

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

BARCELONA: librerías de D. Salvador Manero, Rambla de Santa Mónica, 24; 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 Administración, en las librerías, de Bailli-Baillière, de Cuesta y de la Ilustración, Arenal 15. Los números sueltos, el mapa y los anuncios en la Administración.

PRECIOS DE LA SUSCRICION

Madrid y Provincias.

Por un año. 100 rs

Por seis meses. 50

Por tres id. 25

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150

Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

Línea. 2 rs.

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

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

RESÚMEN.

Ferro-carriles del Noroeste de España.—Ferro-carriles peninsulares.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Fragmentos de un artículo humorístico.—Destrucción en la línea de Zaragoza.—Compañía de los ferro-carriles de Medina del Campo á Zamora.—Ferro carril de Alar á Santander.—Perfeccionamientos de la telegrafía.—Población del mundo.—El inventor del para-rajo.—Noticias del extremo Oriente.—Crónica.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

I.

Hace ya mucho tiempo que la opinion pública se preocupa en las provincias de Galicia y en la de Asturias de la cuestion de los ferro-carriles denominados del Noroeste; y esa preocupacion es tanto más fundada, cuanto que de la terminacion de las líneas depende el bienestar de la extensa y poblada comarca constituida por aquellas provincias privadas aun de los poderosos medios modernos de locomocion, y aisladas por lo tanto todavía de las restantes de la Península.

El interés del asunto, concentrado al principio en la localidad, ha venido extendiéndose de dia en dia por toda la nacion; pero más particularmente de algunas semanas á esta parte, desde que los trabajadores ocupados en las obras se han amotinado reclamando el pago de sus salarios, y cuya reclamacion no por ser legitima, deja de entrañar una grave cuestion de orden público.

Hace mucho tiempo tambien, que se nos vienen haciendo excitaciones para que nos ocupemos de tan importante materia, acompañadas de noticias, documentos y toda clase de datos encaminados á ilustrarla. Ni un sólo mo-

mento hemos desconocido su trascendencia; más de una vez nos hemos propuesto terciar en la discusion; pero siempre nos han detenido consideraciones que las circunstancias actuales nos obligan á explicar. Creíamos que en un periodo tan difícil para España como el presente, era arriesgado provocar discusiones que pudieran dar por resultado el producir una crisis y comprometer la existencia de la actual Compañía de los ferro-carriles del Noroeste; creíamos tambien muy improbable que en las actuales circunstancias pudiera formarse una nueva empresa que terminara esas líneas, y que por lo tanto haríamos más daño que favor á las provincias interesadas contribuyendo á que se planteara dicha crisis.

Hoy sin embargo es preciso ceder á la fuerza de los sucesos: el descontento ha llegado á ser general; es imposible desconocer las grandes dificultades que rodean á la Compañía para realizar su objeto, y no hay conveniencia ni medios de disimular los peligros de una situacion semejante.

No seríamos justos si no añadiéramos que, en nuestra opinion, no toda la responsabilidad del estado á que han llegado las cosas corresponde á la Sociedad concesionaria, la cual ha hecho desesperados esfuerzos llegando á realizar en tan difíciles circunstancias la mayor parte de las obras; los ferro-carriles del Noroeste nacieron con un vicio congénito de inmensa trascendencia; su trazado primitivo era monstruoso, imposible pudiera decirse, bajo el doble punto de vista técnico y económico; la subvencion asignada por el Estado, aunque considerable en su cantidad material, era insuficiente para obras tan costosas que habian de dejar pesar una carga enorme sobre la Compañía. No se podia ir en busca de capitales extranjeros con un trazado y un presupuesto como los que sirvieron de base á la subasta; era preciso contar con que el primero se someteria á profundas modificaciones, conservando la

misma subvencion; y aunque fuera posible contar con ambas cosas á la vez, no habia medio de solicitar y obtener el capital, sin contar de antemano con esa variacion de trazado aprobada por el gobierno. La empresa nació, pues, enferma, sin el vigor ni los medios que se requerian para un negocio de tamaña magnitud; á esto ha venido á unirse la tremenda crisis que el país atraviesa, y las consecuencias no podian ser otras que las que hoy se tocan.

Estas consecuencias estaban previstas aun no contando con la gravedad de los acontecimientos políticos que las han complicado más todavía: en un folleto publicado en 1864 acerca del ferro-carril de Ponferrada á la Coruña que forma parte de la red actual del Noroeste, decia su autor:

«He dicho que, con la subvencion actual, es imposible el negocio sin modificaciones radicales en el trazado; si estas no tienen la importancia que yo les doy, hay que aumentar la subvencion (segun ya he demostrado) con resolucion y sin restricciones como la vez pasada; si las modificaciones son lo que yo creo, conviene, para seguridad de la empresa, estudiarlas antes de la subasta, y al propio tiempo se evitarán pérdidas posteriores de tiempo y perjuicios para el Estado. Se ve, pues, que en todos los casos la base de lo que ha de hacerse en lo sucesivo, es una revision del trazado.

«A nadie satisface la observacion, que se ha hecho por algunas personas, respecto á la conveniencia de dejar marchar las cosas: segun ellas, á todos era indiferente la suerte que pudiera caber á la que resulte Compañía concesionaria, que en todo caso veria el mejor modo de salir del negocio una vez metida en él; por mi parte, opino de un modo enteramente opuesto: el que una empresa no haya podido llevar á cabo un contrato: como no lo llevará la de la Coruña, si el gobierno no se muestra demasiado favorable, no es nuevo; el que se cumplan mal los compromisos, no lo es tampoco; cuando en un negocio hay ahogos, hasta los asuntos de más sencilla solucion se convierten en enormes dificultades; y no es esto todo: al instalarse en un país cualquiera una Sociedad de gran importancia con un objeto de lucro, en el buen ó mal éxito de sus negocios está á veces la existencia y el porvenir de millares de familias; al presentarse dificultades en la vida económica de una empresa poderosa, todo padece; á los clamores del pequeño contratista, que echa la culpa de sus pérdidas á la Compañía, se unen los del mal pagado, los del obrero despedido, etc, etc.»

Como se vé, las precedentes líneas, escritas hace diez años, son una verdadera y puntual profecia fundada en los vicios congénitos con que, segun hemos dicho, nació la Compañía actual del Noroeste; y ellas afirman á la vez nuestra ya emitida opinion de que de los males que hoy se tocan no corresponde toda la responsabilidad á las personas que están al frente de la empresa, á las que nos complacemos en reconocer perfecta buena fé, las más laudables intenciones, y hasta casi la facultad de hacer milagros.

Diremos sin embargo que, tal ha sido la influencia de ese modo de nacer la Compañía, que su vida ha corrido difícil y azarosa, no obstante haberse variado el trazado en un sentido sumamente favorable al coste de las obras, sin que las subvenciones se hayan reducido en proporcion; sino

que, por el contrario, se han aumentado con las adicionales y con los recursos que representan los anticipos reintegrables.

En semejante situacion, lo principal, lo eficaz y lo patriótico es examinar con imparcialidad y con ánimo sereno el estado de las cosas; y sin hostilidad contra la Compañía; pero tambien sin complacencias hácia ella que puedan redundar en perjuicio de los intereses públicos, examinar esa situacion y tratar de resolverla pronto y bien; teniendo por mira constante obtener las ventajas á que tanto derecho tienen las provincias del Noroeste. Como base de este exámen, consignaremos la situacion de las líneas:

Estas tienen una extension total de 726 kilómetros cuyo estado actual es el siguiente:

KILÓMETROS.	Línea de Galicia.	Línea de Asturias.	Total.
En explotacion ó próximos á explotarse.	316 (1)	117	433
Concluidos.	80	»	80
En construccion.	96	52	148
Sin empezar.	65	»	65
	557	169	726

Las subvenciones concedidas por el Estado y las cantidades recibidas por la Compañía, hasta fin de Mayo de 1874, se resúmen así:

	Concedida.	Recibida.	Por recibir.
Subvencion ordinaria.	409.000.000	214.096.332	194.903.668
A deducir por las rebajas hechas al aprobarse las modificaciones del trazado.	37.218.611	»	37.218.611
	371.781.389	214.096.332	157.685.057
Subvencion adicional.	53.596.869	29.751.162	23.845.707
Anticipo reintegrable.	119.992.177	88.024.732	31.967.395
Totales.	545.370.435	331.872.226	213.498.159

Segun los datos anteriores y los que resultan de las Memorias publicadas por la Compañía, los ingresos de esta han debido ser:

	Reales vellon.
Por subvenciones de todas clases recibidas del gobierno, con deduccion de 10 millones por quebranto	321.000.000
Importe de las acciones emitidas.	78.199.250
Idem de las obligaciones negociadas.	79.521.650
Por diferentes conceptos (última Memoria).	17.314.470
Productos líquidos de la explotacion (por alzado).	14.000.000
Total.	510.035.370

Hé aquí, ahora el importe de las obras hechas hasta el

(1. De ellos 202 en verdadera explotacion y 114 dispuestos á explotarse.

mes de Junio próximo pasado, según el contrato de la empresa constructora:

Palencia á Ponferrada.	2. ^a seccion.	66.717.278
Ponferrada á la Coruña. {	1. ^a —	52.954.709
	2. ^a —	35.885.399
	3. ^a —	110.322.002
Leon á Gijon.	1. ^a —	25.188.980
	2. ^a —	35.266.664
	3. ^a —	92.974.862
Total abonado á la empresa		419.309.894
Id. á M. Debrouse por la 1. ^a seccion de		
Palencia á Ponferrada.		106.019.547
Total.		525.329.441

