

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

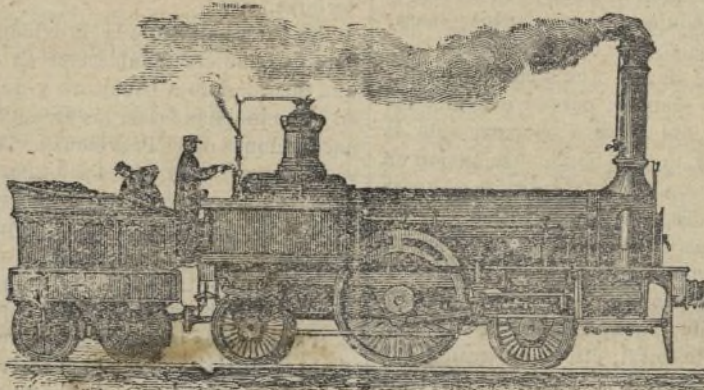
VALENCIA: Librería de D. F. Matheu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Deune Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA 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.

La Sociedad de Agricultura y la Huerta de Atocha.—Ferro-carril Granadino.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Deuda pública.—Las Obras públicas en España.—Ferro carril de Alar á Santander.—Compañía de los ferro-carriles de Medina á Zamora y de Orense á Vigo.—El cable Pacifico.—Crónica.—Banco de Zaragoza.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

LA SOCIEDAD DE AGRICULTURA

Y LA HUERTA DE ATOCHA.

El primer obstáculo que ha encontrado la naciente *Sociedad española de Agricultura y Aclimatacion* ha sido en la trasferencia á su favor del arrendamiento de la Huerta del ex-convento de Atocha, hoy cuartel de Inválidos, y vamos á explicar el por qué de este obstáculo, cuya importancia no es facil que la comprenda sin una explicacion la gran mayoría del público.

Hace ya doce años, en Junio de 1862, un ingeniero distinguido, un agricultor laureado en Francia por sus trabajos y casi nuestro compatriota, el Sr. D. Estanislao Malingre, inició el proyecto de una Sociedad de Agricultura y Aclimatacion, como procedimiento el más eficaz y seguro de fomentar en toda la Península el principal y más importante ramo de la riqueza pública.

En efecto, condicion indispensable es del progreso agrícola de un país la asociacion de los labradores, propietarios y personas versadas en las ciencias naturales, para estudiar las leyes de la produccion vegetal y animal; para mejorar las especies y variedades que ya se explotan; para introducir las mismas que han sido ya mejoradas en el extranjero y las nuevamente descubiertas, de las cuales una sola basta á veces para enriquecer á una comarca hasta entonces estéril y pobre; para establecer relaciones con los países más adelantados; para generalizar y extender por último, en la práctica, las prescripciones de las esencias biológicas, ya se trate de las plantas ó de los animales.

Por las Sociedades de Agricultura, la experiencia personal adquirida por cada socio sirve para beneficio de la clase entera, evita muchos ensayos parciales y costosos, y ningun esfuerzo es perdido, ni deja de producir utilidad.

Por el contrario, los propietarios y los labradores más celosos de mejorar sus cultivos, abandonados á sus propias inspiraciones adelantan penosamente en la via del progreso, (cuando no yerran) porque tienen que hacer diariamente gravosos ensayos, sin tener las más veces los conocimientos necesarios para llevarlos á cabo con feliz éxito; siendo las experiencias agrícolas, operaciones muy delicadas y que deben ejecutarse con un método científico riguroso, para que puedan deducirse de ellas conclusiones inmediatamente aplicables á la mejor explotacion del suelo y á la cría de animales.

Madrid era la única capital de Europa, y puede decirse que del mundo civilizado, que no poseía una Sociedad de Agricultura y Aclimatacion, no obstante que no hay quizás en ninguna mayor número de propietarios rurales; y sin embargo, de una institucion de esta índole pende acaso la ruina ó la prosperidad de la nacion española.

El aumento de la produccion agrícola, y por consiguiente de la riqueza imponible, es lo que puede salvar la Hacienda pública y hacer más llevaderos á los propietarios los impuestos extraordinarios que las consecuencias naturales de la revolucion y los horrores de la guerra civil imponen al país.

La industria y el comercio no pueden levantarse sino cuando las clases agrícolas, que son las más numerosas, son felices y prósperas y puede dedicar algun dinero á la compra de objetos manufacturados.

El punto inicial de toda la riqueza es el progreso y desarrollo de la agricultura; y si durante algunos años el Sr. Malingre hubo de aplazar la realizacion del proyecto, aunque sin abandonarlo jamás, fué por falta de un terreno que reuniera las condiciones necesarias para establecer los cultivos y verificar los experimentos de la Sociedad, terreno que no era fácil encontrar en las inmediaciones de esta capital.

Una de estas condiciones, sobre todo, es de tanta importancia que de ella depende en gran parte el resultado de la empresa.

Si el jardin ó campo de experiencias está lejos, ó solamente

fuera de los sitios que suele frecuentar el público, este no acude, ni aun los mismos interesados, propietarios y labradores, en el número y con la frecuencia que son de desear para ponerse al corriente de las operaciones.

Es preciso que el jardín *se ofrezca* á los visitantes y no obligue á estos á buscarlo con molestia y pérdida de tiempo. Es necesario que la población toda concorra y adquiera conocimientos generales en el arte rural, porque el negociante de hoy comprará tierras mañana; porque el joven que se dedica á una carrera científica ó profesional, heredará predios rústicos; porque podemos todos, el día menos pensado, vernos obligados á ocuparnos de la agricultura. Hasta los desocupados, que no tienen otra misión en la tierra que la de *matar el tiempo*, son útiles y sirven para hacer propaganda en las calles, en los cafés, y en las tertulias.

El jardín de experiencias de una Sociedad de Agricultura y Aclimatación es por otra parte el complemento de la instrucción universitaria de un pueblo que tiene condiciones agrícolas; es el medio más seguro para vencer tarde ó temprano la indiferencia del público madrileño hacia el arte rural, efecto en gran parte de los deplorables elementos que rodean á la capital y de las tristes ideas que tiene de las ocupaciones rústicas.

La huerta del ex-convento de Atocha, hoy cuartel de Inválidos, reúne todas las condiciones apetecibles para una institución que ha de remover tales dificultades y vencer tanta inercia y apatía. Tiene una entrada por el paseo de invierno del mismo nombre y otra puerta que dá al Retiro. Mide unas diez y ocho hectáreas de extensión, siendo el terreno cuaternario en la parte superior y teruário en la parte inferior; y, aunque dentro de Madrid, por su situación, no recibe las influencias de la gran población, inclinándose al S. E. Una elevada meseta, que puede considerarse dotada del clima medio de la región central, parece indicada para recibir la estación agronómica, con su campo de ensayos para abonos y los cultivos comparativos de especies y variedades vegetales. Las colecciones de vides estarían muy bien situadas en un cerrillo perfectamente ventilado, y bastante extenso para producir las uvas necesarias para ensayar los varios sistemas de vinificación. Dos mil olivos, mejor cultivados que lo han sido hasta ahora, darían bastante aceituna para perfeccionar la elaboración del precioso caldo, cuya exportación llegaría á una cifra elevada el día que sea aceptable para el paladar de los extranjeros.

En puntos resguardados pueden cultivarse muchas plantas del mediodía. Allí vive la fruta al aire libre y pudieran vivir muchas clases de limoneros rústicos; y en espalderas, mediante ligeros abrigos, del mismo naranjo, precioso árbol que no llegará nunca á ser en Madrid un objeto de especulación; pero cuyo suave azahar y dorados frutos deberían adornar con más frecuencia los jardines públicos y particulares de la capital.

En la parte baja, y especialmente al pié del ex-convento, con ayuda de abrigos económicos que no suelen usarse en España, pero que se hallan generalizados allende el Pirineo, es fácil cultivar hortalizas y fresas que se adelanten un mes á las insipidas y marchitas que recibimos de Valencia, Murcia y Andalucía.

Los productos de la huerta ocupan en la alimentación de los pueblos civilizados un lugar tan importante, que merecen llamar la atención de los hombres pensadores, mayormente cuando se trata de una gran capital, como Madrid, donde esos artículos son de tan mala calidad y tan caros. Por eso se había resuelto dedicarle una atención especial durante los primeros años, y se habían reunido las variedades más celebradas de Francia, Bélgica, Alemania, Inglaterra y América.

La diferencia de temperatura que se observa entre la parte más elevada de la huerta y la más resguardada de abajo, permite intentar los más variados cultivos.

Escasea el agua: la dotación de la huerta es insuficiente; pero

es fácil suplir la que falta con una concesión del canal del Lozoya, hoy á precios económicos.

Esa huerta tiene hasta la ventaja de poseer en su recinto el Observatorio astronómico de Madrid, que asegura las observaciones meteorológicas en el proveer, sin gasto de ninguna especie, y ofrece preciosos datos con las que se han hecho en años anteriores.

No parece sino que la Providencia creó la huerta de Atocha para que pudiera establecerse en ella, con comodidad y acierto, una Sociedad de Agricultura y Aclimatación; pero en esto, como en otras muchas cosas, los españoles nos complacemos en desdeñar los dones de la Providencia. Ese sitio que pudiera convertirse en un centro de instrucción, en una palanca de progreso agrícola y de una gran riqueza pública, está condenado á quedarse yermo, inútil al país y hasta perjudicial al cuerpo de Inválidos, pues los gastos de explotación han excedido siempre de los ingresos, sin contar con las vivas reclamaciones que surgen á cada paso por abusos efectivos ó supuestos.

Varias veces intentó el Sr. Malingre arrendar la huerta, pero siempre sin éxito. Cuando el inolvidable, respetable y por todos respetado general Infante mandó subarrendar la finca, excitó á sus amigos á que se presentasen á la subasta, el mismo Sr. Malingre presentó una proposición ventajosa para el cuerpo; ofreció de arrendamiento el duplo de lo que podía valer para cultivos ordinarios; ni los sucesos políticos ni las locuras demagógicas le hicieron retroceder en su propósito; no vaciló en cargar sobre sus débiles hombros todo el peso del negocio, convencido de que, después de la tempestad, aparece siempre un cielo más sereno, y de que únicamente podía constituirse la Sociedad en aquel sitio.

Y en efecto, con la base de la huerta de Atocha ha podido constituirse la Sociedad de Agricultura y Aclimatación. Cien personas de todas clases y posiciones sociales han acudido con patriotismo, y hasta con entusiasmo, á su llamamiento, y se disponen á emprender la reconstitución del suelo pátrio, á introducir en esta infeliz España los progresos y adelantos que constituyen la prosperidad, la riqueza y el poderío de otras naciones.

