

# 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.

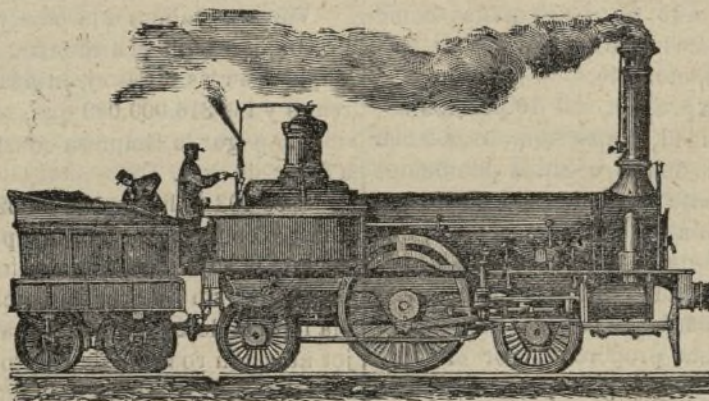
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

### Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



## SE SUSCRIBE EN MADRID

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

## PRECIOS DE LA SUSCRIPCION

### Madrid y Provincias.

Por un año. . . . . 100 rs

Por seis meses. . . . . 50

Por tres id. . . . . 25

### Ultramar y Extranjero.

Por un año. . . . . 150.

Por seis meses. . . . . 75

## ANUNCIOS.

Línea. . . . . 2 rs.

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

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

## RESÚMEN.

Ferro-carriles del Noroeste de España.—II.—Tramvías del Norte y Sur de Madrid.—Sociedad de Riegos del Guadiana.—Catástrofe del puente de Sumideros.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Compañía de los ferro-carriles de Medina á Zamora y de Orense á Vigo.—Ferro-carril de Alar á Santander.—Reparaciones.—Calefaccion de los vagones.—El Soudan.—Comunicado.—Densidad de los ferro-carriles.—Libros recibidos.—Servicio de los ferro-carriles.—Crónica.—Sindicatura de la quiebra de Sarriá.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

## FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

### II.

En una cuestion tan complexa como la de los ferro-carriles del Noroeste y en la que nos proponemos presentar sucesivamente los hechos y los datos que los comprueban, para que el público juzgue en definitiva, esos hechos y esos datos necesitan explicarse con la mas severa imparcialidad, para que la explicacion determine su verdadero valor. Nosotros no somos más, ó por lo ménos no queremos ser más, en este debate entre las quejas del público y los móviles y la situacion que determinan los actos de la Compañía, que el crisol donde vengán á fundirse los elementos de todas procedencias, para que el fuego consuma cuanto haya de deleznable é infundado, quedando en el fondo lo sólido, lo incombustible; es decir, lo cierto, y por lo tanto, lo justo.

En el artículo anterior, aunque de mera exposicion, esta quedó incompleta; y como lo incompleto es siempre imperfecto, imperfecta es hasta la misma verdad, cuando no aparece suficientemente explicada. Acudamos, pues, como

primero y principal objeto de este segundo artículo, á dilucidar y poner en lo justo la sintesis del primero.

Consiste esta sintesis en haber consignado que las obras hechas hasta el mes de Junio próximo pasado, importan, segun el contrato de la Compañía con la empresa constructora. . . . . Rvn. 419.309.894 mientras que supusimos de coste material á estas obras. . . . . Rvn. 316 000.000

ó sea una diferencia de. . . . . Rvn. 103.000.000 en números redondos.

Es casi ocioso advertir que el abono de más ó ménos millones que la Compañía haga á la Empresa constructora sólo puede considerarse en el sentido de reconocerle un crédito por aquella cantidad, como correspondiente á las obras hechas y valoradas, segun el contrato de construccion; pero de ningun modo puede inferirse de una manera absoluta que el Sr. Quevedo haya percibido materialmente la citada suma. Puede ser muy bien que la Compañía le haya entregado á buena cuenta de las obras ejecutadas en ambas líneas una cantidad muy inferior á su verdadero coste, quedándole á deber un saldo importante, con el que el referido constructor general tenga medios más que suficientes para cumplir sus actuales compromisos.

La situacion, por lo tanto, de la Empresa constructora puede ser, y parece en efecto, difícil en este momento, por las circunstancias extraordinarias que atravesamos, y sin embargo ser sólida, y hasta lisonjera, si tiene mayores garantías para pagar que las que exige la cuantía de sus obligaciones. Y si esto es así, forzoso será convenir en que su situacion es mejor que las de otras Empresas menos acusadas, tanto de España como del extranjero.

Volviendo á las cifras que dejamos estampadas del importe abonado por las obras y el cálculo de lo que han



costado, hemos eliminado de propósito en dichas cifras dos elementos que en realidad no juegan en la cuestión: uno la partida de 106 millones pagados á otro contratista, á Mr. Debrouse, por la primera sección de Palencia á Leon; y el otro los 40 millones en que hemos estimado la parte no pagada de las obras por la Empresa constructora en la que figuran el 10 por 100 retenido á los destajistas como garantía de solidez de las mismas obras, y los demás pagos pendientes de todas clases, etc., etc.

De estas partidas, sólo la expresada, del 10 por 100 retenido, supuesta en su integridad, importaría 31.600.000 reales, quedando para todos los demás créditos pendientes 8.400.000 rs., lo cual ciertamente no es mucho para una empresa de tal magnitud; sino antes por el contrario, nos parece poco, pues sólo representa un 2'69 por 100 del importe total de los trabajos ejecutados. Por este lado, pues, la proporción nada tiene de alarmante, ni lo tiene tampoco el aumento que reciba esta proporción por el acrecentamiento que los 8.400.000 rs. tengan por el importe de las garantías devueltas, y que deba deducirse de los 31.600.000 rs. retenidos en concepto de estas mismas garantías.

Sirva esto de explicación á nuestra hipótesis de ser 40 millones próximamente la cantidad no satisfecha aun por la Empresa constructora, á la que hacemos jugar en este debate, que pudiera parecer ageno á ella, por dos razones: la primera porque el estado de las obras y su coste se encuentra de tal manera enlazado con la situación y el porvenir de la Compañía, ó mejor dicho (y es lo que al país interesa) está tan enlazado con la situación y porvenir del camino, que no hay medio de buscar solución á las dificultades presentes, sin ocuparse de la Empresa constructora; la segunda razón es que, para averiguar cómo ha de hacerse lo que falta, juzgamos necesario, conocer cuánto ha costado lo hecho; qué obstáculos se han opuesto á la realización de los capitales, y por qué medios se han de evitar las dificultades futuras.

Tal es la sazón que nos ha movido á penetrar hipotéticamente en el cálculo del coste real que para el contratista hayan tenido las obras, cálculo en que nos han guiado algunos datos sueltos; pero que principalmente hemos fundado en nuestros propios conocimientos prácticos, muy prácticos, en materia de construcción de caminos de hierro.

Por eso hemos invadido el que á primera vista parece terreno vedado de la cuestión, el de las operaciones particulares de la Empresa constructora, la cual, por otra parte, al ponerse en contacto con tanta gente como ocupan las obras, con tantas personas interesadas en su crédito, por las relaciones que con ella mantienen, ha entregado y entrega indirectamente á la publicidad una gran parte del conocimiento de esas operaciones, que en principio son de su dominio particular.

Dados, pues, esos ligeros datos adquiridos y nuestra mencionada práctica en la materia, hemos dividido los 316 millones, que hemos supuesto invertidos por la Empresa constructora, entre los 513 kilómetro que consideramos concluidos, y resulta un término medio general de 616.000 reales, cifra sumamente aproximada en nuestro concepto, puesto que, si bien estimamos el coste total de cada kiló-

metro en 900.000 rs., hay que tomar en cuenta que los 284.000 de diferencia los absorben, si es que alcanzan, el mucho material móvil que debe faltar para los 194 kilómetros que, si bien concluidos, aun no se explotan, y que forman parte de los 513 en que hemos distribuido el coste, los gastos generales y otras partidas importantes.