Estos gastos no son naturalmente todos los de la Compañía y los comprenderemos con los demás, resumiéndolos todos en el siguiente estado:

	Reales vellon.
Personal y material de las oficinas de Madrid y París, hasta fin de Junio de 1873.	11.560.246
Construcciones varias, compras, gastos de establecimiento y adquisiciones.	36.862.922
Intereses y amortizacion de capital.	49.823.175
Obras hechas por M. Debrouse.	106.019.547
Idem por el Sr. Quevedo, hasta fin de Junio de 1874.	419.309.894
Total.	623.575.784

Resulta que la Compañía tiene un déficit de más de 113 millones, según nuestros datos; y según los datos presentados en la Memoria de este año, que llega hasta fin de 1873, el déficit sube á 149 millones en números redondos. Si existe el déficit, como hace creerlo la deuda de unos 40 millones que tiene la Compañía, claro es que no cuenta de presente con la cantidad necesaria para continuar las obras. El coste de estas y de los pagos hechos por la empresa constructora de D. José Ruiz de Quevedo, es de unos 276 millones según la siguiente nota formada con datos suministrados por destagistas y otros medios de investigación indirecta:

	Millones de Rs.
Leon á Ponferrada.	55
Ponferrada á la Coruña, 1. ^a seccion.	34
— — — 2. ^a —	23
— — — 3. ^a —	64
Leon á Gijon — 1. ^a —	50
— — — 2. ^a —	12
— — — 3. ^a —	69
Talleres de Leon.	9
Total.	316
A deducir: Por el 10 por 100 retenido á los destagistas, pagos pendientes de mate- rial extranjero, letras protestadas y re- novadas, vencimientos por obras hechas y sueldos que adeuda la empresa.	
	40
Resultan.	276

Por lo que tan rápidamente dejamos expuesto, podrán

formar nuestros lectores una idea general de la situación de la Compañía del Noroeste y del estado de sus obras; pero la materia requiere mayor copia de datos, ampliados con las correspondientes observaciones, que habrán de ser asunto de los artículos sucesivos. Sólo con perfecto conocimiento de los hechos y examinándolos con imparcialidad, se puede llegar á la solución que todos deseamos: á que las líneas de Asturias y Galicia se terminen á la mayor brevedad posible.

B.

FERRO-CARRILES PENINSULARES.

Madrid á Zaragoza y Alicante.—El aumento de ingresos en esta semana respecto de la correspondiente de 1873 es de 51.808 pesetas, ó sea de un 9'30 por 100, por kilómetro.

Alar á Santander.—Aumento de 18.290 pesetas, ó de 12'01 por 100.

Córdoba á Sevilla.—Aumento de 11.468 pesetas, ó sea de 24'65 por 100.

Sevilla á Jerez y Cádiz.—Aumento de 82.741 pesetas.

Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—Aumento de pesetas 101.962, ó sea de 77'34 por 100, por kilómetro en la semana.

Portugueses.—El tráfico no ha producido en la semana más que 153.965 frs.; cantidad que, comparada con la del período correspondiente de 1873, representa una pérdida de 29.975 frs., ó sea de 16'30 por 100 por kilómetro.

PRENSA EXTRANJERA.

La finance nouvelle.—«Los fondos españoles están bastante sostenidos, la exterior á 18 y la interior á 12 3/4. Según parece, es bastante satisfactorio el conjunto de las noticias financieras recibidas de Madrid. Además, la especulación augura bien de las disposiciones de las grandes potencias hacia el gobierno del general Serrano.»

«El Crédito Moviliario español, después de haber retrocedido por un momento, ha subido de nuevo á 565 francos, precio á que se cotizaba la semana anterior. Todo induce á creer que continuará ese movimiento de alza, por lo menos durante algún tiempo; pero es necesario reconocer que la actual situación de España, hoy relativamente encalmada, puede en un momento producir seria inquietud. En efecto, esa situación debe mejorarse muy pronto; sino, se agravará mucho más, y entonces entrará el desorden más espantoso que puede imaginarse.»

Moniteur des intérêts matériels.—Da cuenta de haber publicado la *Gaceta de Madrid* del 7 de Agosto los nuevos estatutos de la Compañía del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz, dispuestos á consecuencia del convenio celebrado entre los acreedores y los accionistas de la misma Compañía.

Extracta ligeramente la Memoria de la Compañía de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.

La Semaine financière.—Dice que el Madrid á Zaragoza y Alicante ha subido 5 francos y está muy firme á 285.

«Las acciones de Zaragoza á Pamplona, dice, están ménos calurosamente sostenidas de lo que lo estuvieron la semana pasada.»

«El Crédito moviliario español ha hecho esta semana progresos bastante grandes hacia el curso anunciado de 600 francos. El motivo de este nuevo impulso es la convocatoria de una Junta

general llamada á ratificar las compras de acciones hechas por iniciativa del Consejo de administración, para llegar á una reducción de capital por la anulación de acciones así adquiridas. Estas compras de acciones han sido, sin duda alguna, la causa de la alza desde 400 á 585 »

Dice que las «probabilidades» del reconocimiento del gobierno español por las principales potencias, no podría ménos de haber ejercido satisfactorio influjo en los precios de nuestros fondos.

Da cuenta específica de la Junta general de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz celebrada en los días 8 y 9 de Agosto.

Gaceta internacional (de Bruselas).—Publica la circular diplomática del Sr. Ulloa, precedida de Consejos atinadísimos dirigidos por nuestro colega al ministro sobre la conveniencia de que en el extranjero tenga España periódicos que, ilustrando las cuestiones, defiendan sus intereses.

Journal des travaux publics.—Ocupándose del reconocimiento de España por las grandes potencias, dice: «Sería, pues, urgente que el mariscal Serrano se apresurase á justificar con un acto de energía esa buena voluntad de la Europa hacia España »

Mouvement de la Bourse.—El reconocimiento del gobierno español por las potencias extranjeras ha provocado cierto número de compras de fondos; pero no ha podido mantenerse toda la alza adquirida. El Sr. Camacho se ocupa de concluir arreglos con las diversas categorías de acreedores de España; mas desgraciadamente no puede darles mas que papel en cambio de su papel. No se tardará en saber que retención se impondrá á los cupones de las rentas interior y exterior.»

«El Crédito Lyonés y el Crédito mobiliario español han subido simultáneamente, á consecuencia del rumor de que el primero acaba de adquirir del segundo 400.000 obligaciones de prioridad del Norte de España que tenía todavía en cartera. Parece, cosa rara, que comprador y vendedor han hecho á la vez un buen negocio.»

«El Zaragoza á Pamplona sube por efecto del rumor de que las Compañías del Norte de España y de Madrid á Zaragoza y Alicante adquirirán cada una parte de las líneas de aquella.»

Journal des chemins de fer.—«El reconocimiento del mariscal Serrano por las potencias europeas no hará ingresar un solo escudo en las cajas de este gobierno. La deuda exterior española ha sido sin embargo objeto de algunas demandas que la han elevado por un momento á 19; pero pronto ha descendido á 18 1/2.»

«Las acciones de Pamplona, después de haber estado muy demandadas, están ahora ofrecidas á 105; las del Norte de España han retrocedido, de 151'25, á 147'50. Por el contrario, las de Madrid á Zaragoza han avanzado, desde 280 á 285; las obligaciones del mismo camino han progresado, desde 223 á 226.»

Publica un extracto de la Memoria de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante.

Journal des actionnaires.—«El reconocimiento será para España una fuerza incontestable; tendrá sobre todo la ventaja de que ningún país pueda reconocer á los carlistas como beligerantes. La *Correspondencia provincial*, órgano del Canciller, asegura que la rebelión tocará bien pronto á su fin, y existen motivos para creer que M. de Bismark ha puesto á disposición del gobierno español subsidios considerables.»

Publica, como el anterior, una extensa reseña de la Memoria de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante.

«El Norte de España á 150, sin variación notable. Se sigue hablando de una fusión de esta Compañía con la de Pamplona; pero nada preciso se ha formulado cerca de este asunto.

Algunas realizaciones han traído de nuevo á 105 el curso de las acciones de Zaragoza á Pamplona.»

L'Industrie.—Hablando del reconocimiento de España por las grandes potencias, añade: «Hay riesgo de equivocarse gravemente el que piensa que la cuestión se reducirá á esto. En las condiciones en que va á realizarse, el reconocimiento del gobierno del

general Serrano, que resume en sí todo el gobierno de España, es un hecho tan extraordinario que constituye, á decir verdad, una primera intervención de Europa en los asuntos españoles. En esta vía, á ménos de sobrevenir un triunfo muy próximo y muy completo del ejército serranista, la Europa puede ser arrastrada á tener que ir un día mucho más allá de lo que hoy se puede imaginar.»

La France financière.—Dice que con motivo de la fiesta de la Asunción ha tenido que hacer la tirada sin recibir su correspondencia de España. Limitase, por lo tanto, á publicar los ingresos de nuestros ferro-carriles y á consignar los precios de sus títulos.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE LA GUERRA.

En consideración á los servicios prestados por D. Eduardo Pío, Director de la Compañía de los caminos de hierro del Norte de España,

Vengo en concederle, á propuesta del general en jefe del ejército del Norte y del ministro de Fomento, con acuerdo del Consejo de ministros, la gran cruz del mérito militar de la designada para premiar servicios especiales.