Pues bien: el negarse la Junta de Inválidos á autorizar el subarriendo á la Sociedad, á pesar de que conocía muy bien que el Sr. Malingre había arrendado la finca con este único y exclusivo objeto, amenaza detener á la Sociedad en el principio de sus trabajos y acaso comprometa su existencia.

¿Será el gobierno tan indiferente á esto que no zanje los obstáculos que la Junta económica del Cuartel de Inválidos, usufructuaria de la finca, ha suscitado, hasta con menoscabo notorio de los intereses encomendados á la misma Junta?

No es posible creerlo; y así el señor ministro de la Guerra como el Presidente del Poder Ejecutivo, resolverán sin duda lo más conforme con los intereses generales del país y los particulares del Cuerpo de Inválidos.

FERRO-CARRIL GRANADINO.

Aun hemos oído hablar estos últimos días de la fantástica Compañía que adoptó por título el epígrafe que encabeza estas líneas, y todavía hacen sonar los agitadores de la cosa el nombre de personas colocadas hoy en elevadísimas posiciones oficiales.

A su tiempo, y después de haber sido nosotros inducidos á error por informes directos que habíamos recibido de esas mismas elevadas personas, cuya buena fé se había sorprendido, hicimos, á fines del año pasado, una declaración terminante acerca de la Sociedad en cuestión.

El proyecto de que esta se ocupaba era excelente. Tratabase de dotar á las provincias de Almería y Granada de

una vía de comunicación directa, y por lo tanto la idea fué simpáticamente acogida en las localidades interesadas, y por los personajes á que hemos aludido, quienes nos aconsejaron que la alentáramos y ayudásemos á las personas que se ocupaban de su realización. Pero al cumplir esta recomendación patriótica, al reconocer a fondo la situación del asunto, llegamos al perfecto conocimiento de que el proyecto se hallaba en manos las ménos apropiado para llevarlo á cabo.

Por el contrario, los medios que empleaban los gestores de la cosa, eran los más opuestos para realizarlo; peor aun: la aplazaban indefinidamente, por el descrédito de que la cubrían, haciendo muy difícil, sino imposible, el que en lo sucesivo una Compañía sería pudiera abordar la empresa, luchando con la natural desconfianza hija de la decepción sufrida por los pueblos interesados.

Al repetir hoy nuestra advertencia, debemos añadir que estamos dispuestos á demostrar con documentos á las personas á quienes pueda interesar el asunto, lo que es y lo que significa la *Compañía del ferro-carril Granadino*: empresa (algo hemos de llamarle) que, á lo sumo, posee un buen deseo; como si digéramos esas buenas intenciones de que algunos suponen empedrado el infierno, además de algunos actos no tan buenos como aquellos deseos.

Para las personas prácticas en los negocios no consideramos peligrosas las *operaciones* á que, como reminiscencias se consagra la *Sociedad*; pero no faltan gentes candidas á las cuales puede ser útil nuestro desinteresado aviso.

No quisiéramos tener que volver sobre este asunto, y mucho ménos vernos obligados á ser más explícitos. Si hoy nos ocupamos de él, es por la contumacia con que se agita, y por salvar una vez más la responsabilidad en que pudiera hacernos incurrir el error en que estuvimos al principio; si bien á este error nos condujeron, como dejamos indicado ya, consejos de personas altamente caracterizadas siempre, y hoy más que nunca.

PRENSA EXTRANJERA.

Moniteur des intérêts matériels.—Ocupase del preámbulo del decreto del Sr. Camacho nombrando una comisión superior consultiva y de inspección del Tesoro público, vista la insuficiencia de los ingresos ordinarios para cubrir los servicios.

Journal des chemins de fer.—Dice que la línea de Zaragoza á Pamplona está siendo el punto de mira de la especulación, lo que se atribuye á proyectos de fusión de esa línea con las de la Compañía del Norte de España. Por lo pronto, y sea ó no cierta la fusión, el Zaragoza á Pamplona está muy movido y ha llegado á 108'75, con alza de 8'75.

Publica después un extracto bastante extenso de la Memoria de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.

Journal des actionnaires.—El Zaragoza á Pamplona ha subido en la semana, de 100 á 110, haciéndose sobre estos títulos operaciones con prima, al curso de 120 para el 15 de Agosto.

«El Norte de España se negoció á 155. Hasta la presente nada ha venido á confirmar los rumores de una fusión con Zaragoza á Pamplona, á que nos referíamos en nuestro número anterior.»

La Semaine financière.—«El Madrid á Zaragoza y Alicante y el Zaragoza á Pamplona han subido mucho: el último sobre todo está desde hace algunos días en gran favor entre ciertos grupos

de la Bolsa. Se descuenta, para el Madrid á Zaragoza y Alicante un aumento de ingresos, sacándose la consecuencia de que la Compañía podrá distribuir aun 10 francos en el mes de Enero próximo. Sin negar la posibilidad de este complemento de dividendo, haremos observar que el aumento de ingresos consiste en los transportes militares y de material de guerra.»

Creemos que el colega se equivoca en esta última apreciación.

«El mercado de fondos españoles se ha restringido: nadie se atreve á aventurarse en un terreno tan movidizo.»

Publica un extracto de la Memoria de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.

L'Industrie. Publica la última Memoria de la Compañía del Norte de España. En cuanto á la deuda, sólo dice:

«Los fondos españoles casi totalmente abandonados; la exterior no pasa de 18.»

La France financière.—Habla el corresponsal en Madrid de este periódico de un anticipo de 100 millones, hecho al Tesoro, en cuyas condiciones no podemos creer, y cuya verdad no parece probable; al ménos en cuanto á las condiciones. En lo que sí tiene razón el mismo corresponsal es en decir que, si el Sr. Camacho no arregla de una manera satisfactoria lo de los cupones vencidos y no pagados, no es fácil pueda realizar un acomodamiento para lo futuro con los acreedores del Estado.

Moniteur de la Banque.—Refiriéndose á la cuestión de los intereses de la Deuda y su precaria situación, dice:

«Esperamos, por España, que este empréstito forzoso que el gobierno va á tomarse de los acreedores, no durará más que lo que duren los acontecimientos que lo han motivado, y que, una vez restablecido el orden en el país, se comenzará á restablecer el cumplimiento en toda su integridad de los compromisos adquiridos.»

Dice que los amigos del Moviliario español esperan verlo pronto al precio de 600 francos; lo cual no le parece al colega imposible.

La finance Nouvelle.—«La subida del Moviliario español no se detiene: ya están las acciones á 565 francos, como motivos de alza, además de los que anteriormente nos ocuparon figura el proyecto de la reducción de capital, y figuran también las nuevas operaciones á que vá á consagrarse muy pronto. Es necesario no omitir otra causa, lo más sería quizás, las medidas que el gobierno alemán se propone tomar contra los carlistas.»

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: Vista la real orden de 19 de Febrero de 1872 por la que se autorizó al barón de Meron, vecino de París, para construir un embarcadero en la orilla izquierda del río Tajo, inmediato al puente de Alcántara, en la provincia de Cáceres, con la obligación, entre otras, de dar principio á las obras en el plazo de tres meses y de dejarlas concluidas en el término de un año:

Vistas las reales disposiciones de 23 de Mayo y 24 de Setiembre del mismo año, por las que se otorgaron al concesionario nuevos plazos para principiar los trabajos del embarcadero:

Vista la orden expedida por el gobierno de la República en 26 de Mayo de 1873, en la cual se advirtió al barón de Meron que, con arreglo á la legislación vigente sobre aprovechamiento de aguas públicas, y á no mediar fuerza mayor, estaba obligado á continuar sin interrupción las obras que apenas había comenzado, y se le hizo entender que si no cumplía esta obligación inexcusable se procedería á declarar caducada la autorización concedida:

Vistas las comunicaciones que han dirigido posteriormente al gobernador y al ingeniero jefe de la provincia, dando cuenta

de que continuaban completamente abandonados los trabajos de que se ha hecho mérito:

Vistas las disposiciones adoptadas por V. S. y el gobernador de Cáceres con el fin de oír al concesionario ó su representante, á tenor de lo prescrito por el art. 203 de la ley de 3 de Agosto de 1866.

Y considerando que la administración no puede prorogar indefinidamente el uso de autorizaciones de esta naturaleza sin perjudicar los intereses públicos y á los particulares ó empresas que proyecten obras análogas á las concedidas;

El Presidente del Poder Ejecutivo de la República, conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, de acuerdo con el dictámen emitido por el ingeniero jefe de la provincia de Cáceres, ha tenido á bien declarar caducada la concesión que se otorgó al baron de Meron por la expresada real orden de 19 de Febrero de 1872.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 31 de Julio de 1874.—Alonso.—Sr. Director general de Obras públicas.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Alemania. Los ferro carriles abiertos el año pasado en el gran Ducado de Mannheim han sido los siguientes:

La línea de Heidelberg á Schwetzingen.

- de Schwackenrenthe á Pfullingen.
- de Meskirch á Mengen.
- de Kranchenwies á Sigmaringen.
- de Hausach á Villingen.

El camino de hierro de la Selva Negra, es decir, de Stansach á San Georges, merece que se haga de él mención especial.

Partiendo de Génova, esta vía férrea continúa en dirección hasta la estación de Offebach, situada á 34 metros sobre el nivel del mar. Se pasa en este camino por 30 túneles, de los que el más corto cuenta 21 metros y el más largo 1.700. Este ferro-carril, construido á expensas del Estado, ha costado 14 millones de florines, y su importancia es generalmente reconocida.

Inglaterra. En la semana terminada el 26 de Julio último, los ferro-carriles ingleses han recaudado 1.137.890 libras, contra 1.144.676 en la correspondiente de 1873; y el producto medio por día y kilómetro ha resultado de 174 pesetas, contra 177.

Bélgica. El *Moniteur* anuncia que desde el día 9 del corriente Agosto ha quedado abierta para el servicio de viajeros la línea de Peruwelz á Anzin.

Francia. En la última sesión de la Asamblea, el ministro de Obras públicas ha presentado un proyecto de ley declarando de utilidad pública veinte nuevas líneas férreas, que en total medirán 855 kilómetros, y son las siguientes:

- 1.º De Nîmes á Teil, por Remoulins;
- 2.º De Remoulins á Uzès;
- 3.º De Remoulins á Beaucaire;
- 4.º D'Uzès á Saint-Julien, con prolongación de 10 kilómetros en el valle de l'Auzonnet;
- 5.º D'Uzès á Nocières;
- 6.º De Vézénobres á Quissaz, con un ramal hácia Anduze;
- 7.º De Nîmes á Sommières;
- 8.º De Sommières á los Mazes;
- 9.º D'Aubenas á Prades;
- 10.º De Lyon á Givors, por Brignais;
- 11.º De Givors á Saint-Etienne, por la ribera izquierda del Gier;
- 12.º De Dérézín á Montluel;
- 13.º De Dijon á la línea de Bourg á Lonsle-Saulnier, por Saint-Amor;
- 14.º De Virieu-le-Grand á Saint-André-le-Gaz, por Leschaux;

- 15.º De Sain-André-le Gaz á Chambéry;
- 16.º De Roanne á Paray-le-Monial;
- 17.º De Gilly-sur-Loire á Cergy-la Tour;
- 18.º D'Avallon á Dracy-Saint-Loup, cerca de Autun;
- 19.º De Briarres, cerca de Malesherbes, á la línea de Moret á Montargis, ó cerca de Nemours;

20.º De Gap á Briançon y prolongación hasta la frontera de Italia, en el caso en que el gobierno italiano asegure el enlace, sobre su territorio, de dicho camino con la línea de Bardonnèche á Turin.

