	..	Barcelona a Gerona.....	Barcelona.....	97 ..	
..	..	..	..	..	..	Almansa a V. y Tarrag.	—	18 25	
..	..	..	..	..	..	Tudela a Bilbao.....	Bilbao 1.ª série	..	
1871-72.....	14.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba a Segovia.....	Madrid.....	635 ..	
..	..	..	..	..	..	Gran Central-Peninsular	..	..