Madrid diez y nueve de Agosto de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de la Guerra, Fernando Cotoner.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Central-asiático. Está de paso en Marsella para el Asia, el célebre ingeniero americano Samuel Woodson, que construyó el famoso puente de Tensas, el mayor del mundo. Este puente, sobre el cual pasa la vía férrea de Móhila á Montgomery, atraviesa los ríos Tensas y Móhila: es de madera y mide unos 24 kilómetros. Está sostenido por unas pilas cilíndricas de hierro que á su vez descansan sobre pilares enterrados en las arenas. Se necesitaron tres años para su construcción, que llegó á costar un millón y medio de duros. M. Samuel Woodson va á unirse en Asia con el hijo de M. Lesseps, quien estudia, como es sabido, el trazado del gran ferro-carril llamado «Central-asiático» que debe enlazar en el porvenir á Calais con Calcuta.

Inglaterra. En la semana terminada el día 2 del corriente Agosto, los ferro-carriles ingleses han recaudado 1.208.242 libras contra 1.194.853 en la correspondiente del año anterior; y el producto medio diario y kilométrico ha resultado de 186 pesetas en ambas semanas.

Francia. El día 1.º del corriente mes de Agosto, la Compañía del Nordeste, ha comenzado la explotación de la línea de Berguette á Armentières que comprende nueve estaciones.

El día 12 se ha erificado la inauguración de la sección de Amiens á Conty, que forma parte de la línea de Amiens á Monsoult concedida á la Compañía del Norte por la ley de 15 de Junio de 1872. Así se encuentra inaugurada la segunda línea de Amiens á París.

La sección de Lesparre á Soulac acaba de abrirse: tiene 26 kilómetros de longitud y eleva á 93 kilómetros la extensión explotada. Con 6 kilómetros más llegará á la línea principal á la de Medoc.

Italia. Acaba de concederse definitivamente el ferro-carril de Palermo á Trápani.

Rusia. La *Gaceta de Moscú* anuncia que el Consejo de ministros ha resuelto dividir en dos categorías las líneas necesarias para completar la red existente. Estos ferro-carriles se construirán sucesivamente, y la primera categoría comprende los más urgentes, que son los que siguen:

	VERSTAS.
Briansk-Brodno, con dos ramales á Grodno, Kowno y Kowal.	1.255
Nicolajew-Cherson.	73
Djanna Kertseh.	193
Witebsk-Saltonowska.	258
Ferro-carril de empalme entre las líneas de Woronesch, Rostow y Charkow-Azow.	457
D'Alriupin á la línea Woronesch-Ristow.	210
Kasan-Moscou y Simbirsk-Moscou.	614
Prolongacion del ramal de Luga hasta Midlerovo.	88
	3.148

La segunda categoría comprende varios caminos que, entre todos, tendrán 2.518 verstas de longitud.

FRAGMENTO DE UN ARTÍCULO HUMORÍSTICO.

En el último número de *los Lunes del Imparcial* se ha publicado un artículo, del cual reproducimos el siguiente fragmento; irónico en la forma, pero que encierra una tristísima verdad.

«Han de saber Vds., dice, que ya estaba preparando mis bártulos de viaje para ir en busca de saludables aguas por la línea de Zaragoza, cuando hé aquí que los carlistas destrozan algunos puentes y algunos rails y queda inutilizada la vía.

—¡Me alegro! exclamé. Nos hemos empeñado en construir ferro-carriles en este país, que no tiene condiciones para ellos, y estamos tocando los resultados.

En una nación donde hay provincias enteras que son carlistas, ¿quién diablos pudo pensar en construir esos caminos de las ideas liberales que se llaman caminos de hierro?

Los ferro-carriles son la senda de la civilización, es decir, que para uno de esos paquidermos con boina bien saturado de la filosofía prehistórica del cura de su pueblo, son la senda plana y fácil del pecado mortal.

Antes, pues, de construir ferro-carriles, debió haberse concluido con los carlistas, como antes de sembrar el grano es preciso arrancar las ortigas.

Soltar una locomotora en un país lleno de partidas carlistas, es como soltar un ratón en un desván lleno de gatos.

Examinando la constitución de todos los inventos modernos, se comprende, en efecto, que no se han hecho para series ignorantes é incultos. Véase que, por admirables y poderosos que sean los resultados que esos inventos producen, su organismo es tan sencillo, y por decirlo así, tan endeble, que una sola mano torpe ó estúpida lo inutiliza, ó lo destruye, en un minuto.

Levantad un *rail*: el monstruo de hierro resbala, se encorva y salta como la serpiente que toca un obstáculo; después, con una explosión de rugidos, cae en el abismo ó se estrella en las rocas: aquella corriente de vida que cruzaba por la vía se detiene y estanca: el gigante ha caído con los seres, con las mercancías, con las nuevas que transportaba á otros países: una nación queda separada de las demás naciones: la humanidad padece en sus sentimientos ó en sus ideas. ¡Y el dedo de un hombre, en un instante, sin esfuerzo y sin piedad, ha hecho todo esto!

Y es que el progreso tiende sus rails sobre el bien y supone pueblos ilustrados, de espíritu inteligente, de corazón humanitario. De aquí los sencillos mecanismos de sus procedimientos más trascendentales; de aquí que el hombre entregue confiado su vida y su fortuna á una locomotora; que una los apartados pedazos de su corazón con un simple alambre eléctrico, y que confíe los antes penosos trabajos del laboreo de las tierras, de la fa-

bricación de telas, y cuantos le son útiles al trabajo infatigable de las máquinas.

El progreso define al hombre como un ser bueno, dotado de razón, casi divino. No cuenta con la ignorancia, con la estupidez, con el fanatismo al organizar los grandes procedimientos de existencia y perfectibilidad de la especie humana.

¡No cuenta con el carlista!

DESTROZOS EN LA LÍNEA DE ZARAGOZA.

Desde el sábado anterior dejaron de expedirse en Zaragoza billetes para Madrid, y en la estación de esta capital sólo se expedían hasta Sigüenza, á causa de los grandes destrozos producidos por la barbarie de los carlistas en la línea:

Hé aquí los detalles de los siniestros, según los partes recibidos en el ministerio de Fomento:

«La partida que se presentó en Medinaceli, y detuvo el tren correo marchó hasta Arcos, haciendo, tanto en el trayecto como en la estación grandes destrozos.

Los puentes de hierro situados sobre el río Jalon, números 72, 75 y 86, todos ellos de 20 metros de luz y de una altura aproximada de 10 á 12 metros, han sido destruidos y en particular el último situado en el kilómetro 179, con el que han caído al río cuatro máquinas.

En el kilómetro 175 descarriló otra máquina.

En la estación de Arcos inutilizaron la plataforma de máquinas y arrojaron al foso tres locomotoras. La máquina fija que sirve para surtir de agua el depósito donde se alimentan las locomotoras, también se halla inutilizada.

Por consecuencia de todas estas averías, el servicio general se halla interrumpido, circulando sólo entre Madrid y Sigüenza, de donde han vuelto algunos viajeros que salieron para Zaragoza en el tren correo de la noche del 13, habiendo venido también algunos de Zaragoza que hicieron á pie el trayecto del trozo donde se hallan las averías.

Los gabinetes telegráficos de Arcos y Medinaceli han sido destruidos.

Se hace por tanto imposible el trasbordo.

La Dirección general de Comunicaciones, al tener conocimiento del hecho, y al fin de que no se interrumpa la circulación de los correos, ha dispuesto que la administración de Sigüenza dirija toda la correspondencia de Aragón y Navarra, detenida, por Soria, y que la Central dirija esta misma correspondencia por la línea del Norte para darle entrada por Miranda, Castejon y Zaragoza, mientras dure la interrupción.

Por su parte, la empresa del ferro-carril del Mediodía ha enviado ya maderas para recomponer la vía.

La avería más considerable y cuya habilitación para el paso de trenes exigirá más tiempo, es la del puente núm. 86, kilómetro 179, de 12 metros de altura, donde será preciso establecer el trasbordo por muchos días entre Arcos y Medinaceli.

Está ya restablecida la circulación en los demás puntos por donde ha sido interceptada la misma línea.

Las comunicaciones telegráficas se han restablecido desde Madrid á Medinaceli y desde Zaragoza á Arcos.

Los postes telegráficos cortados por los carlistas son 80. Los trenes de mercancías que encontraron en las estaciones de la línea fueron saqueados y una casilla incendiada.

Un diario añade este significativo detalle:

«Los desperfectos causados por los carlistas en el ferro-carril de Aragón, que importan algunos millones de reales y tendrán un mes ó mes y medio interrumpida la línea, debe agradecerseles el país á un cura, segundo jefe de la partida que manda Villalain.

»Una persona que acaba de llegar recientemente de Medina-celi, dice que no puede pintarse ni creerse la furia de aquel sacerdote que escitaba y apostrafaba á sus hombres, amenazando á unos, castigando á otros y vomitando sin cesar blasfemias é improperios, á fin de que se multiplicaran y llevaran la ruina y la devastacion á todas partes.»

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

(Continuacion.)

Acciones y obligaciones.

Acordado por los señores accionistas, en su reunion del 1.º de Mayo de 1870, y confirmado en la del pasado año, que no se exigirán dividendos á las acciones que no estén todavía liberadas, cuyo acuerdo continúa vigente, en el ejercicio que acaba de terminar, lo mis no que en los anteriores, no ha obtenido ingreso ninguno la Compañía por este concepto. El Consejo administrativo no ha creído tampoco conveniente hacer ninguna emision de obligaciones por iguales y aun mayores motivos, tantas veces expuestos, dadas las tristísimas circunstancias por que ha atravesado y atraviesa el país, y los fundadísimos temores de que todavía pudieran ser más trascendentales, como lo están siendo en efecto, para el comercio y la industria, y hasta para la agricultura misma.