Argelia. Ha sido declarada de utilidad pública la construcción de un ferro-carril de Bona á Guelma. El departamento de Constantina queda autorizado á construirlo como línea de interés local.

DEUDA PÚBLICA.

Un economista de Londres muy conocido, M. Dudley Baxter, ha leído en una de las últimas sesiones de la Sociedad inglesa de Estadística, una Memoria sobre la Deuda pública de los diferentes Estados del globo, y de la cual vamos á exponer algunas de sus más interesantes cifras.

Durante los últimos veinticinco años, que son la verdadera época de la creación de los ferro-carriles, de la navegación de vapor, de los telégrafos, etc., las deudas de los Estados se han aumentado mucho; sobre todo, porque los gobiernos han encontrado facilidades para adquirir dinero prestado, que no se conocían anteriormente.

En 1848, la suma de todas las Deudas públicas, era de 1 700.000.000 de libras esterlinas; en 1873 esta suma se había elevado á 4.680.000.000 también de libras esterlinas.

De 1848 á 1854 se contrataron empréstitos por valor de 20.000.000 de libras por término medio anual; de 1855 á 1860, ese promedio anual subió á 50 millones de esterlinas. A partir de 1860, ha habido la guerra civil de América, la lucha de Austria y Prusia, y después la guerra franco-alemana, que han ocasionado enormes empréstitos.

Nada ménos que 200.000.000 de libras esterlinas por año resultan obtenidos del crédito en el período de 1861 á 1873.

Segun M. Baxter, continuando por semejante camino, la suma total de las Deudas públicas se elevará á fin de siglo á la cifra de 10.000 000.000 de libras esters., que exigirán 500.000.000 de libras por intereses. Esta suma equivale, dice el mismo distinguido hacendista, á los actuales ingresos de todos los estados de Europa y América.

Para hacer frente á tan enormes intereses, será necesario (lo que por otra parte no ofrece la menor duda) que, en el porvenir, la riqueza pública aumente en la misma proporción. Además, como lo hace notar M. Baxter, los empréstitos hechos con un objeto improductivo serán cada vez más raros; mientras que los empréstitos para un destino productivo serán cada vez más frecuentes.

Las elocuentes cifras que acabamos de indicar, pueden ser útiles para calmar un poco ese espanto que se apodera de los que, sin penetrar en el fondo de las cosas, sin reflexionar sobre el carácter complejo de las cuestiones económicas, atribuyen todo el aumento de la Deuda española á simples desórdenes rentísticos; considerando ese aumento como un hecho extraordinario y peculiar y exclusivo de España.

LAS OBRAS PÚBLICAS EN ESPAÑA.

En el reinado de Fernando VII puede decirse que se principiaron las obras públicas de España. A fines del siglo pasado su gestion estaba confiada á diversos secretarios de Estado y del despacho y al Consejo de Castilla, correspondian las carreteras á la secretaria de Estado, los puentes al Consejo de Castilla y los canales á la secretaria de Hacienda.

En aquella época sólo habia en España 770 kilómetros de carreteras.

Para evitar los desaciertos que se originaban por estar designada la Direccion de las Obras públicas, se creó una inspeccion general de caminos, que desempeñó el ilustre D. Agustin de Betancourt quien más adelante organizó este servicio en Rusia, y fué nombrado jefe del mismo por aquel gobierno imperial. Betancourt propuso al gobierno español, y este decretó la creacion de un cuerpo de personas facultativas para poder disponer de funcionarios celosos y probos, y el establecimiento de la escuela especial para dar la instraccion necesaria á los ingenieros que habian de componer dicho cuerpo. A estos se encargó el estudio y construccion de las obras públicas, evitando por este medio los errores que en ellas se habian cometido por la incompetencia de las personas á quienes en muchos casos se habian confiado.

La escuela se abrió por primera vez en Noviembre del año 1802, y aunque la nueva organizacion subsistió poco tiempo, se tocaron desde luego sus benéficos resultados.

Al verificarse la invasion francesa y estallar la guerra de la independencia, existian 2.800 kilómetros de carreteras.

La escuela especial de ingenieros, que habia permanecido cerrada durante la guerra, se suprimió al terminarse y subir al trono Fernando VII.

Reunidas las Cortes en 1820, á propuesta del ministro de la Gobernacion D. Agustin de Argüelles, promulgaron una ley para el establecimiento y servicio de las obras públicas, reorganizando el cuerpo y la Escuela especial de Caminos, Canales y Puertos, como únicos medios de crear un personal apto y celoso para estudiar, dirigir y vigilar dichas obras.

Poco pudieron estas adelantar durante el breve período constitucional, ni cambió sensiblemente su estado en los años siguientes.

El gobierno, como ya lo habia hecho en 1814, suprimió la Escuela de Caminos en 1823.

En 1834 tenia España 3.700 kilómetros de carreteras y seis faros antiguos en toda la costa.

Después de la muerte de Fernando VII, el primer ministro de Fomento, D. Javier de Burgos, restableció por tercera vez la Escuela especial de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y más adelante, por tercera vez tambien, se reorganizó el cuerpo de de ingenieros.

La guerra civil de los siete años y las perturbaciones políticas que absorbieron la atencion de los gobiernos, no permitieron que se adelantase en el establecimiento de las construcciones de pública utilidad. En 1848 aun no existia ningun faro moderno; sólo se contaban en todas las costas de la Península las seis luces de que antes se ha hecho mérito. En esta fecha se preparó y decretó la iluminacion de nuestro litoral, y empezó tambien el establecimiento de nuestra red de ferro-carriles.

En 1856 las obras del Estado eran: 8.900 kilómetros de carreteras, 320 kilómetros de ferro-carriles y 41 faros.

Después del año 1856, empieza el período del gran desarrollo de las obras públicas, que dura hasta 1863, en que principia á disminuir el impulso que se les habia impreso, resultando que en 1869 se contaban:

17.400 kilómetros de carreteras, 5.400 kilómetros de ferro-carriles y 151 faros.

Y por último, en la actualidad las obras públicas tienen en España el estado que expresan las siguientes cifras:

Carreteras.

| | |
|--|--------------------|
| Construidas. | 18.972 kilómetros. |
| En construccion. | 3.405 — |
| En proyecto, en estudio y para estudiar. | 13.630 — |
| Suma total. | 36.007 kilómetros. |

Ferro-carriles.

| | |
|--------------------------|-------------------|
| En explotacion. | 5.515 kilómetros. |
| En construccion. | 2.044 — |
| Suma total. | 7.559 kilómetros. |

Canales.

| | |
|------------------------------------|-----------------|
| Rios y canales navegables. | 679 kilómetros. |
|------------------------------------|-----------------|

Puertos.

| | |
|---|----|
| Con obras construidas y en contruccion. | 51 |
| En proyecto y en estudio. | 45 |
| Suma total. | 96 |

Faros encendidos.

| | |
|------------------------------|----|
| De 1.º orden. | 13 |
| De 2.º id. | 16 |
| De 3.º id. | 27 |
| De 4.º id. | 22 |
| De 5.º id. | 25 |
| De 6.º id. | 44 |
| Luces de enfijacion. | 15 |
| Id. provisionales. | 7 |

Suma total. 169

No se hace especial mencion de las obras provinciales y municipales, porque se han ejecutado con entera libertad, y, por punto general, de una manera defectuosa, aun en las épocas en que han existido leyes y otras disposiciones que restringian la iniciativa de las diputaciones provinciales y de los ayuntamientos; y porque, segun los datos oficiales, en las provincias de España, exceptuando las cuatro Vascongadas, solo existen 1.160 kilómetros de caminos vecinales.

Y además aparece que hay 15 provincias que no cuenta con un sólo kilómetro de los primeros, y 6 que carecen por completo de los segundos.

FERRO-CARRIL DE ALAR A SANTANDER.

MEMORIA presentada por el Consejo de administracion á la Junta general de accionistas celebrada el día 16 de Mayo de 1874. (1)

SEÑORES:

El ejercicio de 1873 de que nos vamos á ocupar es el de más importancia que ha habido desde que la línea se puso en explotacion, no tan sólo por la cantidad á que se han elevado los productos brutos, sino tambien por el servicio que ha exigido un aumento tan considerable después de haber llegado el año anterior á una cantidad muy próxima á la que se creia ser la máxima recaudacion probable del camino.

Cuando en años anteriores se trataba de la recaudacion obtenida en cada ejercicio, se recordaba involuntariamente la de

(1) Recibida en esta redaccion el día 7 del corriente Agosto.

Rvn. 16.729.687'63 obtenida en 1861 y se la consideraba como el ideal, el límite á donde debían llegar nuestras aspiraciones, porque aun cuando entonces no estaba todavía abierta á la explotación toda la línea, en cambio las tarifas eran más elevadas, se cobraba la legal para los trigos y harinas, que es el transporte principal de esta línea, sin la rebaja de 14 céntimos de real por tonelada y kilómetro con que se hace actualmente y no había aun otra línea que pudiera hacerla competencia.

A pesar de esto se llegó ya el año de 1872 á una recaudación de. Rvn. 15.655.163'13
y en 1873 se ha elevado á. 24.597.325'90

produciendo un aumento sobre el ya considerable del año anterior de. Rvn. 8.942.162'77
que representa una diferencia en más de 36'35 por 100.

Este aumento tan considerable procede principalmente de hallarse interceptadas para la explotación las líneas del Norte y de Bilbao, de la escasez de cereales en el extranjero, y de la abundante cosecha que hubo en Castilla despues de las no despreciables de los años anteriores.

Es evidente que un aumento de tal consideracion en los productos habia de encontrar á la Compañía falta de elementos para hacer un buen servicio, y ha habido que luchar con grandes dificultades y hacer gastos de consideracion para poder hacer el que este aumento ha exigido.

Si á cualquiera línea perturbaria su servicio un aumento de 33'35 por 100 en sus productos, fácil es comprender como habremos tenido que hacerle en la nuestra cuando este aumento venia sobre una recaudacion para la cual ya nos faltaban vias, máquinas y vagones.