Volvamos ahora á la base y objeto de este artículo, que no son otros que el armonizar las cifras antes expuestas del importe de las obras ejecutadas que asciende á 419.309.894 reales y los 316.000.000 que, segun nuestros cálculos, ha debido pagar la Empresa constructora, ó sean 103.000.000 á favor de esta.

Esos 103 millones son un 32'60 por 100 de la suma en nuestro concepto invertida; pero mucho se equivocarían los que la supusieran beneficio líquido del negocio. No hay nadie que, sin notoria injusticia, pueda negar una ganancia líquida de 20 por 100 á una industria tan aleatoria, mejor aun, tan rodeada de riesgos como la de construir caminos de hierro, sobre todo en España, y en el tristísimo período que atravesamos: la ley de Junio de 1856, al tratar de las liquidaciones, si caducase una concesión, reconoce á las Compañías liquidadas un 15 por 100 en concepto de administración. Y puesto que el 12'60 por 100, que resta hasta el 32'60, es una cantidad á todas luces insuficiente para pagar comisiones, descuentos, quebrantos, intereses y todos los demás gastos que implica la adquisición de capitales y la realización de valores, los beneficios del contratista han debido reducirse considerablemente de su tipo legítimo; han debido bajar lo ménos á la mitad, y un 10 por 100 es bien mezquina ganancia, comparada con la que tranquilamente, sin riesgos, azares, ni disgustos, y lo que es mas, sin producir aumento de riqueza, obtienen los prestamistas del Tesoro; muy mezquina tambien, si se compara con la simple negociación sobre cupones y carpetas de la Deuda pública.

El mismo raciocinio puede aplicarse á la Compañía concesionaria, la cual, si bien ha recibido del Estado, 516 millones, ha pagado y reconocido, sólo á los contratistas señores Debrouse y Quevedo, más de 525 millones de reales, habiendo tenido que soportar tambien por su parte los gastos generales, los de emisión de acciones y obligaciones, los quebrantos y demás onerosísimas cargas que representan los negocios de esta índole, sobre todo en España y en nuestra desventurada época, como con repetición hemos dicho.

Dejamos, pues, aclaradas varias cuestiones importantes de nuestro artículo anterior, á saber:

1.<sup>a</sup> El por qué, para nuestra manera de considerar el asunto y para los fines que nos proponemos de que las obras se terminen pronto, hemos tratado confundidas en una sola entidad á la Compañía concesionaria y á la Empresa constructora.

2.<sup>a</sup> Por qué hemos penetrado hipotéticamente en las operaciones interiores de esta última.

3.<sup>a</sup> Por qué es natural que exista una cantidad, que pudiéramos llamar flotante, de 40 millones que, más ó ménos tarde, ha de pagar la misma empresa constructora.

4.<sup>a</sup> Por qué las cantidades satisfechas á esta última por la Compañía pueden exceder en 103 millones del coste material inmediato que han tenido las obras hasta ahora.



Réstanos hacer una indicación (nada más que una indicación por hoy) sobre un punto que no podemos dejar en suspenso ocho días más, y que también apuntábamos en nuestro artículo anterior. Decíamos que la Compañía tiene un déficit que en sus Memorias aparece de 149 millones, y que según nuestros datos es sólo de 113; pero aquí la palabra déficit debe entenderse naturalmente en el sentido de déficit temporal, pues la Compañía, no habiendo negociado obligaciones sino por 79 millones y medio, cuenta, por las que le restan por negociar, con un contingente de su activo que el día de mañana puede ser de gran importancia. Que no negocie hoy la Compañía estas obligaciones se comprende perfectamente; tendría que emitir las a vil precio, sacrificando la vida futura de la explotación, a la que sobrecargaría con una enormísima carga de intereses, sobre un rendimiento mezquino como el que hoy produciría la venta de esos títulos de interés fijo.

Siguiendo las alternativas propias de todo litigio, tocóles en el primer artículo la peor parte a la Compañía concesionaria y a la Empresa constructora; hoy les ha tocado su turno de ser defendidas. Pero, como la cuestión no ha concluido todavía, pues no ha hecho más que iniciarse, es probable que las alternativas tengan que continuar a medida que las cuestiones lo reclamen.

En la manera de tratar este asunto, y firmes en nuestro propósito de encaminarnos únicamente al interés del país, no nos desviarán de nuestro camino ni las alabanzas que ya nos ha valido nuestro primer artículo, ni las censuras, el desagrado o las persecuciones que nos pudiera acarrear el decir la verdad tal como sincera y lealmente la comprendemos.

B.

Por persona facultativa y bien enterada, se nos advierte que el número de kilómetros que consignábamos en nuestro primer artículo, no es hoy día de 65, sino de 30 solamente. Tanto mejor para todos; si bien en eso de estar o no empezados los 35 kilómetros de diferencia, cabe el que las obras ejecutadas en ellos sean de escasa importancia todavía.

Por lo demás, si nosotros estimábamos en 65 kilómetros la extensión de camino aun sin comenzar, nos fundábamos en que las variaciones de trazado están todavía pendientes respecto a una sección muy importante y en la que parece el gobierno bastante encariñado al proyecto primitivo, a pesar de ser malo; y nos fundábamos también en la extensión de los trozos en que todavía no se ha consumado la expropiación.

De todos modos, que los kilómetros sin empezar sean 65 o sean 30, poco afecta a la cuestión, tratándose de una red de 726 kilómetros; y si hacemos esta aclaración es por dar muestras de que conocemos perfectamente la materia que venimos tratando.

#### TRAMVIAS DEL NORTE Y SUR DE MADRID.

El viernes último se reunieron en el Círculo de la Unión mercantil varios representantes y algunas otras personas, para enterarse del nuevo proyecto de tramvías del Norte y Sur de esta capital que con el existente forma-

rán una completa red radial que se extenderá a toda la población. El proyecto está basado sobre el sistema de coches inventado por el Sr. D. Daniel O'Ryan de Acuña, de que a su tiempo dimos cuenta, y sin cuya invención, por la cual ha obtenido privilegio, no sería realizable llevar las vías por calles cuya estrechez o cuya pendiente no consienten el tránsito de los coches ordinariamente empleados en este género de locomoción.

Entre los asistentes se contaban los Sres. Indo, Saez, O'Ryan, Modet, Castro, Espinosa, Vicuña, Galdo, Beraza, Manzanares, Perillan, Delrieu, Pelletan, Marin, Romero, Monasterio, Bona (D. Javier) y otros varios, propietarios unos, industriales otros, representantes del *Imparcial*, *La Iberia*, *La Epoca*, *El Popular*, *La Prensa*, la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO y algunos otros periódicos más.

Constituida una mesa provisional, para el orden de la discusión, ocupó la presidencia el Sr. Indo, desempeñando las funciones de secretario el director de nuestro periódico, fueron muchos los señores que hicieron uso de la palabra, formando parte de ellos casi todos los representantes de la empresa allí representada, reinando en la discusión el espíritu más unánime en favor de tan importante mejora. De los discursos sólo indicaremos los que tuvieron un carácter más especial.

El ingeniero Sr. Vicuña consideró el proyecto bajo el punto de vista técnico, atribuyéndole no sólo el valor particular que tiene para utilizarse en Madrid, sino considerándolo un progreso técnico de importancia aplicable a las demás poblaciones y a las carreteras.