Ha seguido, sin embargo, su propósito de disminuir, dentro de lo posible, como en años anteriores el número de obligaciones en circulacion, por lo mismo que no es dable á la Compañía amortizarlas anualmente, por medio de sorteos.

Como consecuencia de esto, se han recogido 1.450 obligaciones, procedentes de la cesion hecha por esta Compañía á la de Medina del Campo á Salamanca de la mitad del terraplen y obras de los primeros 2 kil. 155 mets. de la línea de Zamora, para asentar una segunda vía, y cambiarla por la que poseía esta Sociedad, cosa conveniente para ambas Sociedades; y con arreglo todo ello al contrato celebrado en 6 de Diciembre de 1873, y modificaciones hechas á solicitud de las mismas, con aprobacion del gobierno. Siendo el valor de la cesion y cambio de vía, ya realizados, el de escudos 47.818'892 efectivos, mitad del coste que habia tenido á esta Compañía el terraplen y obras comprendidas en el trayecto de que queda hecho mérito, la de Medina del Campo á Salamanca debe entregar hasta el completo de 2.518 obligaciones, que representan al tipo de 10 por 100 el valor del terreno cedido.

Sumadas las 1.450 obligaciones arriba expresadas, con las 6.934 recogidas en los años anteriores, componen un total de 8.384 obligaciones.

Con arreglo á las tablas de amortizacion, que se hallan al dorso de los títulos, el número de obligaciones que han debido amortizarse hasta el sorteo inclusive de este año, asciende á 2.402

De las amortizadas se han pagado. 180

Quedaban pendientes. 2.222

De manera, que, en vez de las expresadas 2.222 obligaciones, importantes escudos 422.180 nominales que la Sociedad ha debido amortizar por sorteo, ha conseguido recoger 8.384, las cuales representan un valor nominal de escudos 1.592.960.

Retiradas, pues, de la circulacion 6.162 obligaciones más que las que correspondia amortizar por sorteo, la diferencia que resulta representa la cantidad de escudos 1.170.780.

Excusado parece descender á demostrar los beneficios que esto reporta, tanto á la Compañía por la reduccion de su pasivo,

como á los tenedores de las obligaciones restantes por la menor suma de papel que queda en circulacion.

Con motivo del acuerdo tomado por los señores accionistas en Junta general de 25 de Mayo de 1873, por el cual fueron aprobados los proyectos de convenio presentados para llegar á un arreglo con los acreedores de la Compañía, y á la vez se autorizó al Consejo administrativo, no sólo para procurar judicial ó extrajudicialmente su aprobacion, sino tambien para llevarlos á cabo en su caso y lugar, y para aceptar ó realizar por si las modificaciones convenientes; sin necesidad de que fuese ratificado por la Junta general, se ha dado conocimiento á los principales centros de obligacionistas, de los leales propósitos de la Sociedad, y de lo dispuesto que se halla el Consejo á celebrar con ellos un concierto, dentro de lo que humanamente sea posible ó práctico.

La correspondencia que ha mediado hasta la fecha á que se refiere esta Memoria, no ha ofrecido sin embargo el resultado apetecido, á pesar de los esfuerzos hechos por el Consejo para llevar el convencimiento al ánimo de los acreedores, de que la Compañía no puede en manera alguna hacer mayores concesiones á los obligacionistas, que las contenidas en sus dos proyectos de convenio anteriormente citados, por más que esté dispuesto su Consejo administrativo á aceptar aquellas modificaciones que no cambien sus esenciales bases. Efectivamente: ofrece, como se ha ofrecido, entregar desde luego á los obligacionistas, sin procedimiento judicial ni gasto de ninguna clase, la línea de Medina del Campo á Zamora, ó bien convertirlos á ellos y á todos los demás acreedores en partícipes ó gestores de los intereses generales de la Sociedad, por medio de la fusion de obligacionistas y accionistas en una forma beneficiosa para los primeros, (siguiendo así, pero en sentido más ventajoso para aquellos, el ejemplo de otras Compañías), son partidos ambos que demuestran cuán grande es el deseo que por parte de la Sociedad existe de llegar á un acuerdo con sus acreedores.

El Consejo administrativo, por lo tanto, firme en su propósito (y todos su individuos tranquilos en sus conciencias), por la rectitud de sus intenciones, no desespera, antes por el contrario, abriga serias y fundadas esperanzas de que los obligacionistas, mejor aconsejados, y despues de una imparcial y seria meditacion, acabarán por aceptar, mediante aquellas modificaciones que no se separen de la equidad, cualquiera de los dos proyectos de convenio que quedan enumerados.

Expuesta minuciosamente la situacion de la Compañía, el Consejo administrativo, al terminar hoy su cometido, tiene el honor de someter al exámen y aprobacion de los señores accionistas los siguientes

Acuerdos.

1.º Se aprueban las cuentas y balance de la Compañía cerrados en 31 de Diciembre de 1873, cuyos documentos examinados ya por la comision inspectora que la Junta general nombró para ello el año anterior, con arreglo á lo que previene el art. 49 de los estatutos, han estado y continúan sobre la mesa á disposicion de los señores accionistas.

2.º Se aprueban igualmente, así los actos todos del Consejo administrativo y del señor Director gerente en comision, como las gestiones practicadas por ambos en pró de los intereses de la Compañía.

3.º Por ahora, y mientras que no varíen las circunstancias, podrá el Consejo no hacer use de la facultad que le concede el párrafo 2.º del art. 24 de los estatutos.

4.º Se confirman asimismo en esta Junta ordinaria, para los efectos del art. 11 de la ley de 12 de Noviembre de 1869, los proyectos de convenio con los acreedores de la Compañía que se reproducen á continuacion, aprobados ya en la Junta general celebrada el día 25 de Mayo de 1873, y la autorizacion entonces concedida al Consejo administrativo para procurar judicial ó extrajudicialmente su aprobacion y aun para llevarlos á efecto en su

caso y lugar, así como también para aceptar ó realizar la modificación que sea conveniente en alguna ó algunas de sus condiciones, sin necesidad de someterlas de nuevo á la ratificación de la Junta general; reservándose el Consejo la presentación de ellos al Juzgado, dentro del plazo de los cuatro meses que para el caso concede el artículo citado de dicha ley.

5.º Se confirma también el acuerdo tomado en la última Junta general, por el cual quedó determinado que una vez comenzadas las negociaciones con los acreedores, dejen de proveerse las vacantes que ocurran en el Consejo administrativo.

6.º Se autoriza ámpliamente al Consejo administrativo, para que pueda hacer uso de cuantas facultades le hayan sido concedidas en las Juntas generales anteriores, y de las cuales no haya hecho uso hasta ahora, y para adoptar cuantas resoluciones estime conducentes ó necesarias á la conservación y desarrollo de los intereses de la Sociedad.

7.º Se aprueba la cesion hecha por la Compañía á la de Medina del Campo á Salamanca de la mitad del terraplen y obras de los primeros 2 kilómetros, 155 metros de la línea de Zamora, para asentar una segunda vía y cambiarla por la que poseía esta Compañía, todo lo cual se ha realizado, á consecuencia del contrato celebrado por ambas Sociedades en 6 de Diciembre de 1872 y modificaciones en él hechas á solicitud de las mismas, con la aprobación del gobierno; así como la forma y valores en que la Compañía de Salamanca ha de verificar el correspondiente pago.

(Se continuará.)

FERRO-CARRIL DE ALAR A SANTANDER.

(Continuacion.)

El número de viajeros que ascendió en 1872 á.	Rs.	228.678
se ha elevado en 1873 á.		237.798
resultando una diferencia á su favor de.		9.120
El recorrido medio de un viajero fué en 1872 de.	Kilómetros.	46
ha sido en 1873 de.		50
resultando un aumento á su favor de.		4
La tarifa media de un viajero que el año anterior fué de.	Rvn.	0'25
se ha elevado en 1873 á.		0'27
produciendo un aumento de.	Rvn.	0'02
El producto medio de un viajero ha tenido también aumento en el presente ejercicio, puesto que habiendo sido en 1872 de.	Rvn.	11'50
en 1873 se ha elevado á.		13'71
dando una diferencia á su favor de.	Rvn.	2'21

La circunstancia de ser esta línea la única que de las del Norte de la Península se halló en explotación en la casi totalidad del año, es la causa de estas diferencias á favor de 1873.

El aumento obtenido en los accesorios de la gran velocidad, procede principalmente de los encargos ó mensajerías, del metálico y de los trenes especiales.

El número de toneladas de mercancías transportadas en 1872 fué de.

habándose elevado en 1873 á.

resulta una diferencia á su favor de.

Este aumento se divide en.

toneladas ascendentes y.

descendentes.

Los artículos que se han transportado en mayor cantidad que el año anterior han sido principalmente las harinas, trigos, vinos, combustibles, hierros, bacalaos, azúcares, cacao, y la tonelería, habiendo disminuido el transporte de la sal y de los minerales.

El recorrido medio de una tonelada que el año anterior fué de.

se ha elevado este año á.

El producto medio de una tonelada ha sido en el ejercicio que nos ocupa de.

en vez de.

que fué en el año anterior.

La tarifa media de una tonelada que fué de.

en 1872, ha resultado de.

para 1873.