Prescindamos del aumento obtenido sobre el año anterior; fijémonos sólo en el resultado de Rvn. 176.959'18 que corresponde para la recaudacion por kilómetro, á pesar de estar sin hacer servicio de pequeña velocidad el mes de Febrero por tener la línea interceptada, y se comprenderá las dificultades que ha habido que vencer para que con una sola vía, sin desarrollo en las estaciones, con el poco desahogo de la de Santander y sin material móvil suficiente para una recaudacion mitad de la obtenida, llegar á conseguir este resultado.

Se ha querido hacer un cargo á la Compañía por no estar prevenida para este servicio. Pero este es un cargo puramente gratuito, porque los mismos que lo hacian no creian seguramente en los meses de Febrero y Marzo del año que nos ocupa, que la guerra civil tomase tal incremento que se suspendiese el servicio por la línea de Miranda á Bilbao y del mismo punto á la frontera, uno y otro mes hasta el extremo de que hoy mismo, al cabo de más de un año, no se sepa aun cuando se restablecerá. Además, aunque la Compañía hubiera sido previsora hasta el punto de prever lo que habia de suceder, no estaba obligada á adquirir todo el material móvil, á colocar la doble vía en algunos puntos, ni á hacer todos los demás gastos que hubieran sido precisos para llevar á efecto el servicio que el público entonces exigia.

Los costosísimos sacrificios que se hubieran ocasionado á la Compañía, habrian resultado inútiles cesando la guerra civil y vuelto el tráfico á su estado normal; y ni el gobierno ni los tribunales pueden exigir que se hagan gastos inútiles.

Aun cuando la Compañía hubiera podido hacer todos estos gastos, tampoco se hubiera logrado el deseo de los que reclamaban y se quejaban de ella: porque cuando hubiésemos recibido del extranjero el material fijo y móvil necesario, habrian cesado quizás las causas que habian motivado el pedido.

La Compañía ha hecho cuanto ha podido para hacer el servicio que las circunstancias le han exigido, y se prueba con la recaudacion obtenida y con los acopios y obras llevadas á cabo.

Se compraron 6 máquinas locomotoras; se alquilaron otras 4;

se contrataron 100 vagones nuevos que se recibieron al finalizar el ejercicio; se construyeron en nuestros talleres 60 vagones abiertos, utilizando solamente el rodaje de los destinados al transporte del mineral que estaban ya fuera de servicio, además de otros 15 habilitados para trasportes de la Compañía.

Se consiguió del gobierno aprobase el nuevo emplazamiento y plano de la estacion definitiva de Santander, para la que se compraron los terrenos necesarios, á pagar en varios plazos, siendo el primero al contado, y se pidió á las fábricas del extranjero el material necesario para la parte destinada al servicio de mercancías. Se construyeron en la misma varias vias y muelles cubiertos; y en una palabra, se hizo cuanto era posible dentro de los recursos de que se podia disponer para dar el desarrollo que el movimiento exigia. La enumeracion de las obras á que nos referimos se encontrará al tratar de los servicios de la vía y de la traccion, elevándose á Rvn. 3.282.721'39 el importe dedicado al nuevo establecimiento en el ejercicio que nos ocupa.

Con cargo á los gastos ocasionados por la disolucion de la antigua Compañía, hemos tenido aun que satisfacer la cantidad de Rvn. 194.221'70 por las cuentas que habia pendientes de los gastos producidos por el juicio de quiebra de la Compañía disuelta.

A la de los ferro-carriles del Norte ha habido que satisfacer la cantidad de Rvn. 330.000 que dejaron de abonársele el año anterior por la participacion que la corresponde segun el convenio de unificacion de tarifas. Interpretado por nosotros de distinto modo que lo hacia aquella Compañía el artículo relativo á la participacion en los productos, hubo que recurrir al arbitraje que el convenio establece para estos casos; y habiéndose resuelto las diferencias á favor de la Compañía del Norte, hemos tenido que satisfacer la cantidad antes citada.

Por el ejercicio que estamos examinando tendriamos que abonar á la misma Compañía la suma de Rvn. 7.293.662'95 segun el mismo convenio y la interpretacion dada por el arbitro; pero solamente se la abonan Rvn. 2.601.375'03 en virtud del acuerdo llevado á efecto despues de aprobado el convenio para la venta del camino.

En el mes de Enero último interceptaron los carlistas la línea en varios puntos y principalmente en los puentes de Las Caldas y de Somahoz, quemando é inutilizando las traviesas y largueros, y destruyendo tambien la silleria del estribo, lado de Madrid, del segundo de dichos puentes, hasta dejar sólo dos hiladas y en el aire una de las vigas de hierro. Tambien destruyeron un furgon y un vagon de mercancías, colocándolos sobre el puente de Las Caldas y prendiéndoles fuego. Cortaron los hilos del telégrafo, unos cien postes y se llevaron los aparatos de las estaciones de Las Caldas y los Corrales; inutilizaron los cambios de vía de las mismas, la nueva aguada de Barcena, y destruyeron todos los tabiques, la chimenea, puertas y ventanas de una casilla.

Ya hemos dicho que sólo salvando grandes dificultades y haciendo gastos de consideracion, ha podido llegarse á conseguir el resultado obtenido.

Por esta razon, la proporcion por 100 de los gastos con los productos que en el ejercicio de 1872 fué de. 43'82
en el de 1873 se ha elevado á. 49'45

resultando una diferencia en contra de. 5'63

Entre los gastos de explotacion consideramos los hechos para la compra de las 6 máquinas, los de renovacion de vía, y en una palabra, todos los de conservacion y reparacion, grande y pequeña, sin que á pesar de esto y de ser una cifra de importancia á causa de las circunstancias que hemos atravesado, las más desventajosas que hemos obtenido desde que existe la Nueva Compañía, se aproxime siquiera á la de 67 por 100 que se ha dicho en alguna parte era la proporcion media que habia entre los productos y gastos.

Al empezar el ejercicio había en las cajas de Madrid, de Santander y del Banco de esta última capital. Rvn. 4.071.894'96
 En trasportes por cobrar. » 3.243.837'35
 En acopios depositados en almacenes. . . . » 3.887.476'39
 En obras pendientes en talleres para los demás servicios de la Compañía. . . . » 23.877'71

Sean en total. Rvn. 11.235.083'40

Durante el ejercicio se han recibido letras de la administración militar en pago de trasportes por valor de. Rvn. 64.283'48
 y habiendo importado la recaudación. . . . » 24.670.127'52

se ha dispuesto de un total de recursos por. Rvn. 35.969.497'40

Los pagos hechos han sido los siguientes:

Débito que resultó al finalizar el año anterior á favor de la Compañía del Norte. Rvn. 3.763.683'87

Letra que quedó pendiente de pago á la misma fecha. » 75.634'20

Gastos del ejercicio anterior. » 612.207'75

A los tenedores de láminas de la deuda sin interés por Rvn. 1.562.391'51 nominales, recogidos en virtud de la subasta del 30 de Diciembre de 1872. » 342.228'91

A los accionistas por cuenta de los dividendos extraordinarios 2 de Enero 1.º de Julio y 26 de Diciembre de 1872 y 1.º de Julio de 1873. » 3.680.838'56

Pagos á buena cuenta. » 424.908'40

Gastos judiciales procedentes de la quiebra de la anterior Compañía. » 194.221'70

Gastos de la explotación. » 10.459.310'63

Idem de reparación. » 1.704.637'94

Idem de construcción. » 3.282.721'39

Participación convenida con la Compañía del Norte por la unificación de tarifas. . . . » 2.601.375'03

Aumento que corresponde á la misma Compañía por la participación en los productos de 1872, con arreglo á la decisión del árbitro Excmo. Sr. D. Cipiano S. Montesinos. » 330.000'09

Importaban los pagos de todas clases. . . Rvn. 27.471.858'38

Y por consecuencia la existencia ó saldo de la Compañía para 1.º de Enero de 1874 es de. Rvn. 8.497.639'02

que se hallaba distribuido en la expresada fecha del modo siguiente:

En las cajas de Santander y de Madrid. . Rvn. 1.215.439'68

En trasportes por cobrar. » 8.089.541'06

En efectos acopiados en los almacenes. . . » 5.827.159'64

En letras por cobrar. » 65.614'48

En acciones de la Nueva Compañía de Alar á Santander. » 139.924'00

Suma. Rvn. 15.337.678'86

A deducir:

Debito á la Compañía de los ferro-carri-
 les del Norte por la participación en los
 productos y por el servi-
 cio combinado. 5.350.415'66
 Letras á pagar aceptadas al
 finalizar el año de 1873. 204.000'00
 Gastos del ejercicio de 1873
 pendientes de pago el 31
 de Diciembre. 1.285.594'18

Líquido. Rvn. 8.497.639'02

En el balance aparece todavía una cantidad por la Deuda sin interés á pesar de estar acordada su conversión en acciones, por no haberse presentado al canje los documentos á que dicha suma se refiere; y también porque como ya tenemos dicho en otra ocasión análoga, no es completamente exacta esta cifra, por no conocerse con exactitud á la que ascendía el número de obligaciones hipotecarias de la antigua Compañía y el de sus cupones que debieron pasar á la deuda sin interés.

Deseando la Compañía hacer el servicio conforme se le exigía por el gobierno y por el aumento de tráfico, hizo pedidos de materiales al extranjero en cantidad suficiente para que el ejercicio de 1874 se hiciese con más regularidad y economía; al efecto se pidieron muelles, ejes y otros varios objetos y materiales que hasta el presente se habían construido en talleres con material á veces de mala clase y nunca con la esmerada construcción y economía con que se hacen en los talleres que para cada especialidad existen en el extranjero. Esta previsión para el siguiente ejercicio unida al aumento de precio que han tenido los metales, ha producido el de Rvn. 1.939.683'25 que hay de diferencia entre el inventario de almacenes en fin de Diciembre y el que tenía el año anterior

Productos de la explotación.

La diferencia obtenida respecto al año anterior en los productos brutos, deducidos los ingresos fuera del tráfico, hemos dicho ya que es de. Rvn. 8.942.162'77

El producto bruto por kilómetro ha sido en 1873 de. 176.959'18
 y habiendo sido en 1872. 112.027'07

resulta una diferencia á favor del que nos ocupa de. 64.332'01

El producto bruto obtenido se descompone de la manera siguiente:

| | | |
|------------------------------|------------------------------|---------------|
| Gran velocidad. | { Viajeros. . . 3.525.840'32 | 4.932.226'65 |
| | { Accesorios. . 1.406.336'33 | |
| Peq. ^a velocidad. | { Mercancías. 19.566.823'31 | 19.665.099'25 |
| | { Accesorios. . 98.275'94 | |

Total general. Rvn. 24.597.325'90

De la comparación de estas cantidades con las obtenidas por iguales conceptos en el año precedente, resultan los aumentos siguientes:

| | | |
|------------------------------|----------------------------|--------------|
| Gran velocidad. | { Viajeros. . . 814.500'44 | 1.630.509'58 |
| | { Accesorios. . 816.009'14 | |
| Peq. ^a velocidad. | { Mercancías. 7.284.162'68 | 7.311.653'19 |
| | { Accesorios. . 27.490'51 | |

Aumento total. Rvn. 8.942.162'77

El producto que resulta para la pequeña velocidad es el. 79'95
 por 100 del total; y habiendo sido de. 78'91

en 1872, hay una diferencia de. 1'04

que nos dice ha aumentado la pequeña velocidad en el presente ejercicio en una proporción mayor que el que ya había aumentado en el anterior.