El Sr. Galdo, consideró el gran servicio que las nuevas líneas de vía estrecha aplicadas al servicio urbano prestarán a la salubridad y a la higiene, consintiendo que Madrid se ensanche, sin perjuicio de conservarse la facilidad de las comunicaciones.

Otro ingeniero el Sr. Castro, expuso las grandes ventajas, que para la comodidad, mejora de los hábitos y costumbres públicas y hasta para el mejoramiento moral, presentan las comunicaciones fáciles, rápidas y económicas, que consienten los grandes fines que la urbanización moderna persigue: urbanizar el campo, rurizar la urbe.

La reunión terminó, después de haber acordado contribuir todos los concurrentes a la más pronta realización del proyecto, por varios medios que lo hagan simpático y popular en Madrid; pues en cuanto a los medios materiales de realización la empresa los tiene más que suficientes.

Durante la reunión, se distribuyó una Memoria impresa, acompañada del plano general de la red de tramvías y los dibujos de los nuevos coches inventados por el señor O'Ryan, trabajo dedicado al Excmo. ayuntamiento de Madrid.

No cabe siquiera la duda de que esta corporación, compuesta de tantas ilustraciones, acogerá el proyecto con el interés que merece y con que lo han acogido en particular muchos de los miembros del cuerpo municipal.

Como hemos de volver sobre este asunto, nos limitamos a la precedente ligerísima reseña, limitada además por la circunstancia de estar ya casi confeccionado este número cuando se celebró la Junta en la que nos tocó la honra de tomar parte.



## SOCIEDAD DE RIEGOS DEL GUADIANA.

La *Gaceta* del día 20 del corriente Agosto ha publicado el acta de fundación de esta Sociedad, constituida en París, en 16 de Marzo de 1874, ante D. Teodomiro Avendaño, vicecónsul de España en aquella capital, y dos testigos, compareciendo los Sres. D. Isidoro Lopez Viñas, natural de Cuenca, vecino de Madrid, abogado y propietario; D. Carlos Felipe Bocher, propietario, vecino de París y habitante rue Saint Florentin, núm. 7; D. Carlos Bonnefond, ingeniero industrial, vecino de Ivry-Sur-Seine y habitante rue Nationale, núm. 57; D. Eduardo Clauchet, vecino de Seulis; D. Ernesto Donner, industrial, vecino de París y habitante rue de la Victoire, núm. 60; D. Carlos Lartigue, propietario, vecino de la misma y habitante rue de la Vielle Estrapade, núm. 7, y D. René Ravot, banquero, vecino de París y habitante rue de la Bourse, número 3; los cuales después de haber asegurado hallarse en el pleno goce de sus derechos civiles y con la capacidad legal necesaria para otorgar la escritura de constitución de Sociedad, dijeron que habían convenido y tratado de formar una Sociedad anónima titulada de «Riegos del Valle del Guadiana», con domicilio en París y en el pueblo de Argamasilla de Alba, provincia de Ciudad-Real; y al efecto acordaron establecer bajo los estatutos que tienen aprobados.

Las bases y cláusulas principales de los estatutos los hemos publicado en nuestra GACETA en el número correspondiente al 19 de Julio próximo pasado. Consignamos sin embargo su publicación en el diario oficial, á fin de que puedan ver íntegro el citado documento aquellas personas á quienes interese su lectura textual.

Dentro de poco habremos de ocuparnos del estado actual de la Sociedad de Riegos del Guadiana, que va venciendo todas las dificultades que en nuestro desgraciado país se presentan para la realización de toda empresa útil; aun para aquellas que, como la que nos ocupa, tienen una posición perfectamente despejada y sólida; tan sólida y despejada como lo es una explotación de propiedad particular, que no en otra cosa consisten las operaciones de la Sociedad de Riegos del Guadiana.

## CATÁSTROFE DEL PUENTE DE SUMIDEROS.

Otro crimen horrendo hay que apuntar á la fúnebre cuenta de los carlistas. El sábado 22 del corriente, á las doce de la noche, una partida de 30 carlistas obligó á los trabajadores del ferro-carril cerca de Almansa á levantar los rails y maderas del puente de Sumideros, donde se hundió un tren de mercancías y parte de otro. La partida estuvo presenciando el destrozo, y gracias á que tuvo humanidad para hacer que se apearan los empleados de los trenes. El proceder de los carlistas no se comprende en pleno siglo XIX.

La primera noticia de tan bárbaro atentado, la recibió el ministro de Fomento á las ocho de la mañana del domingo. Inmediatamente comunicó el telegrama á Gobernación y Guerra y adoptó por su parte las disposiciones convenientes para remediar, en lo que de sus facultades depende, las consecuencias de tal desastre. El tren 105 que-

dó completamente destrozado y el 115 sólo sufrió ligeras averías. La altura de que cayeron era de 8 1/2 metros. La partida no se contentó con esto, sino que después se presentó en la estación de Venta de la Encina, se apoderó de la recaudación de la Compañía y destrozó los aparatos telegráficos.

## PRENSA EXTRANJERA.

*Moniteur des intérêts matériels.*—Ocupase de la concesión hecha al municipio de Bilbao para imponer 50 céntimos á la exportación de cada tonelada de mineral de hierro; medida que, si bien el colega la aprueba como recompensa nacional á los sacrificios de la heroica villa, cree y con razón que esta recompensa hubiera debido salir de los derechos que percibe el Estado; y no aumentando estos derechos con perjuicio de la exportación que naturalmente habrá de resentirse por el nuevo tributo.

Da cuenta de la Memoria presentada á la Junta general de accionistas de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz.

*La Semaine financière.*—Publica íntegra la Memoria de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante.

Dice que el reconocimiento del gobierno español ha sufrido una parada; pero el colega cree que el acuerdo está resuelto entre las grandes potencias y que el asunto se resolverá pronto y en sentido afirmativo.

«El Moviliario español parece algo detenido en su carrera hacia el tipo de 600 francos por las muchas realizaciones que son efecto bastante natural de la rápida subida que acaba de tener.»

«Existe alguna excitación en el mercado de fondos españoles: el reconocimiento por las potencias del gobierno del general Serrano no se pone en duda; pero se esperaba mayor apresuramiento. Por otra parte, los procedimientos del Sr. Camacho producen gran desconfianza; y podría suceder que la situación financiera, ó más bien la conducta financiera de España fuese objeto de algunas representaciones que precedieran al reconocimiento y quizás lo retardarían.»

*Journal des actionnaires.*—Extracta la Memoria de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz.

«La exterior española oscila entre 18 1/2 y 18 3/4. Se anuncia que el reconocimiento del gobierno español encuentra todavía algunas dificultades de parte de ciertas potencias; pero este gran acto puede considerarse, sino como realizado, al menos como decidido.»

*Journal des chemins de fer.*—Publica un pequeño extracto de la Junta general de la Compañía de Ciudad-Real á Badajoz, celebrada el 26 de Abril del corriente año, y consigna textualmente los acuerdos tomados.

*L'Industrie.*—«Los fondos españoles están un poco más firmes: la exterior vale á 18 3/4. Se anuncia que en Francfort, en Berlín y en Londres, los tenedores de la exterior, que no cobran ningún interés desde hace más de un año, reclaman enérgicamente cerca de sus gobiernos respectivos para que, antes del reconocimiento del gobierno español, este se ponga en camino de hacer honor á sus compromisos. ¿Por qué los tenedores franceses de rentas españolas no insisten en el mismo sentido cerca de su gobierno?»

Publica un extracto de la Memoria de Sevilla á Jerez y Cádiz.

También da cuenta de la Junta general de la Compañía de Ciudad-Real á Badajoz celebrada en el mes de Abril último.