El producto medio por kilómetro de los trenes de gran velocidad, ha sido de.

en vez.

que resultó para el año anterior.

El de los de pequeña velocidad ha importado.

habiendo sido de.

en 1872.

Gastos de la explotación.

Considerando primeramente los gastos de conservación, sin incluir los de reparación ni los de construcción, vemos por los estados que acompañan á la presente Memoria, que se han elevado á la suma de Rvn. 10.459.310'63, que se distribuyen de la manera siguiente:

Propor- cion por 100.	135	291	0'47	21'27	18'86	34'17	0'14	1'09	19'74	100
de re- corrido. Ran.	0'25	0'54	0'08	3'97	3'52	6'37	0'03	0'20	3'68	18'64
Por kilómetro. de línea. Rvn.	1.016'75	2.188'47	349'21	16.001'24	14.193'68	25.718'55	105'93	822'47	14.850'54	75.246'84
Importe. Rvn.	141.328'78	304.197'19	48.540'31	2.224.171'80	1.972.921'47	3.574.878'27	14.724'42	114.323'22	2.064.225'17	10.459.310'63
Clasificación del gasto.	Consejo.	Dirección, contabilidad, intervención y estadística.	Agencia comercial.	Movimiento.	Via y obras.	Material y tracción.	Sanidad.	Almacenes.	Gastos generales.	Total.

La diferencia de Rvn. 4.447.507'50 que hay sobre los gastos del ejercicio anterior, se explica por el aumento del tráfico tan crecido que hemos tenido sin estar provistos de los elementos necesarios para hacerlo en buenas condiciones. Procede también del aumento que han tenido los precios de los materiales y de haber terminado la libre introducción de los efectos procedentes del extranjero.

En la contabilidad é intervención hubo que aumentar el personal á consecuencia del mayor trabajo que ocasionó el aumento de tráfico, produciendo una diferencia de gastos sobre el año anterior de Rvn. 22.786'51.

El servicio comercial hubo que dotarle tambien de más personal, aumentándose por esta razon su gasto en 8.412'01 reales vellon.

El personal del servicio del movimiento ha producido un gasto de Rvn. 459.283'06 mayor que el año anterior, á causa, no solamente del gasto natural que habia de ocasionar el aumento de tráfico, sino más principalmente por la dificultad con que el servicio se ha hecho por la falta de los elementos necesarios. Entre estas causas, las más principales son las que citamos á continuacion.

Si todos los vagones de que se componian los trenes hubiesen sido de la propiedad de esta Compañia, hubieran tenido los frenos de enlace que empleábamos, con los cuales se consigue que un sólo guarla freno apriete dos frenos; pero habiendo estado compuestos en su mayor parte de vagones de la Compañia del Norte, ha sido preciso duplicar el personal de los trenes para que cada freno tuviera el agente necesario para hacerle funcionar.

La estacion de Santander abierta por todas partes y sin las vias necesarias, no permitia hacer el servicio de mercancías con el órden y regularidad que debe hacerse en una estacion cabeza de linea de la importancia que ella tiene, y ha habido que aumentar considerablemente el número de factores y demás personal suplementario, para evitar ó disminuir en lo posible los efectos de la falta de desahogo y de cerramiento.

En los gastos varios ha tenido el servicio del movimiento un aumento de Rvn. 29.363'20 respecto al ejercicio del año anterior, que procede del mayor tráfico.

La falta de muelles cubiertos en Santander nos ha obligado á tener un gran número de toldos ó encorados para cubrir las mercancías; tambien nos ha obligado á aumentar su número, el no poder rehusar á la Compañia del Norte los vagones abiertos que nos daba; porque de rehusarlos, se hubiera limitado considerablemente el número de los que nos alquilaba para hacer el servicio, en atencion á poseer en gran cantidad los vagones de esta clase.

Por estas causas y la de haber ya pagado derechos de aduanas los toldos ó encorados introducidos, se ha elevado el gasto por este concepto en el ejercicio que nos ocupa á Rvn. 159.776'80, sobre el ya considerable habido el año anterior.

La falta de vias en la estacion de Santander para hacer el servicio con el desahogo necesario, ha obligado á invertir mayor cantidad en mozos y en gastos de maniobras. Por esta causa y por la de obligárenos á pagar la descarga y la carga de las mercancías que traia la Compañia del Norte á Alar que no podíamos conducir en el día de la entrega, se ha elevado más de lo que debiera el gasto de carga y descarga y de maniobras en las estaciones, presentando una diferencia de Rvn. 271.724'24 sobre el habido el año anterior.

Las interrupciones de la linea telegráfica, ya por los temporales, ya por las partidas de insurrectos, nos han ocasionado tambien un aumento de gastos sobre el que hubo en el ejercicio último por valor de Rvn. 34.243'79.

Las cantidades expresadas unidas á otras de poca importancia, consecuencia del mayor tráfico, explican la diferencia de 1.061.788'84 Rvn. que el servicio del movimiento ha invertido este ejercicio más que el anterior.

El de via y obras ha gastado tambien más que en el ejercicio que le precedió, resultando un aumento de Rvn. 667.027'43 que procede principalmente del aumento de guardas de la via para la vigilancia de noche, por hacerse el servicio de trenes sin interrupcion; del mayor número de carriles y demás material fijo que ha sido necesario reemplazar, y del mayor precio del hierro.

Habiendo habido mayor tonelaje que trasportar, dicho se está que el servicio de traccion y material ha de haber tenido tambien un aumento en su gasto total. Efectivamente es así, aunque tampoco toda la diferencia de Rvn. 1.186.991'95 que resulta procede

exclusivamente del mayor arrastre, sino del mayor precio en los metales y combustible, y de haber tenido que alquilar máquinas para salir del compromiso en que la aglomeracion de mercancías nos ponía ante el público y el gobierno.

El precio medio de la tonelada de combustible que en 1872 fué de Rvn. 76'97, ha sido de 118'71 en 1873.

Los servicios sanitarios y de almacenes resultan tambien con un pequeño aumento importante la cantidad de 55.504'47 reales vellon como consecuencia del mayor servicio.

Los gastos generales ascienden á la considerable cantidad de 2.064.225'17. Rvn. á causa de lo que ya tantas veces hemos dicho, la insuficiencia de nuestros medios para hacer el servicio que nos hemos visto obligados á llevar á cabo.

En esta suma entra el alquiler de vagones por un importe de 883.237'18 Rvn. y la de indemnizaciones procedentes del tráfico por Rvn. 1.038.332'84. El resto corresponde al seguro contra incendios de los edificios de la Compañia, trenes especiales para empalmar con los reglamentarios de la linea del Norte, gastos judiciales y diversos de poca importancia.

El importe del alquiler de vagones no podia ménos de elevarse á una cantidad de consideracion, encontrándonos sin el número necesario para el transporte de las mercancías, que teníamos que arrastrar.

Lo mismo sucede respecto á las indemnizaciones por tráfico; porque además de las averías ocurridas en los muelles provisionales de Santander, las hubo en Alar en mucha mayor escala. Detenida allí la mercancía, por no alquilárenos vagones vacíos, hasta que podia cargarse por turno de antigüedad en los que de nuestra propiedad teniamos, se detenía largo tiempo, y cuando llegaba el caso de cargarla se hallaban podridos y averiados los sacos de cereales que formaban la capa inmediata al suelo, ó sea la que servia de base á la pila.

No siendo suficientes los almacenes existentes en Alar para contener el remanente de cereales que el canal de Castilla y la Compañia del Norte dejaban diariamente sobre lo que sacabamos con nuestros trenes, llegó el caso de que esta última Compañia se creyese en el de descargar al aire libre los sacos de trigos y harinas, llegando á haber 80.000 sacos en esta disposicion, cuando conseguimos del gobierno una suspension de 15 dias para recibir cereales, y una órden prohibiendo se descargasen y entregasen fuera de los almacenes destinados al efecto. Aunque por atravesar entonces la estacion del estío no hubo felizmente ningun temporal de aguas, cayeron sin embargo, suficientes aguaceros para averiar las capas superiores é inferiores de las pilas, obligando á indemnizar á sus dueños de estas pérdidas.

Estas son las principales causas de las cantidades que por averías, hemos tenido que pagar, y de las que nos quedan aun por satisfacer en el presente ejercicio.

Movimiento.

El mayor tráfico ha producido como es natural mayor recorrido; así es que, mientras en 1872 los trenes mixtos y especiales tuvieron un recorrido de Kilómetros. 192.177
en 1873 se ha elevado á 193.196

resultando un aumento de Kilómetros. 1.019

Los trenes de mercancías que en el ejercicio anterior tuvieron un recorrido de Kilómetros. 279.386
en el de 1873 le han tenido de 366.824

resultando una diferencia de Kilómetros. 137.438

Se observa, sin embargo, que el aumento de recorrido no es proporcional al obtenido en el peso trasportado, lo cual procede de haberse empleado la doble traccion con más frecuencia que el año anterior.

La composicion media por kilómetro de los trenes mixtos ha sido de. Carruajes.	12'23
y la de los trenes de mercancías.	20'85
en vez de.	11'90
y.	19'98

que respectivamente fué en 1872.