(Se continuará.)

COMPANIA DE LOS FERRO-CARRILES
DE
MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA Y DE ORENSE Á VIGO.

MEMORIA presentada por el Consejo de administracion á la Junta general de señores accionistas celebrada el 31 de Mayo de 1874.

SEÑORES:

Cumpliendo el Consejo administrativo, en el día de hoy, con el deber que le impone el art. 38 de los estatutos, por los cuales se rige la Compañía, se propone dar cuenta á los señores accionistas, con tal fin convocados, de su gestion administrativa durante el ejercicio cerrado en 31 de Diciembre de 1873.

Sabido es que á las funestas consecuencias de la crisis general que con lamentable persistencia viene trabajando en España al comercio y á la industria desde 1865, y cuyos perjuicios han llegado á ser incalculables, hay que añadir los trascendentales cambios políticos ocurridos en nuestra patria, y la doble guerra civil que la ha desolado y aflige todavía.

Perseverando el Consejo administrativo en los propósitos que tiene demostrados en las Memorias presentadas en los tres últimos años, ha conseguido en el de 1873 dar gran impulso á las obras del ferro carril de Orense á Vigo, en construccion, cuyo notable desarrollo observarán los señores accionistas en el lugar correspondiente de este trabajo.

Tan lisonjeros resultados, vino á contrariarlos la conclusion del plazo para finalizar las obras, el cual terminó en 24 de Noviembre último. El señor constructor general, fundado en esto, y en que el valor de los trabajos hechos por su cuenta excedía considerablemente de lo que la Compañía le habia satisfecho, ha pedido con insistencia la rescision de su contrato.

Por más que el Consejo reconociera desde el primer momento que el señor constructor general estaba en su derecho, ha puesto en juego todos los medios posibles para hacerle desistir de su propósito ofreciéndole al efecto, no solamente obtener la próroga para terminar las obras del mismo modo que habia sido concedida por un acuerdo de las últimas Cortes á las demás Compañías de Galicia y Asturias (en el cual ha sido al fin comprendida esta Sociedad); sino tambien arbitrar recursos por todos los medios imaginables para solventar el saldo que resultaba á su favor y proseguir los trabajos. Pero desgraciadamente, la suspension de estos es hoy ya un hecho, que implica, como consecuencia forzosa, la rescision del contrato, por haberse previsto en el mismo la eventualidad de dicha rescision, mediante la falta de pago durante tres meses de los saldos que hubiesen resultado á favor del constructor.

El Consejo, contrariado en esto, tuvo que encaminar sus esfuerzos por otro sendero y se ocupa, sin levantar mano, en proporcionar los medios de atender á la terminacion de las obras que faltan del ferro carril de Orense á Vigo, bajo la garantía, con que ya se cuenta, de la próroga, que tan indispensable era, por entrañar la cuestion de personalidad y la de existencia indispensables para negociar con formalidad y eficacia. Al decreto del Poder Ejecutivo, de 15 de Marzo próximo pasado, se debe esta importante ventaja.

En cuanto á la explotacion de la línea de Medina del Campo á Zamora, se ha logrado reducir los gastos á lo más indispensable, y aumentar sus productos líquidos hasta la cifra de escudos 251.704'129, mientras en 1871 fué tan sólo esta de escudos 151.809'535, y en 1872 ascendió á la de escudos 192.872'052.

No contento con esto el Consejo, y en su vehementísimo deseo de hacer todo cuanto humanamente sea posible para la mejor gestion social, ha tratado de arrendar la explotacion, teniendo por único objeto ver si se presentaba una proposicion ventajosa que permitiera destinar anualmente alguna cantidad á los

acreedores. Pero aun cuando ha habido varias proposiciones, estas no han llegado al tipo que se deseaba; y no respondiendo en consecuencia á las miras del Consejo, ha tenido este que desistir de tal propósito.

A pesar del favorable resultado obtenido en la explotacion, durante el ejercicio de 1873, del cual se hablará despues (tanto más digno de nota, cuanto que las dolorosas circunstancias por que atraviesa el país impiden todo desarrollo industrial y hasta la marcha regular de esta clase de Sociedades); la Compañía ha continuado teniendo en suspenso el pago de los intereses de sus obligaciones, por los mismos sensibles motivos que en años anteriores, y no ha visto realizado tampoco su constante anhelo de llegar á un acuerdo con los obligacionistas.

Mientras tanto, y cuando ella misma se disponia á precipitar la declaracion judicial de su propia suspension de pagos, que, con esperanzas de mejorar su situacion, habia resistido durante el año último, el juzgado de primera instancia del distrito del Hospital de esta capital, dictó el 20 del corriente un auto que fué notificado al siguiente día 21 al representante de la Compañía, y que este consintió, cual era natural, atendida nuestra disposicion de ánimo; y desde ese día, todos los procedimientos ejecutivos y de apremio que pesaban sobre la Sociedad, así por razon de cupones vencidos y obligaciones no amortizadas, como por otros conceptos anteriormente discutidos en juicio, han quedado en suspenso. La necesidad de venir á un arreglo con los acreedores, que obtenga la aprobacion judicial, y que cause estado, para continuar desembarazadamente las operaciones sociales, no es ya, por tanto como antes era, una aspiracion afanosa de la administracion de la Compañía, sino condicion esencial é ineludible para su futura existencia. El Consejo no omitirá medio alguno, legítimo, de cuantos le sugieran su celo y prudencia, para llegar á este resultado; y espera con entera confianza, cualquiera que sea el resultado, que nadie pueda acusarle con fundamento de negligente, ni de obstinado, en cuantos actos haya ejecutado, ó en lo sucesivo ejecute, respecto á este delicado negocio.

Por lo que hace á la explotacion del ferro carril de Medina del Campo á Zamora, se propone estudiar, introducir y plantear cuantas mejoras y reformas conduzcan al aumento de sus productos y á la reduccion de sus gastos.

La justificacion de cuanto queda indicado y la descripcion exacta del estado social de la Compañía, la encontrarán los señores accionistas en la relacion que siguiendo el mismo orden establecido en las Memorias anteriores, se hará de los actos del Consejo en el último año y de los que estima oportuno llevar á cabo durante el próximo ejercicio.

Explotacion de la línea de Medina del Campo á Zamora.

Complácese el Consejo administrativo en dar cuenta á los señores accionistas del resultado que ha ofrecido la explotacion de la línea de Medina del Campo á Zamora, durante el ejercicio de 1873.

Si respecto de este punto fué agradable su tarea en las dos reuniones precedentes, no lo es ménos en la de hoy, al consignar un aumento progresivo en las utilidades líquidas de la explotacion, que aun serian mayores si la agricultura, el comercio, y la industria, hubieran podido tener toda la animacion y todo el desarrollo que serian posibles en época de sosiego, dadas las buenas circunstancias de una cosecha regular, y del amor, siempre creciente, en las comarcas castellanas al mejoramiento social é individual, por medio del trabajo.

No se ha disfrutado por desgracia de esa tranquilidad tan necesaria, y sin embargo, los estados que presentamos á la Junta general para su examen demuestran que, en el orden numérico de productos, el ejercicio del año 1873 ocupa el primer lugar entre los diez que cuenta la línea abierta al público.

Para justificar este aserto, y por la costumbre establecida, vamos á hacer un resumen de los datos presentados.

Los rendimientos totales han ascendido á la suma de escudos 251.704'129, que corresponden á los conceptos siguientes:

| | Escudos. Mils. |
|--|----------------|
| Por viajeros.. ; | 62.103,902 |
| Por trasportes en gran velocidad. | 11.773'050 |
| Por mercancías y ganados transportados en pequeña velocidad. | 127.264'117 |
| Por ingresos varios. | 50.563'060 |
| Total. | 251.704'129 |

El número de viajeros, peso de las mercancías y ganados transportados se condensan en las siguientes cifras:

| | |
|--|----------------------------------|
| Viajeros de todas clases. | 49.205 |
| Trasportes en gran velocidad. | 940 toneladas 365 kilogramos. |
| Trasportes en pequeña velocidad. | 38.730 toneladas 276 kilogramos. |
| Ganados. | 43.717 cabezas. |

En la partida de ingresos varios están comprendidos escudos 50.046 que importaron los saldos á favor de nuestra Compañía en las cuentas mensuales de cambio de material con la del Norte, á cuya partida se ha dado la aplicación que luego se dirá.

El total de los gastos de explotación, imputables al ejercicio de que estamos dando cuenta, se ha elevado á la suma de escudos 176.865'158, distribuidos entre los diferentes servicios, según demuestra el estado de su referencia.

Comparada, pues la cifra total de los rendimientos con la de los gastos, aparece un exceso en los primeros de 74.833'971 escudos.

De esta cantidad se ha destinado la de escudos 50.046, que antes se ha señalado como producto de las liquidaciones mensuales del cambio de material, á la extinción del crédito de la Compañía del Norte, procedente de los gastos de obras y de primera instalación de la estación de Medina del Campo, para el servicio común de ambas líneas. Ha quedado, pues, saldada una cuenta que afectaba notablemente á nuestra Sociedad, no sólo por los intereses que tenía que pagar sobre las sumas debidas, sino por la conveniencia y aun necesidad de cancelar una deuda tan antigua como sagrada.

Al dar cuenta el Consejo de esta operación, se complace en creer que los señores accionistas se harán partícipes de su satisfacción.

El resto del sobrante se ha destinado á enjugar los créditos del personal administrativo y á otras obligaciones sociales.

Obras del ferro-carril de Orense á Vigo.

Tenia el Consejo segura esperanza, al celebrarse la Junta general en el pasado año, de poder en el presente dar cuenta á los señores accionistas, de hallarse abierta á la explotación una gran parte de la línea de Orense á Vigo. Al efecto, había preparado y acumulado todos los medios necesarios, contratando en el mes de Febrero el número de toneladas de carriles necesarias, cuya entrega debiera haberse terminado en 30 de Junio próximo pasado. Había hecho el contrato de traviesas que ha dado por resultado hallarse depositadas sobre la línea, en el día de hoy, 102.000. Había impulsado igualmente la construcción de estaciones y el arreglo y preparación del material móvil, dispuesto para embarcarse en Santander hace más de ocho meses.