Publica íntegra la Memoria de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante.

*Moniteur de la Banque.*—«En cuanto á España la situación no ha tomado un carácter menos favorable. Explicaciones satisfactorias, ó cuando menos suficientes, se han dado sobre el presunto concurso prestado por algunos de nuestros funcionarios á los car-



listas. El incidente parece, pues, descartado, y como, por otra parte, se ha concluido por donde se debió empezar; es decir, reconociendo el gobierno del general Serrano, las buenas relaciones parecen completamente restablecidas entre los dos países separados por los Pirineos.»

Dice después que el reconocimiento del gobierno español, que cada día se considera más seguro, le dará mucha fuerza moral, pero no traerá recursos á las arcas del Tesoro.

«El Crédito moviliario español prosigue su marcha triunfal, reconociéndose en ello la mano que impulsaba en otras ocasiones el Moviliario francés hasta 2 000.»

*La France financière.*—Dice que el Sr. Echegaray, antes de salir del ministerio había propuesto un arreglo que aceptaban los acreedores; pero que no habiendo gustado á su sucesor el Sr. Camacho, este ha propuesto otro arreglo, considerándolo mucho mejor, pero que no lo aceptan los interesados. El Sr. Echegaray hizo espontáneamente la proposición en la cual puso su firma con autorización del Consejo de ministros: el comité inglés aceptó esa proposición; y el Sr. Camacho sin tener en cuenta que la firma de su predecesor quedaba en descubierto, dice que no ejecutará los compromisos contraídos legalmente. De aquí que los tenedores de cupones vencidos, ejerzan en este momento una fuerte presión sobre el gobierno inglés, al que conjuran para que no reconozca á España antes de que el gobierno haya hecho honor á sus compromisos.»

Dos correspondencias de Madrid que publica el colega hacen una pintura tan horrible como exacta del estado militar y económico de nuestro país, que no nos atrevemos á reproducir.

## DOCUMENTOS OFICIALES.

### MINISTERIO DE HACIENDA.

#### EXPOSICION.

Sr. Presidente: El decreto de 26 de Junio último autorizó al ministro que suscribe para efectuar una segunda emisión de bonos del Tesoro por la suma de 250 millones de pesetas garantidos por los bienes nacionales que restan por vender, y por los pagarés de la misma procedencia que se hallan en poder del Tesoro.

Tuvo por objeto la expresada emisión satisfacer con su producto y en la forma allí indicada las letras, pagarés, valores amortizados, cupones vencidos de la Deuda pública y el canje de billetes del Tesoro, siempre que los tenedores de todos estos valores lo solicitasen antes de 31 de Julio último.

Posteriormente y por decreto de 28 del anterior se adoptó una forma más ventajosa de pago para los tenedores de letras y pagarés del Tesoro que estaban garantidos por títulos de la renta perpétua del 3 por 100, de manera que sólo resta recoger los demás valores indicados y este es un deber de justicia y de conveniencia que hay necesidad de cumplir si el crédito ha de mejorar y las operaciones del Tesoro han de ajustarse á formas convenientes.

La cuenta cerrada por este centro directivo en 31 de Julio demuestra que varios interesados han presentado carpetas á conversión por la cantidad de 23.243.911 pesetas, los cuales, y con arreglo á lo dispuesto en dicho decreto de 26 de Junio, tienen derecho á recibir 33.228.130 pesetas en bonos del Tesoro. Hay, pues, necesidad de continuar la operación de pagar las carpetas de cupones y valores amortizados por los medios de subasta pública previstos en otro decreto de aquella misma fecha.

Los bonos que restan disponibles, deducida la suma indicada, ascienden á 216.771.870 pesetas; y el ministro que suscribe, teniendo en cuenta las circunstancias por que el país atraviesa y la depresión con que como consecuencia natural de ellas se cotizan los valores públicos, cree prudente no hacer uso de toda esta su-

ma para lanzarla de una vez al mercado, y se limita á proponer se abra una suscripción de los indicados bonos por sólo la suma de 75 millones de pesetas. Se ha fijado en esta cantidad, porque es próximamente la que los compradores de bienes nacionales necesitan adquirir anualmente para rescatar los pagarés que tienen empeñados; y esta circunstancia, y la seguridad de la amortización que consigo llevan estos valores, hará que no sufran perjuicio sensible los que todavía circulan en la plaza.

Por las consideraciones expuestas el ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de ministros, tiene el honor de proponer á V. E. el siguiente decreto.

Madrid 24 de Agosto de 1871.—El ministro de Hacienda, Juan Francisco Camacho.

#### DECRETO.

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

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se faculta al ministro de Hacienda para enajenar por suscripción pública 75 millones de pesetas de bonos del Tesoro de la segunda emisión autorizada por el decreto de 25 de Junio último.

Art. 2.º El precio de los bonos del Tesoro con el cupon de Enero de 1875 será de 44 por 100, y el pago del importe de la suscripción se verificará por mitad en dos plazos, el 26 de Setiembre y el 25 de Octubre próximos.

Art. 3.º La suscripción tendrá lugar en la tesorería central y en las administraciones económicas de las provincias desde la publicación de este decreto hasta el 15 de Setiembre próximo en que quedará cerrada. Se admitirán proposiciones por múltiplos de 500 pesetas; y si excediesen de los 75 millones de pesetas indicados, la adjudicación será proporcional.

Art. 4.º El Tesoro entregará á los suscritores el mismo día del segundo plazo las oportunas carpetas provisionales á fin de que, interin no se canjeen por los bonos definitivos que se confeccionan, sean admitidas sin obstáculo de ninguna clase en pago de los bienes nacionales que se vendan ó hayan vendido con posterioridad al decreto-ley de 28 de Octubre de 1868.

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

### MINISTERIO DE FOMENTO

Ilmo. Sr.: Vista la instancia promovida con fecha 10 del corriente por D. J. Sierra y D. T. de Ibarrola, en que al exponer como administradores de la Compañía de los ferro-carriles del Norte de España haberse llevado á debido efecto entre esta y la de Alar del Rey á Santander el convenio celebrado para la cesión de este camino á la primera de dichas empresas, solicitan en nombre de la misma la debida aprobación de la transferencia que aparece del testimonio que acompañan de la escritura pública otorgada en 27 de Junio último:

Visto este documento:

Considerando que reconocida legalmente la Sociedad anónima, Nueva Compañía de Alar á Santander, como única concesionaria hasta el presente de la indicada línea en virtud de la real orden de 30 de Mayo de 1871, posee la actitud legal necesaria para trasferir los derechos y obligaciones que constituyen la concesión de que se trata mediante las formalidades establecidas en tales casos:

Considerando que la escritura pública, cuyo testimonio se ha presentado por los recurrentes acompañado de otros documentos autorizados en debida forma, no adolece de defecto alguno que la invalide:

El presidente del Poder Ejecutivo de la República, conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, se ha servido



acceder á lo solicitado, y aprobar por lo tanto la trasferencia de la concesion del ferro-carril de Alar del Rey á Santander hecha por la Compañía del mismo en favor de la de los del Norte de España, que que lará subrogada desde luego en todos los derechos y obligaciones inherentes á la concesion de que se trata.

De orden del expresado presidente lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 21 de Agosto de 1874.—Alonso.—Sr. Director general de Obras públicas.

### FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

*Inglaterra.* En la semana terminada el 2 de Agosto, los ferro-carriles ingleses han recaudado 1.291.926 libras, contra 1.195.155 en la correspondiente de 1873; y el producto medio por dia y kilómetro ha resultado de 186 pesetas, contra 185.