El número de viajeros trasportados por tren ha sido de.	110'50
El de los trasportes por tren y kilómetro.	61'42
El número de toneladas útiles trasportadas por tren.	57'19
El de las trasportadas por tren y kilómetro.	120'09
El número de viajeros trasportados por carruaje y kilómetro.	9'68
El de las toneladas útiles de mercancías por vagon y kilómetro.	5'27
La proporción por 100 entre los asientos ofrecidos y los ocupados por los viajeros.	27'52
Y la que ha resultado entre el recorrido de los vagones vacíos y su total.	27'15
En el ejercicio de 1872 fueron estos resultados los siguientes:	
Número de viajeros trasportados por tren.	113'99
Id. id. id. por tren y kilómetro.	51'83
Id. de toneladas útiles por tren.	71'60
Id. id. id. por tren y kilómetro.	114'81
Id. de viajeros por carruaje y kilómetro.	9'48
Id. de toneladas útiles por vagon y kilómetro.	4'90
Proporción por 100 entre los asientos ofrecidos y los ocupados por los viajeros.	27'90
Id. entre el recorrido de los vagones vacíos y su total.	32'84

Las diferencias entre ambos ejercicios se explican por el mayor tráfico ascendente y descendente, y por haber aumentado este en una proporción mayor que aquel.

(Se concluirá.)

PERFECCIONAMIENTOS EN LA TELEGRAFIA.

Segun los periódicos de Italia y de América, experimentos verificados casi al mismo tiempo en ambos países, han resuelto el problema buscado desde hace larga fecha de la trasmisión simultánea de dos despachos dirigidos en sentido inverso por el mismo hilo.

M. Guilio Sommati, empleado en la Direccion de telégrafos de Turin, ha hecho, con aparatos de Morse ordinarios, y en presencia de diferentes oficiales generales del ejército ensayos que han tenido completo éxito.

En América, los experimentos de los Sres. Georges Frescott y Thomas Edison han sido todavía más concluyentes, lo cual no es de admirar, pues sabido es que el yankee jamás se para á medio camino. El sistema italiano sólo hará duplicar el producto de las líneas telegráficas; mientras que el americano hace, nada ménos, que cuadruplicarlo, puesto que permite transmitir simultáneamente, en la misma direccion y por un mismo hilo, dos mensajes diferentes, de los que cada uno puede ser recibido en un punto cualquiera del circuito.

Combinando los sistemas actualmente usados y la nueva invencion, se puede, con el mismo hilo, transmitir cuatro despachos á la vez, dos en un sentido y dos en otro.

Este descubrimiento representa un progreso inmenso en la telegrafía que, á pesar de sus múltiples perfeccionamientos, estaba todavía en la infancia; es sobre todo, un indicio de las maravillas futuras que nos reserva la ciencia.

Al admirar tan felices resultados, no puede prescindirse de

sentir que semejantes adelantos realizados por la industria, sólo produzcan mejoras insignificantes para el bienestar de las clases trabajadoras.

POBLACION DEL MUNDO.

El departamento de estadística de Washington acaba de publicar un interesante estado de la población del globo. La cifra total es de un millar de cuento, trescientos noventa y un millones, treinta y dos mil personas. El Asia, la más poblada de las cinco partes del mundo, contiene 793 millones de habitantes; Europa, 300 1/2; Africa, 203; América, 84 1/2; Australia y la Polinesia, 4 1/2; Rusia tiene 71 millones de habitantes; el imperio Alemán, 41; Francia, 36; Austria y Hungría,, 36; la Gran-Bretaña y é Irlanda, 32; Italia, cerca de 27; España, 17; Turquía, 5. La población de los otros países de Europa no llega á cinco millones. En Asia, la China, que es el país más poblado del mundo tiene 425 millones de habitantes; el Indostan, 240; el Japon, 33; Australia tiene 1.674.500. habitantes, y las Islas de la Polinesia 2.763.500. En Africa, el Egipto tiene 8 1/2 millones de habitantes y Marruecos 6. En América las dos terceras partes de la población están al Norte del istmo. Los Estados- Unidos tienen cerca de 39 millones de habitantes; Méjico algo mas de 9, y las provincias Británicas cerca de 4. La población total de la América del Norte es de cerca de 52 millones, y la de la América del Sud de 25 1/2 comprendido el Brasil que cuenta 10. Londres, que tiene 3.254.260 habitantes, es la ciudad más poblada del mundo; Filadelfia es, bajo el punto de vista de la población calculada en 1870, la décima octava ciudad del mundo.

Hé aquí la serie de estas 18 ciudades: Londres, 3.254.260 habitantes; Sutchan (China) 2.000.000; París, 1.851.792; P-kin; 1.300.000; Tschants-chan-fu 1.000.000; Hangtschau-fu, 1.000.000; Siangtan, 1.000.000; Singnan-fu, 1.000.000; Canton, 1.000.000; New York, 942.292; Tientsin, 900.000; Vienna, 831.284; Berlin, 826.341; Hangkan, 800.000; Tschingtu-fu, 800.000; Calcutta, 794.645; Tokio (Yeddo), 674.417; Filadelfia, 674.022. Vienen en seguida: San Petersburgo, 667.963; Bombay, 641.405; Moscou, 611.970; Constantinopla, 600.000; Glasgow, 547.533; Liverpool, 493.405; Nápoles, 447.065; Manchester, 401.321; Liverpool, 375.955; Glasgow, 329.096; Lyon, 318.803; Madrid, 298.426.

La cifra correspondiente Madrid se refiere á 1860, fecha del último curso oficial; hoy pasa algo de 315.000 habitantes. De todos modos, ocupa el número 30, en orden de mayor á menor, de las ciudades de mundo.

EL INVENTOR DEL PARA-RAYOS.

Mr. A. Lawadsiki, profesor de física en Brünn, ha hecho recientemente una lectura pública, en la cual ha demostrado que el para-rayos fué inventado, antes de Franklin, por el P. Procopio Diwisch, de la Abadía de los Premostrantenses de Bruck, y cura de Prendiz, en Bohemia, de 1740 á 1765. Procopio Diwisch habia nacido en Lenftenberg en 1696. En 1750 demostró la salida del fluido eléctrico por las puntas metálicas, y concluyó así por encontrar la ley natural sobre que se funda el para-rayo. La emperatriz Maria Teresa y su esposo se interesaron mucho por su invencion. Cuando, en 1753, el profesor Rihchmann fué herido de un rayo que descendió por una barra de hierro aislada, en San Petersburgo, el P. Diwisch escribió una Memoria sobre este hecho y la envió á Euler. El 15 de Junio de 1754 el P. Diwisch poseía el primer para-rayos sobre su presbiterio, en Prenditz, donde murió en 1765. Pero como sucede amenudo á las personas de verdadero mérito, la modestia impidió al P. Diwisch darle publicidad á su invencion. Hé ahí como el para-rayos nos viene de

América, donde Franklin lo inventó segunda vez algun tiempo despues.

NOTICIAS DEL EXTREMO ORIENTE.

CONCHINCHINA.

Hé aquí las condiciones principales del tratado de alianza y comercio, celebrado entre el contra-almirante Dupré, en representación del gobierno francés, y los embajadores del emperador de Anam:

- 1.º Se habilitan tres puertos para el comercio internacional.
 - 2.º Se faculta á los europeos para residir y comprar tierras en estos tres puertos, bajo la protección de un cónsul francés, y una guarnición de cien hombres.
 - 3.º La circulación por el interior del imperio es libre para todo aquel que vaya provisto de un pasaporte visado por el cónsul.
 - 4.º Se autoriza el tránsito por Tonquin de los productos de China.
 - 5.º Se permite el ejercicio del culto católico en todo el imperio.
 - 6.º El gobierno anamita pagará al de Francia la indemnización de un millón de pesos.
 - 7.º La Francia cede al gobierno Anamita cinco vapores de 500 caballos de fuerza cada uno, 100 cañones y 1.600 fusiles rayados.
 - 8.º En caso de turbarse el orden en el imperio Anam, el gobierno sólo podrá recurrir á la Francia en demanda de protección.
- Este tratado se firmó en Saigon el 21 de Marzo último, anunciándose con 21 cañonazos la alianza celebrada así entre el imperio de Anam y la república francesa.

JAPON.

El 20 de Mayo se abrió en Hakusan una exposición de productos del país debiendo cerrarse á los 20 días.

CRÓNICA.

Via interceptada. El tren-correo que salió de Oviedo el sábado anterior sufrió detención á un kilómetro antes de La Pola de Lena, á consecuencia de haberse desprendido una peña, que inutilizó la máquina del tren, sin más consecuencias.

Otro hecho salvaje. Ha sido destrozada la línea telegráfica de Miranda á Haro, atando una máquina del ferro-carril á los postes.

Se atribuye esta nueva hazaña carlista á tres dependientes de la misma vía.

Ferro-carriles portugueses. El rey asistirá á la inauguración del camino de hierro del Miño. Antes de eso irá el ministro de Obras públicas á Braga á examinar las obras de esta vía férrea.

Dos ramales. Por el ministerio de Fomento se ha concedido autorización para construir dos ramales de ferro-carril en la provincia de Oviedo desde la Vega al Viso el uno y desde Sama á Laviana el otro.

Inventos españoles. En Barcelona se prepara un certámen catalán de inventos españoles, con arreglo al proyecto que don Agustín Urgelles de Tovar ha presentado al efecto á la comisión de Exposiciones de Cataluña.

Segun escriben de dicha ciudad, el local destinado á este certámen sera magnífico, pues se ha escogido el gran mercado

del Borne, en construcción, que tiene 9.000 metros de superficie.

En la construcción de dicho mercado, que quedará concluido para el próximo mes de Abril, se despliega todo el lujo que esta clase de obras permite. Es de hierro con persianas de cristal; en la rotonda del centro habrá una cúpula que tendrá más de 150 palmos de altura, y las naves son muy espaciosas.