Contando, pues, con estos elementos, no creía el Consejo que un conjunto de circunstancias, como las que siguen, á saber: la falta absoluta de cumplimiento, por parte del contratista del suministro de carriles, que ha motivado un pleito ante los tribunales; la falta de vapores, embargados para otras atenciones del gobierno, lo cual ha impedido la traslación del material móvil; la falta de medios de desembarque, que ha obligado á desembolsos de

consideración para construir un muelle y grúas de descarga en el puerto de Vigo, y las diferencias ocurridas entre algun contratista y sus encargados, que ha retrasado la terminación de ciertas obras de explanación y fábrica; todo ello combinado, en fin, hubiese hecho estériles los esfuerzos de la Compañía.

El Consejo ha consagrado á tal objeto todos cuantos recursos ha facilitado el gobierno.

El constructor general tiene también anticipada é invertida en las obras una suma bastante mayor que dichos recursos; y si las circunstancias y el estado del país hubieran permitido proporcionarlos en mayor escala en el extranjero, el Consejo tenía la seguridad de que, atendido el adelanto en que se encuentran las obras, no hubiera sido de todos modos difícil llegar á un resultado completamente satisfactorio.

Expuestas estas consideraciones, y siguiendo el ejemplo de Memorias de años anteriores, podemos manifestar, por lo que arrojan los adjuntos estados, que durante el año 1873 se han removido 194.770 metros cúbicos de tierra dura, 37.391 de roca floja, 174.994 de roca dura, componiendo los transportes una suma de 464.679 metros cúbicos. Se han limitado las excavaciones á 19.924 metros cúbicos de tierra dura, 2.272 de roca floja, y 2.049 de la dura. Se han construido 3 túneles, 47 caños, 38 tajeas, 4 alcantarillas, 8 pontones, 4 puentes, 2 viaductos, 2 pasos superiores, 2 inferiores, y las estaciones de Redondela y de Tuy, además de 6 muros completamente terminados.

Existen en construcción, pero á punto de terminarse (pues todos se hallan, no sólo perforados y hecho el revestimiento de bóveda, sino que á excepción de 3 lo están también los pies derechos); 12 túneles, 4 alcantarillas, 5 pontones, un puente, una estación y 16 muros.

El importe total de las expropiaciones satisfechas durante el año, ha sido de 409.414 rs., siendo 180.000 lo que importan las que próximamente faltan satisfacer en toda la línea.

Y por último: para poder formar una idea de cual es el estado de estos trabajos, nos bastará indicar, que no falta por empezar ningún túnel, viaducto, puente ni pontón, y que solamente quedan por hacer 8 caños, una tajea, 2 alcantarillas, 2 pasos superiores, 2 inferiores y 8 estaciones, todo ello del orden más inferior.

Hay también acopiadas 1.000 toneladas de carriles con sus correspondientes accesorios, y se encuentran 7 locomotoras en estado de poder ser transportadas á Vigo, en virtud de la autorización concedida por real orden de 23 de Mayo de 1872 para disponer del material sobrante de la línea de Medina del Campo á Zamora; terminando esta ligera reseña del estado de adelanto de los trabajos con decir, que el término medio de los operarios que se han empleado durante el año ha sido el de 3.021; de 390 el de vehículos, de 92 el de caballerías.

Situación económica.

La subvención correspondiente al ferro-carril de Orense á Vigo por obras ejecutadas en el mismo durante el año 1873, excepción hecha del mes de Diciembre que aun no se ha liquidado, y el anticipo concedido por la ley de 18 de Octubre de 1869, ha continuado recibiendo por la Compañía en la proporción siguiente:

| | Escudos mls. |
|--|---------------|
| La subvención mandada abonar por obras hechas en los meses de Enero á Noviembre, ambos inclusive, ha importado. | 571.407'572 |
| El anticipo correspondiente á los meses de Enero á Octubre, ambos inclusive, terminando en este el 4.º y último año de los 4 en que se dividió la cantidad concedida como anticipo, asciende á | 519.603'392 |
| TOTAL mandado abonar. | 1.091.010'964 |

En pago de esta suma, el gobierno ha entregado valores que,

á los cambios fijados por la Direccion de la Deuda para cada liquidacion, importan escudos 1.091 027'950.

Verificada la venta de dichos valores, dieron un producto efectivo de escudos 846.606'760; pero deduciendo escudos 16.980'684 que se reintegraron al Tesoro por la parte del cupon corriente con que se reciben los titulos pertenecientes á la subvencion, quedó un producto liquido de escudos 829.626'070.

Entre esta suma y la de escudos 1.091 027'950 que representan los valores á los tipos de su entrega por el Estado, hay una diferencia de escudos 262 181'914, que constituye la pérdida en las operaciones del periodo indicado.

Resultado tan perjudicial para los intereses sociales, reconoce por causa la desproporcion que existe, desde hace bastante tiempo, entre el elevado tipo que fijó la ley de 18 de Octubre de 1869 para las liquidaciones de la parte de anticipo, y los cambios tan bajos en que se han sostenido los valores públicos durante el año á que se contrae esta Memoria.

El Consejo ha estudiado con atencion este asunto, y se propone hacer las gestiones necesarias para conseguir del gobierno una medida reparadora á tan grave daño.

Respecto á la inversion del producto liquido de los titulos, la Compañía ha cumplido estrictamente lo preceptuado en la citada ley de 18 de Octubre de 1869, destinándolo íntegro al pago de obras de la linea de Orense á Vigo, sin deducir las cantidades abonadas mensualmente por reintegro de cupon, las cuales han sido satisfechas casi en totalidad de los fondos de la explotacion.

Esta es ocasion de ampliar el cálculo que hicimos en la reunion anterior con referencia á lo que ha costado á la Compañía el reintegro de la parte del cupon con que recibe los valores respectivos á la subvencion. A la importante suma de escudos 151.221'252 asciende lo satisfecho por este concepto desde la primera entrega que hizo el Estado, y el Consejo persiste en la idea de que la Sociedad no deberia estar obligada á reintegro alguno; y por tanto, que es fundadísima la pretension de que se devuelvan tales cantidades.

La liquidacion de créditos del personal administrativo, de que tambien hicimos indicacion en la última Memoria, ha tenido un éxito tan completo como era de esperar del desinterés y benevolencia de los señores acreedores. Todos se han prestado gustosos á hacer la rebaja del 75 por 100 de los créditos liquidos en fin de Diciembre de 1872, y en su mayor parte han recibido ya el 25 por 100 restantes. Haremos aquí un ligero resumen del resultado hasta hoy de esta operacion.

| | |
|---|------------------|
| Los créditos que resultaban á favor del personal administrativo en 31 de Diciembre de 1872, ascendían á | Eses. 79.333'317 |
| El 75 por 100 que se han prestado á rebajar del importe de dichos créditos, representa la suma de . . | 59.499'988 |
| El saldo liquido á su favor, es de | 19.833'329 |
| Satisfecho hasta el dia. | 17.152'405 |
| Quedan por satisfacer. | 2.680'924 |

cuya suma será amortizada tan pronto como los recursos de la Sociedad lo permitan.

(Se continuará.)

EL CABLE DEL PACIFICO.

La oficina de navegacion de Washington ha recibido un telegrama del capitán Belknap, comandante del buque de guerra americano *Tuscarora* y jefe de la comision exploradora del Pacifico, nombrado por el gobierno de los Estados Unidos. Este telegrama, transmitido por el *Tuscarora*, que á últimas fechas estaba

fondeado cerca de la costa de China, ha venido á resolver el problema de la posibilidad de construir á través del Pacifico un cable submarino que ponga en comunicacion directa á San Francisco con Yokahama y Pekin. Segun los reconocimientos hechos por el capitán Belknap, será más fácil y costará ménos tender el cable en el fondo del mar Pacifico, para unir el Asia con el América, que lo fué colocar el que existe hace más de siete años entre el nuevo continente y Europa.

Los informes del inteligente jefe de la expedicion darán por resultado la construccion de otro telégrafo submarino á través del inmenso mar que llenó á Vasco Nuñez de admiracion y de entusiasmo.... Pronto debe inaugurarse el telégrafo submarino entre el Brasil y Jamaica. Por medio de él quedarán unidas todas las naciones de la América del Sur con el resto del mundo. Como todas ellas son hermanas nuestras por el idioma y por la sangre, las felicitamos de una manera especial, porque participan de las conquistas útiles y maravillosas de la civilizacion moderna.

CRÓNICA.

Inspeccion de Obras públicas. Por la Direccion general de Obras públicas se ha dirigido una circular á los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, fijando reglas para que hagan constar debidamente el resultado de sus visitas á las obras y el estado de todas las confiadas á su direccion ó inspeccion.

Nuevos efectos de la guerra. Dice un periódico que han sido despedidos casi todos los empleados de la via férrea de Barcelona á Tarragona.

Puente rehabilitado. Adelantan rápidamente los trabajos de recomposicion del puente de San Francisco de Bilbao, que uno de estos dias quedará abierto al público.

Más vale así. Dice el *Imparcial*:

«Se sabe oficialmente no haber resultado cierta la noticia, comunicada por algunos periódicos de Cataluña, de haber sido fusilados por los carlistas el aparejador y dos peones de la via férrea de Barcelona.»

Nuevos aparatos telegráficos. Se ha mandado expedir cédula de privilegio de invencion á favor de D. Guillermo Thomson y D. Fleeming Jenkin, vecinos de Glasgow el primero y de Edimburgo el segundo, por un sistema de perfeccionamientos introducidos en los instrumentos receptores ó registradores para telégrafos eléctricos.

Puente de Alberche. Ya se ha cerrado el último arco del soberbio puente de 15 ojos que está construyendo sobre el Alberche la empresa del ferrocarril de Malpartida, la cual, á pesar de las contrariedades de los tiempos, sigue dando todo el impulso á las obras y ha empezado un gran puente que ha de unir las dos riberas del Tiétar.

Exposicion de Obras públicas. El viernes último se inauguró en el salon de subastas del ministerio de Fomento la exposicion de los objetos construidos y presentados en las de Paris y Viena de 1867 y 73 por el cuerpo de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, la cual consiste en planos de puentes y carreteras.—El modelo de la cimbra del puente de la Horadada.—Planos de puentes de ferro-carriles.—Proyecto del canal de Lozoya.—Modelo de los diques del puerto de Barcelona.—Modelos de botes salva-vidas.—Y planos de faros.

Merece ser visitada por los objetos tan curiosos y de verdadero mérito que se exponen; con este fin se ha dispuesto sea la entrada libre para el público todos los días no feriados de once de la mañana á cinco de la tarde.