*Francia.* En la línea de Angulema á Limoges continúan las obras con actividad: el movimiento de tierras está muy adelantado y muchas estaciones están casi acabadas; la de Limoges se eleva rápidamente. Se cuenta con que la seccion de este punto á Saint-Junien podrá abrirse antes del invierno próximo, y se espera que poco despues podrá inaugurarse la línea entera.

Las obras del camino de Sables-d'Olonne á Tours han empezado por diferentes puntos á la vez.

Durante la semana se han publicado cuatro decretos declarando de utilidad pública la construccion de otras tantas líneas, y se han dictado diversas disposiciones sobre trasposos de concesion y otros asuntos de interés para las Compañías.

*Italia.* La Sociedad de los ferro-carriles sud-austriacos lombardos queria aumentar las tarifas en la red de la Alta-Italia; pero se ha decidido administrativamente que la Compañía no tiene derecho de verificar ese aumento sin el consentimiento del gobierno. No se dice si la Compañía admite esta decision, sin apelar de ella ante los tribunales.

*Rumania.* La nueva Sociedad de los ferro-carriles rumanos parece bastante embarazada para cumplir sus compromisos; es decir, para construir las líneas á razon de 270 000 francos por kilómetro. El Estado garantiza 7 1/2 de interés sobre esta suma.

### COMPAÑIA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

### MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA Y DE ORENSE Á VIGO.

(Continuación.)

*MEMORIA y proyectos de convenio con los diferentes acreedores de la Compañía presentados por el Consejo administrativo en la Junta general de señores accionistas celebrada el dia 25 de Mayo de 1873, aprobados en la misma y confirmados en la de 31 de Mayo de 1874.*

Los deseos, constantemente manifestados por el Consejo administrativo de la Compañía de los ferro-carriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo, de obtener un arreglo de sus diferentes acreedores, han nacido, no sólo de la necesidad de atender á las reclamaciones de ellos, como era justo, sino tanto y más de la situacion verdaderamente excepcional en que dicha Compañía se ha encontrado, por motivos extraños y superiores á su voluntad, toda vez que los productos de la única línea que tiene en explotacion (que es la de Medina del Campo á Zamora) casi nunca han bastado para atender á cubrir las más perentorias obligaciones. Ha visto en esto defraudadas la Compañía sus esperanzas, ni más ni menos que los acreedores, engañados todos quizá por los equivocadissimos cálculos que el gobierno presentara relativamente á los productos de la explotacion, al anunciar la subasta de aquella línea.

Que no ha podido reducirse más el coste de la explotacion y

administracion, se demuestra con el hecho de que en cuantas ocasiones han acudido los obligacionistas á dicho Consejo, lo primero que este les ha pedido y, conseguido á veces, es que examinen sus libros y recorran la línea, para que manifestasen franca y claramente despues, si creian que era posible hacer aún economías, sin que nunca, en ninguna ocasion, hayan acertado á proponer los delegados de dichos obligacionistas ninguna reduccion de gastos.

Partiendo, pues, de estos antecedentes, y no ofreciendo como no ofrece la explotacion de Medina del Campo á Zamora rendimientos bastantes hasta el presente año, para cubrir sus obligaciones, ha querido dar la prueba más solemne de su sincerísimo deseo de no aplazar el cumplimiento de ellas en lo posible, proponiendo á todos sus acreedores en general, las soluciones que hoy está en su mano ofrecer, y que no son otras que las dos siguientes: ó bien entregar, desde luego, á los obligacionistas, sin procedimiento judicial de ninguna especie, la dicha línea de Medina del Campo á Zamora, única que hallándose en explotacion puede ofrecer algunas utilidades y ser enajenable ó arrendable, ó bien convertir á esos, y todos los demás acreedores, en partícipes ó gestores de los intereses generales de la Compañía, siguiendo así el ejemplo de otras Compañías, y entre ellas la de Ciudad-Real á Badajoz.

Y que cualquiera de estas dos soluciones es el máximum á que pueden aspirar sus acreedores, plenamente se justifica con recordar tan sólo lo que se establece en el art. 4.º de la ley de 12 de Noviembre de 1869. Dice dicho art. 4.º lo siguiente:

*«Los acreedores de una Compañía tienen como garantía en los casos de caducidad:*

1.º *Los rendimientos líquidos.*

2.º *Cuando dichos rendimientos no bastaren, los que produzcan las obras vendidas en subasta pública, por el tiempo que reste de la concesion, bajando del precio del remate el importe de la garantía, retirada del depósito, y los gastos de aprecio y subasta.»*

Es decir, que, suponiendo que por un procedimiento judicial, tal y como lo ha intentado alguno que otro obligacionista, se hubiese obtenido la suspension de pagos, y transcurridos los plazos señalados por la misma ley, la consiguiente caducidad de la concesion, todo lo más á que podrian aspirar los obligacionistas en general, seria al producto de las obras, vendidas en pública subasta, y con las rebajas que en el referido art. 4.º de la ley quedan ya enumeradas. Pero es de tener presente, que en el artículo 12 de la misma ley se establece un orden de preferencia, en el cual tienen otros acreedores antelacion á los obligacionistas, como son los que poseen créditos procedentes de trabajo personal, y los que los tienen por expropiaciones, obras y materiales no satisfechos por parte de la Compañía. Solamente despues de todos estos, aun verificada ya la venta de las obras tendrian derecho los obligacionistas á cobrar algo por cuenta de sus créditos, adjudicándoseles lo que del importe de dicha venta quedase libre, una vez satisfechas aquellas primeras obligaciones. Pues ahora bien: al proponer como se propone á esos mismos obligacionistas entregarles la línea de Medina del Campo á Zamora, sin intervencion ni gastos judiciales, liberándola de la dicha preferencia de los acreedores personales y por obras, claro y evidente es que se les ofrecen dos grandes ventajas; la primera, la de entrar en posesion, desde luego, de aquello mismo que sólo despues de transcurrir mucho tiempo y con gastos de consideracion pudieran obtener; la segunda, descartar de su temible y forzosa preferencia los créditos del personal y de obras, los cuales quedarian exclusivamente afectos en forma legal á la línea de Orense á Vigo. Para que los terminos materiales de esta proposicion puedan debidamente apreciarse y evitar cuestiones ó complicaciones, se fija como valor de la línea de Medina del Campo á Zamora la cifra de 7.260 000 escudos, que es el coste estricto de la misma, sin incluir en esta cantidad los gastos de administracion, ni los de Direccion, constitucion de la Compañía, emision de acciones y



obligaciones, ni otros muchos de diversa índole. Y como las 96.000 obligaciones que han de quedar en circulacion de las 104.000 emitidas, computándolas al precio máximo de emision, que ha sido el de 40 por 100, representan una cantidad de 7.296.000 escudos, nada puede oponerse, en rectos principios de justicia, al cambio de la línea construida y estado de explotacion, por las citadas obligaciones. Sean hoy los que se quiera los productos de la línea de Medina del Campo á Zamora, cosa que ni pudo preveer, dados los cálculos oficiales, ni puede remediar la Compañía, más que nadie perjudicada en el asunto, lo cierto y positivo es, que costó materialmente, y representa un valor real de todo punto igual al de todas las obligaciones emitidas, suponiendo (que es un mera suposicion) haberse emitido todas por el tipo más alto. Y aun pudiera esforzarse esta consideracion, recordando el valor actual ó cotizabile de las obligaciones, y el del ferro-carril cuya adjudicacion se propone; porque bien sabido es que desde 1865 acá la cotizacion de las tales obligaciones no ha pasado del 10 por 100, mientras que por su parte el dicho ferro-carril se halla en progreso de productos, á pesar de las dificultades de los tiempos.