Tramvia de Madrid. Dice la Correspondencia:

«Otra vez rogamos al ayuntamiento de esta capital que fije su atención en el servicio de los carruajes del tramvia. El decoro, la comodidad y hasta la seguridad de los pasajeros exigen de consuno que no continúe el abuso de admitir mayor número de personas que las suficientes para ocupar todos los asientos. En cuanto á la empresa, creemos que obraría en pró de sus intereses si adoptara por sí dicha reforma, ya que no ofrece otra clase de comodidades á que es acreedor un público tan deferente con ella.»

Extravagancia. Un especulador, que debe de ser yankee, ha concebido el proyecto de un túnel al través del monte San Bernardo en la cordillera de los Alpes. Justamente debajo del pico más elevado habrá una estación, con un taladro, ventilador ó pozo que vaya á la superficie. Allí se construirá un buen hotel, donde los viajeros, elevados por máquina como en una mina, desde la estación del túnel, podrán disfrutar cómodamente y sin trabajo de las vistas que ofrece aquella elevada cumbre; á la cual con gran molestia y exposición, suelen concurrir tantos curiosos ávidos de emociones.

El autor de este proyecto debe ser el mismo del famoso *fumómetro*, de que hemos hablado hace pocos días.

Congreso internacional de correos. Segun parece, el objeto del congreso postal que el 15 de Setiembre ha de reunirse en Berna, es constituir una Confederación postal general, formada por los Estados del continente europeo, Estados-Unidos y algunos del Centro-América, y fijar las bases principales para un tratado general que tendrá por objeto fijar el importe único por las diferentes clases de correspondencia que actualmente circulan en el territorio que se pretende confederar, y la supresión total de los derechos de tránsito terrestre, ó cuando ménos una notable disminución en aquellos.

Están invitados á dicho Congreso, como es natural, todos los directores de correos de las naciones de ambos continentes, y parece que todas, excepto Francia, se hallan propicias á aceptar este pensamiento que permitiría comunicar entre sí á todos los habitantes de los Estados confederados con los mismos sellos que en la actualidad usa cada nación.

Conferencia postal. El 6 de Setiembre próximo se abrirá en Berna la conferencia postal de que ya hemos dado cuenta en otra de las noticias de esta misma crónica. Hasta el día 12 de este mes habian llegado las adhesiones de 14 Estados: Inglaterra, Alemania, Austria, Bélgica, España, Grecia, Holanda, Portugal; Rusia, Suecia y Noruega, Turquía, Egipto, Roumania y Servia. Si de aquí á la fecha de la apertura no se presenta alguna nueva adhesión, serán 15 los estados, contando con Suiza. Italia y Francia parecen dispuestas á abstenerse. Bueno seria establecer penas muy severas contra los violadores de la correspondencia, sobre todo, contra los que abren las cartas, extraen las letras de cambio y las inutilizan cuando no pueden cobrarlas.

Tramvia de Madrid. Parece que la empresa ha limitado durante algunos días hasta solo la plaza de Oriente la circulación de los carruajes que debían recorrer el trayecto hasta el

barrio de Argüelles, á consecuencia de quejas, al parecer injustas, de algunas personas, motivadas por el trasbordo necesario que se hacia en la calle de Bailen á causas de estar ejecutándose la reparacion de las tuberías de agua.

Creemos que la empresa debería anunciar en carteles colocados al exterior de los carruajes, y en términos que los viajeros pudieran saber antes de entrar en ellos, los sitios en que fuese necesario hacer trasbordo; pero en lo que nuestra opinion no vacila es en creer que la empresa no debe dejar de hacer todos los esfuerzos posibles, y que el público se merece y tiene derecho á exigir, para que la falta de circulacion de los carruajes se reduzca sólo á los sitios en que sea absolutamente precisa.

De la Vega al Viso. Se ha concedido á la Compañía del ferro-carril de Langreo á Asturias autorizacion para establecer un ramal de ferro-carril desde la estacion de la Vega en el de Sama de Langreo á Gijón al Viso.

Reparacion. Créese que dentro de poco estará recompuesta la línea férrea de Aragon, cortada por Villalain cerca de Medinaceli.

Sin embargo, creemos que uno de los puentes exigirá algunas semanas de trabajo para poder dar paso á los trenes.

Medina á Salamanca. El día 17 ha llegado la locomotora á Cantalapiedra, primer pueblo de la provincia de Salamanca, en la nueva línea de Medina á dicha capital. La poblacion celebró con gran regocijo tan fausto acontecimiento.

Variacion de trazado. Ha sido aprobada la variacion del trazado propuesto en la línea del ferro-carril de Córdoba á Malaga.

Barbarie. La *Correspondencia*, ha recibido una carta que dice así:

«Logroño, 17.

En el tren que salió hoy de Miranda para Costejón y en uno de los coches de primera clase, venian el coronel D. Pedro Teruel, completamente impedido de andar á consecuencia de la gravísima herida que recibió en San Pedro Abanto; un caballero cuyo nombre ignoro y este servidor de Vds.

Poco antes de llegar á las Conchas de Haro, tomamos la precaucion de tapar con los almohadones las ventanillas del lado izquierdo, y un momento despues empezamos á oír el chasquido de los proyectiles con que nos saludaban los carlistas desde la margen izquierda, del río; una de las balas penetró por debajo de una ventanilla, atravesando las tablas, el cristal, el almohadon y rompiendo una de las muletas del coronel herido, al cual lastimaron alhún tanto las astillas.

De cuatro á cinco minutos estuvimos bajo el fuego enemigo pero no obstante haber penetrado los proyectiles en todos los coches (en alguno de los cuales sólo venian infelices mujeres y niños) ninguna desgracia hubo que lamentar.

Así es como hacen la guerra los carlistas.»

Locomotora para tramvias. El mes pasado hizo en Bruselas un ensayo de locomotora ó sea la fuerza de vapor aplicada á los tramvias. El éxito fué malo. El jueves 13 del corriente Agosto se ensayó nuevamente en el boulevard central y nos aseguran que los resultados fueron satisfactorios.

Telégrafo óptico de Bonet. El miércoles último se verificó, desde uno de los balcones de Palacio, en comunicacion con el

monasterio del Escorial, un nuevo ensayo del telégrafo óptico de luces inventado por el Sr. Bonet, asistiendo el señor ministro de la Guerra y gran número de personas. El ensayo demostró la indudable utilidad del invento; por más que, por efecto de la bruma y de la gran distancia, haya creído el inventor que le conviene una nueva prueba á menor distancia.

Siniestros marítimos. Durante el mes de Junio ss han perdido en el mar 145 buques de vela: 53 eran ingleses, 12 alemanes, 12 americanos, 9 franceses, 7 noruegos, 4 holandeses, 3 daneses, 2 rusos, 1 austriaco, 1 español, 1 griego, 1 italiano, 1 sueco y 3 de pabellones desconocidos. Diez y siete de estos se suponen perdidos cuerpos y bienes: faltan noticias. Tambien se han perdido 11 de vapor: 4 ingleses, 2 españoles, 1 alemán, 1 sueco, 1 americano, 1 brasileño y 1 turco. De uno de estos no se tiene noticia alguna.

Circulacion restablecida. El mismo lunes último quedaron remediados los desperfectos que ocasionaron los carlistas en las líneas férrea y telegráfica de Santander, en la seccion de Aguilar á Navas.

Más sobre la línea de Santander. En contraposicion de la noticia que, tomándola del *Imparcial*, acabamos de dar respecto de desperfectos causados en la via de Santander, el mismo diario dice así:

«Segun nuestros informes, no es exacto que los carlistas consiguieran anteayer tarde cortar la línea férrea de Santander.

»Lo sucedido fué, segun parece, que al llegar el tren-correo número 36 á Navas apercibió el maquinista un numeroso grupo carlista con el propósito al parecer de detenerlo y retrocedió hasta Aguilar. Viendo la faccion burlados sus designios, hizo varias descargas sin que afortunadamente ocasionaran desgracias á los viajeros.

»No contentos con esto los carlistas, prepararon una máquina en Maye, y á toda velocidad la dejaron correr contra el tren mencionado, con la idea de que chocasen y ocasionar uno de esos desastres que con tanta frecuencia producen los actos vandálicos de los partidarios del pretendiente; pero no pudieron conseguir su infernal propósito por haber descarrilado la locomotora lanzada, al pasar por una curva de la línea. Mas tarde, custodiada la línea por algunas fuerzas, pudo seguir su marcha el tren-correo, y anoche llegaron á Madrid algunos de los viajeros que milagrosamente se han salvado de caer en manos de los carlistas.»

Recompensas. Se han concedido algunas, y por cierto bien merecidas, á los jefes y subalternos empleados en la línea férrea del Norte.

Santander al Sardinero. Ha quedado terminado el ferro-carril de Santander al Sardinero; pero, segun el *Imparcial*, no se abrirá á la explotacion este verano por defectos en las locomotoras, cuya correccion exigirá bastante tiempo.

Renovacion de obligaciones. Anuncia un colega que el representante del Banco hipotecario, Sr. Elbogen, ha llegado hace dias procedente de París, y ha celebrado una entrevista importante con el señor ministro de Hacienda acerca de la renovacion de las obligaciones pendientes con el Banco de París.

Pretensiones y proyectos. La Junta de Exposiciones de Madrid por un lado, y el conde de Hamal por otro, han acudido al ministerio de Fomento solicitando autorizacion y terrenos pa-

ra construir respectivamente un palacio ó edificio destinado á Exposiciones públicas.