De una pequeña Memoria sobre las obras públicas de España, repartida en el momento de la inauguración, resulta que en la actualidad existen en nuestro país 18 972 kilómetros de carreteras construidas, 3 405 en construcción y 13 630 en proyecto, estudio y para estudiar; en total 36 007.

De ferro carriles en explotación 5 515, y en construcción 2 044; total 7 559.

De rios y canales navegables 679, y puertos con obras construidas y en construcción 51, en proyecto y en estudio 45, total 96, y faros en nuestras costas 169.

También se hace constar que existen 1 163 kilómetros de caminos provinciales y 1 900 de caminos vecinales, 15 provincias que no cuentan con un sólo kilómetro de los primeros, y 6 que carecen por completo de los segundos.

Quejas y descargos. Hemos leído en la *Correspondencia*:

«Un periódico acusa á la empresa del ferro carril del Norte de inferir al público molestias y vejámenes por la arbitrariedad con que hace la entrega de los efectos á los consignatarios, y llama la atención del señor ministro de Fomento para que ponga remedio á este grave mal.

»De nuestros autorizados informes resulta que las Compañías tienen perfecto derecho, por los reglamentos vigentes, á exigir á los que presenten los talones todas las garantías que acrediten la personalidad de los consignatarios, á su satisfacción, como si dichos talones fueran letras de cambio.

»Por consiguiente, la empresa del Norte estuvo en su derecho en el caso que denuncia nuestro colega, no pareciéndole bastante buenas las garantías de los sellos puestos en el talon para asegurarse de la personalidad del consignatario, y entregó el objeto reclamado á un mozo que le merezca absoluta confianza por ser un dependiente suyo.

»No hay, por lo tanto, motivo alguno para escitar el reconocimiento del señor ministro de Fomento, que está demostrando constantemente el mayor interés por el público y que no consiente ni consentirá nunca que las empresas de ferro-carriles cometan ningún abuso.»

Trenes de recreo. La Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante nos ruega demos conocimiento á nuestros lectores de la imposibilidad en que se halla de atender como desearía, á las numerosas peticiones que han recibido para que se aumente el número de trenes económicos con destino á Alicante, Cartajena y Valencia, pues otras atenciones perentorias le obligan á limitar dichos trenes á los ya anunciados, de los cuales solo restan los que seguirán haciéndose semanalmente desde el viernes 14 del actual hasta el 11 de Setiembre, último de la temporada.

El nuevo cable trasatlántico. El *Great Eastern* ha salido para Terranova conduciendo el nuevo cable trasatlántico. Se ha acordado proceder á la operación de la inmersión á partir de Terranova en lugar de comenzar en las costas de Irlanda como se habia hecho hasta ahora. A fines de mes quedará colocado este cable, con el cual serán cuatro las comunicaciones telegráficas entre Europa y la América septentrional.

BANCO DE ZARAGOZA.

Situación provisional del mismo en 31 de Julio de 1874.

| | Primer capital. Escs. Mills. | Segundo capital. Ptas. Cént. |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| ACTIVO. | | |
| Caja.—Metálico. | 31.965'434 | 1.158.037'93 |
| Cartera. | 638.099'935 | 1.309.039'18 |
| En poder de corresponsales. . . . | 1.992'807 | 728.980'92 |
| Gastos de administración. . . . | * | 27.598'22 |
| Créditos á cobrar procedentes de la Caja de Descuentos Zaragozana. . | 9.600 | * |
| Diversos. | 116.182'945 | 3.367.077'91 |
| | 797.841'211 | 6.590.734'16 |
| PASIVO. | | |
| Capital del Banco. | 529.737'620 | 500.000 |
| Fondo de reserva. | * | 50.000 |
| Billetes en circulación. | 3.340 | 1 420.700 |
| Cuentas corrientes de la plaza. . . | 3.139'467 | 396.854'39 |
| Presupuesto de intereses, imposi- ciones de 1867-68. | 81.724'110 | * |
| Depósitos de efectos en custodia. . | * | 3.311.527'46 |
| Imposiciones en metálico. | 161.226'519 | 826.547'92 |
| Diversos. | 18.673'495 | 85.104'39 |
| | 797.841'211 | 6.590.734'16 |

Zaragoza 31 de Julio de 1874.—El interventor, J. Aznar.—
V.º B.º—El Director primero, J. Brull.

BANCO DE CASTILLA.

Balance de situación en 31 de Julio de 1874.

| | Reales. Cént. |
|---|-------------------------|
| 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 emisión de billetes hipotecarios. | 221.684.000 * |
| Pagarés de bienes nacionales para la doble ga- rantía 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 * |
| Emisión de billetes hipotecarios. | 223.032.000 * |

| | |
|--|------------------|
| Pagarés de compradores de bienes nacionales en garantía. | 377.628.081'69 |
| 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 amortización 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 pagarés 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 Vives.—Jaime Girona.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla.—El Consejo de administración de esta Compañía tiene el honor de prevenir á los señores accionistas que por el presente quedan convocados á una Junta general extraordinaria para el jueves 15 de Octubre próximo á la una de la tarde, en el domicilio social, Paseo de Recoletos, núm. 9.

Esta Junta tiene por objeto deliberar:

1.º Sobre un proyecto de contrato celebrado con la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz, relativo á la adquisición de esta línea.
2.º Acerca de una proposición del Consejo para decidir si la Compañía se ha de regir en adelante por la ley de 19 de Octubre de 1869.

3.º Sobre diversas modificaciones á los estatutos, y en particular las que hagan necesarias las dos proposiciones anteriores.

Conforme á lo dispuesto en los estatutos, la Junta general se compone de todos los accionistas que posean al menos 25 acciones, y que depositen sus títulos 20 días antes de la Junta, sea en Madrid en la Caja general del Crédito Moviliario español, ó en París en la Caja de esta misma Sociedad.

Todo accionista que tenga derecho de asistir á la Junta general no puede hacerse representar en ella sino por otro accionista que tenga igual derecho.

Ningun accionista puede tener ni delegar por sí más de 10 votos, sea cualquiera el número de acciones que posea.

En consecuencia, el depósito de acciones necesarias para tener derecho de asistir á esta Junta deberá efectuarse antes del 24 de Setiembre próximo:

En Madrid, en la Sociedad general de Crédito Moviliario español, Paseo de Recoletos, 9.

En París, en la Sociedad general de Crédito Moviliario español, boulevard Haussmann, 25, esquina á la calle Halévy.

Madrid 12 de Agosto de 1874.—Por acuerdo del Consejo, el secretario, P. de Vargas.

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 administración, 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 reunión, 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 administración 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 reunión serán:

1.º Modificación 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 reunión 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 estación, oficina del representante de la Compañía.

En Sevilla, en las oficinas de la Dirección de explotación, Huerta de Borbolla.

En París, en casa de los Sres. Hijos de Guilhou, joven, en liquidación, 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 Aveilla.—Luis Guilhou.

Sociedad general de Crédito moviliario español.—Se convoca á los señores accionistas de esta Sociedad para Junta general extraordinaria, de conformidad con el art. 45 de los estatutos de la misma, para el día 16 de Octubre próximo, á las tres de la tarde, en su domicilio en Madrid, con objeto de deliberar:

1.º Sobre reducción del capital social por medio de la amortización y anulación de cierto número de acciones de la Sociedad.

2.º Sobre la transformación de la Sociedad para regirse por la ley de 19 de Octubre de 1869, de conformidad con la resolución adoptada por la Junta de 4 de Abril de 1870.

3.º Sobre varias modificaciones en los estatutos, y especialmente sobre las que resultan de las dos proposiciones que anteceden.

Con arreglo á los estatutos la Junta se compondrá de 250 accionistas que reúnan mayor número de acciones, con tal que no bajen de 50. Los que aspiren á formar parte de ella depositarán en la Caja de la Sociedad, en Madrid ó en París, las acciones que les dan derecho para ello 30 días antes del fijado para la reunión de la Junta general.

El número de 50 acciones da derecho á un voto.

El derecho de asistencia á la Junta general no puede delegarse sino en otro accionista que tenga derecho propio de asistir.

Nadie puede tener por sí ni delegar más de 10 votos, sea cual fuese el número de acciones que posea.

El depósito de acciones necesarias para dar derecho de asistencia á esta Junta deberá efectuarse:

En Madrid, domicilio de la Sociedad, paseo de Recoletos, número 9, ó en París oficinas de la Sociedad general de Crédito moviliario español, boulevard Haussmann, núm. 25, esquina á la calle Halévy.

Madrid 14 de Agosto de 1874.—Por acuerdo del Consejo, el secretario general, Jorge Polak.

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.

Madaid 4 de Agosto de 1874.—Los administradores delegados, Luis Guilhou.—Ceferino Aveilla.

Compañía del ferro-carril de Medina del Campo á Salamanca.—El Consejo de administración 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.

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.

| | | |
|-------------|--|-----------|
| ADELANTOS | | BUENA FÉ |
| EN LA | | EN |
| FABRICACION | | COMERCIO. |

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

MADRID.

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

NOTA. Lo hay de pinta verdadera y blanco.

GACETA INTERNACIONAL.

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

HIERRO, y en los cuatro años que lleva de existencia ha prestado grandes servicios á nuestro país.

Redaccion: 12, rue Livourne. Bruselas.

Precios de suscripcion: En Europa, un año, 44 francos; 6 meses 21 y un trimestre, 11.—En América, un año, 2 pesos; 6 meses 7 pesos; un trimestre 4.

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

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

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.



GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIÁ.

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

CASA EN PARIS

50 faubourg Saint-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 modificacion 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 ÚLTIMAMENTE CON EL PRIMERO DE SU CLASE EN LA EXPOSICION

ARAGONESA.

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

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

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

NÚBES Y FLORES.

VERSOS DE

D. Fernando Martinez Pedrosa

Un juicio critico de *Campoamor*, apuntes biográficos del au-
tor por *Diana* y el retrato del mismo autor dibujado al agua
fuerte por el célebre y malogrado pintor *Rosales*.*Cuatro pesetas con retrato y tres sin él.*Véndese en las principales librerías. Los pedidos á la de San
Martin, Puerta del Sol.

TRATADO PRACTICO DE CAMINOS, á 8 reales.

NOMENCLATOR DE FERRO-CARRILES Y CARRETE-
ras, á 2 reales.FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS Á 5
reales.Estas obras se hallan de venta en las librerías de D. Justo Ser-
rano, Pasaje de Matheu; D. Leocadio Lopez, Cármén 13; D. Leor
P. Villaverde, Carretas 4; D. C. Bailli-Baillere; D. Miguel Ola-
mendi; Sra. Viuda é hijo de Cuesta, Carretas 9; Escribano, Prin-
cipe 25, y en la redaccion y administracion de la GACETA DE LOS
CAMINOS DE HIERRO.