Pudiera aquí ocurrirse la observacion de que la Compañía no es solamente concesionaria de la línea de Zamora, sino que tambien lo es de la de Orense á Vigo, por lo cual parece, á primera vista, como que debiera asimismo hacerse entrega de esta última concesion á los obligacionistas.

A eso tenemos que contestar todo lo que sigue: 1.º Que no hallándose esta última línea en explotacion, sino en construccion, con ella no se darian sino obligaciones y gastos, en lugar de productos de ninguna especie. 2.º Que los accionistas hasta aquí de Medina del Campo á Zamora, y que, si fuese nuestra proposicion aceptada, pasarian á serlo únicamente de la de Orense á Vigo, tendrian que dar, en el caso de cederse tambien á los acreedores esta última línea, por absolutamente perdidos sus intereses; lo cual los alejaria, no sin motivo, de una proposicion de convenio de tal especie, prefiriendo estar y quedar á las resultas que la ley y los acontecimientos por sí solos produjeran. 3.º Que no faltando ya más que seis meses para poner en explotacion la línea de Orense á Vigo, y no pudiendo hacerse la trasferencia de la concesion á los obligacionistas sin la aprobacion del Estado, y sin que de por sí ellos constituyesen una Compañía con capital bastante para la terminacion de las obras, seria ya de todo punto imposible cumplir la condicion ineludible de darlas fin en el plazo que resta, caducando, por tanto, la concesion, puesto que el art. 4.º de la ley de 18 de Octubre de 1869, textualmente dice: «Se señala el día 24 de Noviembre de 1873 como término *impro-rogable* para entregar á la explotacion las líneas que comprende la presente ley.» Al entregar, por lo tanto, estas obras á los obligacionistas, se les proporcionaria una verdadera decepcion. 4.º Que esto tampoco podria hacerse legalmente, por convenio entre ambas partes, ni con la mera aprobacion del gobierno, porque el art. 6.º de la última ley citada previene, que «*quedan vendidas á retro al Estado por las Compañías sus respectivos ferro-carriles por las cantidades que reciben en préstamo, si á los quince años de la explotacion no hubiesen reintegrado el capital y los intereses.*» Y en su art. 4.º dice: «*que el Estado tendrá el carácter y derecho de acreedor refaccionario sobre las obras y materiales en que se haya invertido el anticipo á que se refiere el mismo número 2 del art. 1.º, y gozará, por tanto, de la consiguiente preferencia para su reintegro.*»

Como se vé, por el primero de tales artículos, la propiedad de la línea de Orense á Vigo está sujeta á contingencias que la hacen mucho menos importante de lo que pudieran creer á primera vista los obligacionistas. El segundo de los citados artículos demuestra tambien muy claramente, que, una vez quebrada la Compañía y caducada la concesion de Orense á Vigo, el Estado como acreedor refaccionario, y expresa, y especialisimamente preferido por la ley, tendria derecho á cobrarse con el valor de las obras ejecutadas, de sus crecidos desembolsos, antes que los obli-

gacionistas, reduciendo á la nulidad el derecho de estos, aún en el caso de que realmente tuvieran todo el que pretenden. Ni se formen la menor ilusion los que hoy tal vez piensan que, convirtiéndose ellos en concesionarios de la línea de Orense á Vigo, podrian aplicar al pago de los intereses de las obligaciones, el importe de la subvencion y del anticipo señalado en la ya referida ley, pues el art. 1.º y final del párrafo primero de ella dice expresamente, que «*no podrán en ningun caso destinarse dichas sumas sino al pago de trabajos hechos en la correspondiente línea férrea.*» Y al final del párrafo segundo del mismo artículo se vuelve á repetir esta condicion nuevamente. Que no podrian tener otra aplicacion que la señalada las tales sumas, aun cuando hubiese quien intentara faltar á la ley, perfectamente se comprenderá con sólo saber: primero, que hay una inspeccion facultativa del gobierno; segundo, que aun dado el caso de la declaracion de quiebra, segun el art. 13 de la ley de 18 de Octubre del 69, *el Consejo de liquidacion se compone de un presidente, nombrado por el gobierno, y dos representantes de los accionistas*, al paso que no hay más que uno por cada grupo de acreedores. Es decir, que la intervencion es bastante y aun sobrada, para impedir que pudiera llevarse á cabo semejante propósito, el cual seria además ilícito de todo punto.

En resumen: los obligacionistas deben tener presente, que aun supuesto el caso de prosperar sus gestiones, judiciales, declarándose definitivamente en quiebra la Compañía, no bien se realizase este acto, apareceria al punto un acreedor con preferencia á todos los demás, que seria el gobierno, por el texto expreso de la ley; seguirianle inmediatamente despues los créditos del personal; tras esto vendrian el constructor, los contratistas especiales de obras y aquellos á quienes se adeudan expropiaciones: por todo lo cual, los obligacionistas segurisimamente perderian la casi totalidad de sus créditos; obteniendo muchas menores ventajas, de todos modos, que las que de completa buena fé les ofrece la Compañía en el día de hoy.

Pero si la exposicion de estas razones no fuera bastante para llevar el convencimiento de las ventajas de nuestro primer proyecto de convenio á los obligacionistas, todavia el Consejo de administracion está dispuesto á sacrificios de otra índole, que con igual buena fé les ofrece. Dados los recursos de que puede disponer, y la imposibilidad absoluta de satisfacer la totalidad de los créditos; dada la necesidad de hacer ya hoy fácil y expedita la marcha de la Compañía, para desarrollar los trabajos de la línea de Vigo, y que terminen en breve (cosa absolutamente imposible en la actualidad, pues no ha de contraer ella compromisos para épocas ó plazos, en los cuales no tiene seguridad de existir legalmente), la Compañía no posee otro remedio eficaz que el de proponer en segundo término un convenio, por el cual los acreedores se conviertan en partícipes y gestores de la administracion de la misma; que es lo que ha hecho, entre otras empresas, la de Ciudad-Real á Badajoz, la cual por la importancia de los productos de su línea, no puede ciertamente compararse con la que nosotros representamos.

El segundo convenio que proponemos, se halla calcado en bases muy semejantes al ya celebrado por la Compañía referida, con estas solas modificaciones: no reconocer, ni canjear por acciones nuevas los cupones vencidos de las obligaciones; no reconocer, ni canjear los intereses que adeudan á las acciones por el período de construccion, y á que tienen derecho, segun los estatutos; dejar por nuestra parte desde luego seis plazas vacantes en el Consejo administrativo, para que, una vez aceptado el convenio, sean provistas en representantes de los diversos grupos de acreedores, y tenga así dentro de él todos ellos la representacion debida.

Los dos proyectos de convenio que se acaban de exponer, frutos del estudio, la meditacion y la experiencia del Consejo administrativo, sinceramente creemos que encierran, cuanto puede hoy hacerse para armonizar los diferentes intereses comprometidos en



este asunto, y que exigen á un tiempo atencion y amparo. El interés de todos, el interés comun nos guía al proponerlos, y confiamos en que por lo ménos se hará cumplida justicia á nuestros buenos deseos y leales propósitos.

Si no hubiéramos acertado en nuestra obra, ó si por equivocados motivos dejasen de aceptar uno y otro proyecto los diversos grupos de acreedores llamados á juzgarlos, con la tranquilidad de nuestra conciencia y la rectitud de nuestras intenciones nos consolaremos de la inutilidad de estos esfuerzos, encaminados á salvar, hasta donde ya es posible, los varios y complicados intereses que nos están encomendados.

(Se concluirá.)

## FERRO-CARRIL DE ALAR A SANTANDER.

(Conclusion).

### Material y traccion.

Las toneladas brutas kilométricas arrastradas en el presente ejercicio han sido. . . . . 85.095.035  
excediendo al arrastre del año anterior en. . . . . 22.145.505  
á consecuencia del extraordinario tráfico que ha afluído á la línea.