El conde de Hamal pide al efecto el jardín del Buen-Retiro en el cual ofrece levantar un palacio de cristal, reservándose por 90 años el derecho de percibir lo que dicho palacio y demás obras accesorias produzcan.

La empresa de Exposiciones de Madrid solicita que se le den por 50 años en usufructo 50 000 metros cuadrados de terreno entre el salón del Prado y el Parque de Madrid, para edificar un vasto local destinado á certámenes públicos, un teatro y varios anejos de ornato y recreo.

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.

Ningún 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, jónen, 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 Avelilla.—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 cupón núm. 7 correspondiente á dichas obligaciones.

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

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

Los cupones expresados se presentarán en dobles facturas todos los dias 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. Chancos hijo y compañía) con sus accesorios, maquinarias, almacenes, habitaciones y edificios que la pertenecen.

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

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

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

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

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

ADELANTOS

EN LA

FABRICACION



BUENA FÉ

EN

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, conforme á la importancia del pedido.

NOTA. Lo hay de pinta verdadera y blanco.

GACETA INTERNACIONAL.

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

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

Redaccion: 12, rue Livourne. Bruselas.

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

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

[A 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 a cargo de su dueño, D. Angel Aguirre, que durante sus años ha tenido tambien la de Alsasua; y en ella encuentran los viajeros el esmerado servicio que tan merecida reputacion ha adquirido al establecimiento.



GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIA.

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

CASA EN PARIS

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

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

Único en retratos de niños.

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

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

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

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

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

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

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

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

EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

Y 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 travesía y noticias interesantes acerca de las como-
didades con que se efectúan los viajes.

NÚBES Y FLORES.

VERSOS DE

D. Fernando Martinez Pedrosa

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

Cuatro pesetas con retrato y tres sin él.

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

TRATADO PRÁCTICO DE CAMINOS, á 8 reales.

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

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS á 5
reales.

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

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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

FABRICA DE HIERRO,

HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

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

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

Para pedidos dirigirse en esta, Fuencarral núme-
ro 117, y en Barcelona calle Ancha, núm. 2.

LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

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

CADA AÑO REPORTE

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

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WHILTEY PARTNERS, LIMITED,

DE LEECHES INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

Premiados en las Exposiciones de Nueva-York, Leeds

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

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

RICARDO DE BERGUE Y C^{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.

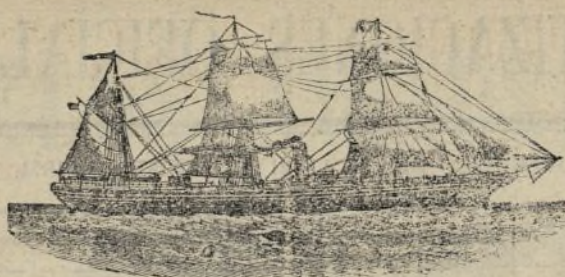
Economía y perfecta regularizacion.

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 TRASATLANTICAS.

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

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

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.				
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo	23 al 29 Julio.....	28.639	»	»	700.551	490'58	430.131	301'21	270.430	»	62'87°	»
Madrid á Cartagena...												
Albacete á Cartag...												
Alcázar á Ciud -Real												
Manzanares á Córdoba.	5 al 11 Agosto....	»	»	»	390.091	607'91	353.486	612'63	»	23.395	»	7'09°
Norte de España.....												
Tudela á Bilbao.....												
Valencia á Almansa y												
Tarragona.....	6 al 12 Agosto....	»	»	»	94.811	593'15	76.117	478'72	18.194	»	24'25°	»
Sevilla á Cádiz.....												
Córdoba á Sevilla.....												
Zaragoza á Barcelona.												
Barcelona á Pamplona.	23 al 29 Julio.....	23.578	»	»	706.144	58.400	735.969	61.966	»	23.825	»	3.586
— á Francia....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
— á Tarragona....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
— á Sarriá.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lérida á Reus y Tarrag.	5 al 11 Agosto.....	»	»	»	129.897	934'51	115.505	803'97	14.392	»	12'46°	»
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 15 AL 21 DE AGOSTO DE 1874.

FONDOS PÚBLICOS.	SABADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 75	11 80	11 75	11 75	11 73
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños....	11 70	11 80	.. ..	11 70	11 85
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	15 ..	15 ..	15 10	15 ..	15 25
Deuda del personal.....
Material del Tesoro no preferente con interés...
Bonos del Tesoro	45 15	45 25	45 50	45 60	44 15
Deuda amortizable de primera clase
Deuda amortizable de segunda idem.....
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	23 ..	.. ..	.. ..	.. ..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	98 23	98 50	98 50	98 50	98 ..
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6 ^o / _o anual						
Emission de 1. ^o de Abril de 1850 de 4.000 rs.
Idem de 2.000 rs.
Idem de 1. ^o de Junio de 1851 de 2.000 rs.
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.
Idem de 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs.
Idem 1. ^o de Julio de 1856, de 2.000 rs.
Obras públicas de 1. ^o de Julio de 1858 de 2.000 rs.	30 ..	.. ..	.. ..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs.						
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.	20 90	20 80	20 60	20 ..
Idem id. id. de 20.000 rs.	20 ..	20 10	20 20	19 90	20 ..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.	60 ..
Acciones del Banco de España.....	132 ..	134 ..	135 ..	135 ..	131 ..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....
Banco popular español de Barcelona.....

CAMBIOS OFICIALES.

	Daño.	Beneficio
Albacete.....	.. ..	1/4
Alicante.....	.. ..	1/4
Almería.....	.. ..	1/4
Avila.....	1/2 ..	.. ..
Badajoz.....	.. ..	1/4
Barcelona.....	.. ..	1
Bilbao.....	.. ..	1/4
Burgos.....	.. ..	1/4
Caceres.....	1/2 ..	.. ..
Cádiz.....	.. ..	3/8
Castellón.....	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
Jaén.....	par ..	.. ..
León.....	.. ..	1/2
Lérida.....	.. ..	1/4
Logroño.....	par ..	.. ..
Lugo.....	.. ..	.. ..
Málaga.....	3/4 ..	.. ..
Murcia.....	.. ..	3/8
Orense.....	.. ..	.. ..
Oviedo.....	.. ..	1/8
Palencia.....	par ..	.. ..
Pamplona.....	.. ..	1/4
Pontevedra.....	.. ..	.. ..
Salamanca.....	1/4 ..	.. ..
San Sebastián.....	.. ..	1/2
Santander.....	.. ..	1/2
Santiago.....	7/8 ..	.. ..
Segovia.....	1/2 ..	.. ..
Sevilla.....	1 ..	1/2
Soria.....	.. ..	1/2
Tarragona.....	par ..	.. ..
Teruel.....	3/4 ..	.. ..
Toledo.....	.. ..	3/8
Valencia.....	.. ..	1/4
Valladolid.....	.. ..	3/8
Vitoria.....	1/4 ..	.. ..
Zamora.....	par ..	.. ..
Zaragoza.....	.. ..	.. ..
Londres, á 90 d/f.....	49'65 ..	.. ..
París, á 8 d/v.....	5'07 ..	.. ..
Hamburgo, á 8 d/v.....	.. ..	.. ..
Génova, á 8 d/v.....	.. ..	.. ..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 12 AL 18 DE AGOSTO.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 12.	DIA 13.	DIA 14.	DIA 15.	DIA 17.	DIA 18.
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	12 20	12 30	12 05	12 15	12 05	12 15
Títulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	16 30	16 70	16 65	16 50	16 30	16 90
Bonos del Tesoro.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Sociedad catalana general de crédito.....						
Banco de Barcelona.....	87 ..	87 ..	87 ..	87 ..	87 ..	87 ..
Crédito mobiliario barcelonés.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Caja barcelonesa.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Sociedad de crédito mercantil.....	24 ..	24 ..	24 ..	24 ..	24 ..	24 ..
Camino de Barcelona á Francia.....	35 75	36 25	35 75	35 25	35 50	35 75
— de Tarragona á Barcelona.....	.. ..	57 50	56 50	.. ..	55 50	.. ..
— de Zaragoza á Barcelona.....	19 20	19 50	19 50	19 50	19 50	19 50
Canal de Urgel.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Azumbrado por el gas en Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS.
de los	de	reembolsa-		de los	de la	de	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	787.886	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	París 15 de Agosto. 226 *
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	.. ..	Norte.....	209 ..
1859.....	92.618	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 13 Agosto. 3'0 ..
.. ..	177.044	1.900	3 0/0	Enero.—Julio.	.. ..	Zaragoza á Pamplona...	.. .. 190 ..
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	.. ..	Córdoba á Málaga.....	.. .. 57 50
1858.....	290.000	.. ..	57	.. ..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	.. .. 227 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Sevilla á Jerez.....	.. .. 66 ..
.. ..	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real á Badajoz...	.. .. 40 ..
.. ..	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 48 50
1862.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Targ. á Martorell y Barc	.. .. 98 50
.. ..	.. ..	2.000	3 0/0	.. ..	.. ..	Noroeste.....	Bruselas 13 Agosto. 60 ..
.. ..	.. ..	1.900	3 0/0	.. ..	.. ..	Lérida á Reus.....	París 15 de Agosto. 26 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 97 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Almansa á V. y Tarrag.	.. .. 17 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1. ^a serie
1871-72.....	14.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 635 *
						Gran Central-Peninsular	

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