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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

FABRICA DE HIERRO,

HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO,

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

Rails para tramvias, terraplenes y minas, fabri-
cacion de eclises, escarpas, placas de junta, tornillos
y redoblones para ferro-carriles.Vigas ó hierros de doble T para casas y edificios,
de T sencillos, escuadras, bastidores, etc.

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

Para pedidos dirigirse en esta, Fuencarral núme-
ro 147, y en Barcelona calle Ancha, núm. 2.

LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

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

CADA AÑO REPORTE

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

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WILTEY PARTNERS, LIMITED,

DE LEECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

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

Moscov 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 pla-
nos y presupuestos, etc.Representantes de las mejores fábricas de Inglaterra, Francia,
Bélgica y Estados-Unidos.



VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

Salidas de Cádiz. el 30 de cada mes.
 Salidas de Santander. el 15 de id.
 Salidas de Coruña. el 16 de id. (escala).

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICA.

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 C.^a; CORUÑA,
 E. Da Guarda; VALENCIA, Dart y C.^a; ALICANTE, Faes hermanos y C.^a; MADRID, Juan Moreno.
 Alcalá, 28

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

| LINEA. | PERIODO de explotacion. | 1874. | | | | 1873. | | Diferencia sobre 1873. | | | | |
|-------------------------|-------------------------------|-----------|----------|------------------|-----------------------------------|----------|-----------------------------------|------------------------|------------|--------------|---------------|--------------|
| | | VIAJEROS. | | Mercan- cias. | TOTAL GENERAL de productos. | | TOTAL GENERAL de productos. | | BRUTOS. | | Kilométricos. | |
| | | Número. | Producto | | Brutos. | Kiloms. | Brutos. | Kiloms. | En mas. | En menos. | En más. | En menos. |
| | | | | | | | | | | | | |
| Madr. á Alic. y Toledo | 16 al 22 Julio.... | " | " | " | 596.358 | 417'61 | 544.549 | 381'32 | 51.802 | " | 9'51 | " |
| Madrid á Cartagena... | | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Albacete á Cartag... | | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Alcazar á Ciud.-Real | 29 al 4 Agosto.... | " | " | " | 838.746 | 623'84 | 368.743 | 639'07 | " | 29.996 | " | 8'86 0/0 |
| Mauzanares á Córdob. | | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Norte de España..... | | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Tudela á Bilbao..... | 10 al 5 Agosto. ... | " | " | " | 106.538 | 670'05 | 39.482 | 245'31 | 67.053 | " | 165'44 | " |
| Valencia á Almansa y | | 4.064 | 70.309 | 149.934 | 220.383 | 105.749 | " | " | " | " | " | " |
| Tarragona..... | | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Sevilla á Cádiz..... | 23 al 29 Julio..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Córdoba á Sevilla. | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Zaragoza á Barcelona. | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Barcelona á Pamplona. | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| — á Francia..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| — á Tarragona..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| — á Sarria..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Lérida á Reus y Tarrag. | 29 al 4 Agosto.... | " | " | " | 139.796 | 1.005'73 | 226.367 | 1.628'54 | " | 80.571 | " | 62'41 0/0 |
| 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..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 8 AL 15 DE AGOSTO DE 1874.

| FONDOS PÚBLICOS. | SÁBADO. | LUNES. | MARTES. | MIÉRCOL. | JUEVES. | VIERNES. |
|---|---------|--------|---------|----------|---------|----------|
| Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.... | 11 25 | 11 30 | 11 50 | 11 80 | 11 85 | 11 75 |
| Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños..... | 11 20 | 11 2 | .. | 11 80 | .. | 11 85 |
| Titulos del 3 por 100 consolidado exterior..... | .. | 15 | 15 | 15 20 | 15 | 15 25 |
| Deuda del personal..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Material del Tesoro no preferente con interés... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Bonos del Tesoro..... | 44 90 | 44 35 | 44 50 | 45 | 45 10 | 44 15 |
| Deuda amortizable de primera clase..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Deuda amortizable de segunda idem..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Oblig. municipales al portador de 1.000 rs..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Billetes hipotecarios del Banco de España..... | .. | 97 90 | .. | .. | 98 | 98 |
| ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6% anual | | | | | | |
| Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Idem de 4.2.000 rs..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Idem de 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs..... | .. | .. | .. | .. | 30 | .. |
| Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..... | 20 50 | .. | 20 50 | 20 60 | 20 65 | 20 |
| Idem id. (nuevas) de 2.000 rs..... | .. | .. | 19 60 | 19 90 | 20 | 20 |
| Idem id. id. de 20.000 rs..... | .. | .. | .. | .. | .. | 60 |
| Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Acciones de Banco de España..... | 129 | 129 | 129 | 130 | 130 | 131 |
| Billetes hipotecarios del Banco de Castilla..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Banco popular español de Barcelona..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 5 AL 11 DE AGOSTO.

| FONDOS PÚBLICOS. | DIA 5. | DIA 6. | DIA 7. | DIA 8. | DIA 10. | DIA 11. |
|--|--------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado..... | 11 60 | 11 62 | 11 65 | 11 75 | 11 45 | 11 60 |
| Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Titulos del 3 por 100 consolidado exterior..... | 16 30 | 16 20 | 16 40 | 16 50 | 16 30 | 16 40 |
| Bonos del Tesoro..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Soc. edad catalana general de crédito..... | | | | | | |
| Banco de Barcelona..... | 87 | 87 | 87 | 87 | 87 | 87 |
| Crédito moviliario barcelonés..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Caja barcelonesa..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Sociedad de crédito mercantil..... | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 |
| Camino de Barcelona á Francia..... | 35 75 | 35 25 | 35 | 35 25 | 35 50 | 34 50 |
| — de Tarragona á Barcelona..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| — de Zaragoza á Barcelona..... | 19 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| Canal de Urgel..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Alumbrado por el gas en Barcelona..... | .. | .. | .. | .. | .. | .. |

CAMBIOS OFICIALES.

| | Daño. | Beneficio |
|------------------------|--------|-----------|
| Albacete..... | .. | 1/4 |
| Alicante..... | .. | 1/4 |
| Almeria..... | .. | 1/2 |
| Avila..... | 1/2 | .. |
| Badajoz..... | .. | 1/4 |
| Barcelona..... | .. | 1 |
| Bilbao..... | .. | 1/4 |
| Burgos..... | .. | 1/4 |
| Caceres..... | 1/2 | .. |
| Cádiz..... | .. | 3/8 |
| Castellon..... | par | .. |
| Ciudad-Real..... | 1/4 | .. |
| Córdoba..... | par p. | .. |
| Coruña..... | 3/4 | .. |
| Cuenca..... | .. | .. |
| Gerona..... | 1/4 | .. |
| Granada..... | .. | 1/8 |
| Guadalupe..... | par p. | .. |
| Huelva..... | .. | .. |
| Huesca..... | .. | 1/4 |
| Jaen..... | par | .. |
| Leon..... | .. | 1/2 |
| Lérida..... | .. | 1/4 |
| Logroño..... | par | .. |
| Lugo..... | .. | .. |
| Málaga..... | 3/4 | .. |
| Murcia..... | .. | 3/8 |
| Orense..... | .. | 1/8 |
| Oviedo..... | .. | 1/4 |
| Palencia..... | par | .. |
| Pamplona..... | .. | 1/4 |
| Pontevedra..... | .. | .. |
| Salamanca..... | 1/4 | .. |
| San Sebastian..... | .. | 1/2 |
| Santander..... | .. | 1/2 |
| Santiago..... | 7/8 | .. |
| Segovia..... | 1/2 | .. |
| Sevilla..... | .. | 1/2 |
| Soria..... | 1 | .. |
| Tarragona..... | .. | 1/2 |
| Teruel..... | par | .. |
| Toledo..... | 3/4 | .. |
| Valencia..... | .. | 3/8 |
| Valladolid..... | .. | 1/4 |
| Vitoria..... | .. | 3/8 |
| Zamora..... | 1/4 | .. |
| Zaragoza..... | par | .. |
| Londres, á 90 d/f..... | 48 65 | .. |
| Paris, á 8 d/v..... | 5 07 | .. |
| Hamburgo, á 8 d/v..... | .. | .. |
| Génova, á 8 d/v..... | .. | .. |

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

| FECHA de los EMPRÉSTITOS. | NUMERO de OBLIGACIONES. | CAPITAL reembolsable. | INTERES FIJO. | EPOCA de los VENCIMIENTOS. | DURACION de la AMORTIZACION. | NOMERES de LAS SOCIEDADES. | ULTIMOS CAMBIOS. |
|---------------------------|-------------------------|-----------------------|---------------|----------------------------|------------------------------|--|---------------------------|
| 1856-58..... | 787.888 | 1.900 | 57 3. | Enero.—Julio. | 95 años. | Madrid á Zaragoza y Alic Norte..... | Paris 8 de Agosto.. 223 |
| 1860..... | 625.000 | 1.900 | 57 | Abril.—Octub. | .. | Zaragoza á Barcelona... | .. 205 |
| 1859..... | 92.618 | 2.000 | 57 | Abril.—Octub. | desde 1864 99 | Zaragoza á Pamplona... | Bruselas 6 Agosto.. 3 0 |
| .. | 177.044 | 1.900 | 3 % | Enero.—Julio. | .. | Córdoba á Málaga..... | .. 190 |
| 1859..... | 44.984 | 1.900 | 57 | Enero.—Julio. | 99 | Córdoba á Sevilla..... | .. 57 50 |
| 1858..... | 290.000 | .. | 57 | .. | desde 1861 47 | Sevilla á Jerez..... | .. 225 |
| .. | .. | .. | .. | .. | .. | Ciudad-Real á Badajoz... | .. 65 |
| .. | 8.750 | 2.000 | 126 | Octub.—Abril. | desde 1867 9 | Barcelona á Francia..... | Barcelona..... 49 |
| 1862..... | 29.750 | 2.000 | 120 | Enero.—Julio. | desde 1866 42 | Targ. á Martorell y Barc Noroeste..... | .. 96 |
| .. | .. | .. | .. | .. | .. | Lérida á Reus..... | Bruselas 6 Agosto.. 85 75 |
| .. | .. | 2.000 | 3 % | .. | .. | Barcelona á Gerona..... | Paris 8 de Agosto.. 27 75 |
| .. | .. | 1.900 | 3 % | .. | .. | Almansa á V. y Tarrag Tudela á Bilbao..... | Barcelona..... 97 |
| .. | .. | .. | .. | .. | .. | Villalba á Segovia..... | Bilbao 1.ª serie .. 17 |
| 1871-73..... | 14.000 | 1.900 | 66 50 | Febrero..... | desde 1874 50 | Gran Central-Peninsular | Madrid..... 635 |

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