Por la misma causa presenta el recorrido de las máquinas un aumento de kilómetros. . . . . 277.574  
por haberse elevado este año á. . . . . 734.859

Las 6 máquinas compradas á la Compañía del Norte han dado los mejores resultados, adaptándose perfectamente á nuestra línea á los trasportes de grande y pequeña velocidad.

En el estado de trabajos de conservacion que se acompaña al final de esta Memoria, se expresan detalladamente las transformaciones, reformas y reparaciones que ha experimentado el material móvil durante el ejercicio, quedando sólo por mencionar la modificación proyectada para las máquinas de mercancías «Vaessen» que ha sido ya aplicada en el ejercicio que nos ocupa á la máquina núm. 22.

El objeto de esta modificación es:

1.º Reducir la carga excesiva que gravita sobre la rueda trasera motora, á consecuencia del acopio de combustible, cuyo peso actúa en gran parte sobre esta rueda, con grave perjuicio de la conservacion de la vía y de la misma máquina.

2.º Trasladar el acopio de combustible sobre un tender ordinario enganchado á la máquina, que permita reunir á un cargamento de carbon de más importancia que el actual, un abastecimiento de agua suficiente para reducir el número de paradas en marcha que tienen que hacer actualmente estas máquinas, por la insuficiencia del combustible y agua que llevan.

3.º Evitar con el freno del tender el empleo continuo del que actúa sobre las ruedas de las máquinas, con perjuicio de la conservacion de las ruedas y del mecanismo, reservándolo para circunstancias excepcionales en que se trata de dominar un excesivo empuje del tren en las grandes pendientes de la línea.

4.º Conservar en la seccion de Fraguas á Reinosa toda el agua de la máquina, que se alimentará sólo de la del tender, con objeto de sustentar el peso adherente y potencia de arrastre máximo de este tipo de máquinas.

5.º Perfeccionar y garantizar el servicio de alimentacion de la caldera y el derrame de arena para evitar el patineo, cuyos órganos son muy completos é inciertos en las máquinas de este tipo.

La máquina número 22, completamente restaurada y así modificada, quedó concluida el 31 de Diciembre de 1873; esta en servicio desde aquella fecha, demostrando por su constante é irreprochable trabajo, haber conseguido las ventajas que se propusieron al proyectar la modificación.

Con cargo á gastos de reparacion, se han pagado reales ve-

llos 343.773'60 á cuenta de las máquinas compradas, y se han hecho los siguientes trabajos: renovacion de hogares y de tuberías caloríficas; montado y modificación de 20 coches y 30 vagones para adaptarlos á los tipos del Norte; reconstrucción de 75 vagones ingleses retirados ya del servicio por su estado de vetustez y deterioro, dejándolos en perfecto estado para los trasportes siguientes:

14 vagones cerrados para el transporte de combustible del servicio de la Compañía.

60 vagones de bordes de 0'm600 para trasportes de minerales, y

1 vagon-cisterna para suplemento del servicio de alimentacion de agua en la línea.

También se ha atendido á la mejora de la instalacion de los talleres generales ejecutándose en ellos las obras que siguen:

Se ha variado la situacion del martinete, modificando sus cañerías y aparatos de toma y escape del vapor, con lo que se ha conseguido reducir á los dos tercios el consumo de combustible.

Se ha instalado una doble trasmision intermedia, estableciendo la comunicacion del movimiento entre las dos grandes trasmisiones generales del taller, con la cual uno sólo de los motores mueve todas las máquinas útiles, quedando el otro de repuesto.

Se ha instalado un hornillo de temple y una caldera para el lavado al vapor de las piezas de las máquinas.

Se ha organizado y establecido un almacen especial para la conservacion, confeccion y depósito de todas las herramientas necesarias para los operarios del taller.

También se ha organizado y establecido un almacen especial para los modelos, clasificándolos y colocándolos convenientemente.

Otros varios trabajos, aunque de ménos importancia, se han llevado á cabo en los talleres para completarlos, hacer económico su servicio, y ponerlos á la altura que su magnífica y primitiva instalacion requiere, y á la que se encuentran los de otras líneas con los cuales pueden competir en la proporcion debida.

Los 100 vagones cerrados, contratados con Mr. Ch. Bonnefond, de Paris, y de los cuales eran

50 con freno de palanca y una sola almohadilla,

25 — de husillo y garita y

25 — automotor «Guerin» modificado.

desembarcaron en Santander en Noviembre y Diciembre, quedando montados 10 al finalizar el ejercicio. A fin de Febrero del presente año de 1874 habia ya montados otros 35 y 15 más se hallaban muy adelantados.

### Vía y obras.

La vía se ha conservado en buen estado, empleándose los materiales siguientes:

12 500 traviesas,

6 266 carriles, de los que 3 921 han sido del sistema «Vignolle» y los restantes del de simple T,

31 840 escarpas,

2 873 bridas,

19.877 tornillos de brida,

12.944 cojinetes de junta é intermedios,

10.678 cabillas de hierro,

20.824 cuñas,

5.000 metros cúbicos de balasto y

7 cambios de vía.

El número de bridas empleadas se explica por la colocacion de ellas en los apartaderos, donde, sin duda por no entrar máquinas no las habian colocado.

Se ha continuado la operacion de cortar los carriles de simple T inutilizados por sus extremos, para volverlos é colocar en la vía.



Se ha atendido como era debido á la conservacion de las explanaciones, restableciendo sus cunetas, quitando todos los desprendimientos de los taludes y recreciendo los terraplenes de los kilómetros 77, 78, 79, 81, 112 y 113 para asegurar la vía.

Las nieves del mes de Febrero interceptaron la vía y el deshielo produjo despues un desprendimiento en el kilómetro 57, de 10.000 metros cúbicos próximamente.

Se concluyó el pintado de los puentes de hierro que faltaban y se reemplazaron los largueros de madera de las obras de fábrica donde fué necesario.

Al puente de Renedo se ha atendido con un cuidado especial, para asegurar la circulacion ínterin se termina el que está haciéndose de hierro.

Se han reparado por completo los edificios de las estaciones de Guarnizo, Corrales y Santa Cruz, así como tambien los de las de Reinosa y Bárcena, habiéndose retejado y hecho pequeñas reparaciones, en todos los demás, en las casillas de guarda-barreras de los pasos á nivel y demás obras de la línea.

Se han reemplazado 8 kilómetros próximamente de vía de simple T por la del sistema «Vignole».

Amenazando ruina el revestimiento del túnel de Las Llosas en una longitud de 15 metros, se empezó su reconstruccion ejecutando un radier en forma de bóveda invertida, para evitar los efectos del empuje de las tierras que tienden á levantar el terreno en aquel punto.

Con cargo á construccion se han construido en la estacion de Santander tres almacenes ó muelles cubiertos que ocupan una superficie de 4.300 metros cuadrados; uno descubierto de 800 metros superficiales para la pipería; vías nuevas que suman una longitud de 2.560 metros y carreteras de 8 metros de ancho en un largo de 300 metros próximamente, y por último:

Se empezó la explanacion para la estacion definitiva comprándose el terreno necesario.

En Cajo se hizo de orden del gobierno un muelle cubierto de 720 metros cuadrados, y para su acceso una vía y una carretera. Tambien se colocó una cañería para utilizar las aguas de un manantial.

En Boó se hizo la explanacion para un apartadero ordenado tambien por el gobierno.

En Corrales se construyó un muelle descubierto con su vía y carretera correspondiente para el servicio del mineral de hierro.

En Bárcena se hizo un muelle para el carbon.

En Reinosa se construyó un apartadero para la fábrica de aguardientes; y una habitacion en la cochera de máquinas para el jefe del depósito.

En Pozazal y Mataporquera se empezó la explanacion ordenada por el gobierno para colocar nuevos apartaderos de 300 metros.

En Alar se concluyó el cerramiento de pared y se hizo un almacén cubierto, á medias con la Compañía del canal de Castilla.

Todo el material de hierro para el puente de Renedo se encuentra ya al pié de obra, y su estado el 23 de Febrero último era el siguiente:

Terminado el puente de servicio;  
Concluida la hinca de los cilindros del primer estribo (lado de Santander), se estaba colocando la coronacion;

Terminada la pila primera y arriostrados los tubos;  
Clavándose los tubos de la pila segunda, que tenían ya 16'm18 bajo el carril el de la derecha, y 18'm18 el de la izquierda;

Presentados los tubos de la pila tercera para empezar su hinca;

Colocada la cámara de trabajo sobre uno de los tubos de la pila cuarta, para empezar su introduccion; y

Montada la superestructura en una longitud de dos tramos próximamente.

La quinta pila y el estribo (lado de Madrid), no se habian

empezado todavia aun cuando todo el material estaba ya al pié de obra.

#### Conclusion.

Examinado ya el ejercicio de 1873, habiéndose hecho ver la recandacion obtenida, las dificultades y gastos que han ocurrido para hacer el servicio, y las obras llevadas á cabo para desarrollar nuestros medios de accion, tanto en el año 1873 como en los dos primeros meses del actual; réstanos únicamente manifestar que aprobado en la Junta extraordinaria celebrada el 10 de Febrero el proyecto de convenio hecho con la Compañía de los ferro-carriles del Norte para la fusion de ambas líneas, se está haciendo la explotacion por la expresada Compañía desde 1.º de Marzo último; ocupándonos desde entonces de la entrega detallada á la misma de toda la línea y de los asuntos que tienen relacion con su explotacion, así como tambien de la formacion de los inventarios detallados de la vía, de los edificios, del material móvil y del moviliario, expresando el estado actual de cada uno de los objetos que componen los referidos inventarios.

Tambien se están tramitando y despachando con la mayor actividad todos los expedientes que el 28 de Febrero habia pendientes por indemnizaciones del tráfico y por rebajas de tasa, así como los que desde dicha fecha se han presentado pertenecientes al periodo en que la explotacion ha estado á nuestro cargo.

Quedan por ultimar las cuentas de Enero y Febrero de este año de 1874, y aunque no tiene importancia dicho breve periodo administrativo y cuanto en esta Memoria se ha dicho en general respecto al ejercicio de 1873 pudiera ampliarse hasta comprender los dos meses expresados, como al cabo la contabilidad de ese periodo ha de constar y ha de pasar á la liquidacion, preciso es que la Junta general aquí reunida prevea esto, con tanto más motivo, cuanto que realizado que sea próximamente el canje de los actuales resguardos por las obligaciones al portador, la personalidad de los señores accionistas va á desaparecer. Por estas consideraciones, el Consejo someterá á la Junta general una resolucion acerca de este punto, para que acuerde lo que tenga á bien con su superior ilustracion.

#### Resoluciones que se someten á la deliberacion y acuerdo de los señores accionistas.

1.ª La Junta general aprueba la Memoria del Consejo, el balance, las cuentas, y los actos de la administracion en el ejercicio de 1873.

2.ª La cuenta de los meses de Enero y Febrero de 1874, hasta el término de la explotacion por esta Compañía, se formalizará en union á la general de la liquidacion, quedando al efecto plenamente autorizado el Consejo con las mismas facultades que para la liquidacion le ha conferido la Junta general extraordinaria de 10 de Febrero último.

Madrid 16 de Mayo de 1874.—El presidente, el marqués de Manzanedo.—Vice-presidentes, Emilio Bernar.—Juan Alberto Casares.—Vocales, Javier Muguero.—José Gomez Acebo.—Felipe Gomez Acebo.—José de Guardamino.—Lorenzo del Busto.—Federico Luque.—Marcelo Obregon.—José Antonio Cedrun.—José Setien.—Federico de la Viesca.—El vocal secretario, Gabriel Cortés.

#### Situacion en 31 de Diciembre de 1873.

RS. VELLON.

#### ACTIVO.

Camino y sus dependencias.	175.003.758'43
Caja { En Madrid..	703.829'25
En Santander..	511.610'44
Trasportes por cobrar.	8.089.541'06
Efectos á cobrar.	65.614'48
Existencias de efectos en almacenes.	5.827.159'64
Varios deudores.	1.086.103'54
Total.	189.287.616'84



## PASIVO.

Capital social. . . . .	171.375.432'18
Deuda sin interés procedente de la disuelta em- presa. . . . .	5.305.423'06
Intereses á pagar, de acciones. . . . .	186.860'73
Fondo de reserva. . . . .	876.565'25
Fondo de méritos y multas. . . . .	135.620'62
Efectos á pagar. . . . .	204.000'00
Varios acreedores. . . . .	7.167.129'42
Caja de ahorros. . . . .	10.554'00
Beneficios líquidos sobre el dividendo repartido en 1.º de Julio último. . . . .	4.026.031'58
<b>Total. . . . .</b>	<b>189.287.616'84</b>

## REPARACIONES.

Ha quedado restablecida la línea férrea entre Alicante y Valencia y reconstituido el puente de Sumideros, destrozado por una partida carlista.

—Dos de los puentes de la línea de Zaragoza han quedado ya reconstruidos.

—Para el día 1.º del próximo Setiembre, quedará probablemente restablecido el servicio de trenes entre Madrid y Zaragoza.

—Se está reconstruyendo con gran actividad la línea telegráfica de Teruel á Daroca.

## CALEFACCION DE LOS WAGONES.

La Compañía de los ferro-carriles del Este de Francia ha experimentado un nuevo sistema para caldear los carruajes de viajeros de todas clases, por medio del aire caliente empleado á corriente doble.

Por este sistema, aplicado á los trenes números 32 y 35, que van de París á Nancy en opuesto sentido. Para calentar un coche de 3.ª clase, á una temperatura constante de 13 á 15 grados, se han gastado, para recorrer los 353 kilómetros, unos 13 1/2 kilogramos de menudo de coque, ó sea un gasto de medio céntimo de franco por viajero en un recorrido de 100 kilómetros.

Además, el aparato, que consiste en un pequeño calorífero colocado exteriormente, no ofrece el menor peligro de incendio ni de asfixia; es ligero y cuesta poco; se carga como una caja de grasa, en las grandes estaciones solamente, y conduce el calor á los carruajes por medio de bocas caloríferas, cuyas aberturas están á los pies de los viajeros y debajo de las banquetas.

## EL SOUDAN.

Desde 1805, época en que fué emprendido por Mungo Park un viaje al Africa, se han tentado diversas expediciones con el objeto de adquirir informes geográficos precisos sobre la parte Occidental Norte de esta region, y principalmente sobre el Soudan. Estas expediciones han tenido lugar, sobre todo, durante el periodo pacífico de 1815 á 1830. Decíase debe que, á pesar de la adhesión, celo y capacidad de los hombres animosos que han llevado á cabo estas expediciones tan peligrosas, la geografía africana no ha añadido casi nada nuevo á lo que poseía ya. El Norte del Africa había visto cumplirse en 1830 un grande acontecimiento: la Argelia fué francesa. Este acontecimiento debía impulsar temprano ó tarde las empresas científicas, hácia el Soudan Occidental, circunscrito desde entonces entre dos colonias francesas: Argelia y el Senegal. Bajo la influencia de estas circunstancias se emprendió una expedición inglesa, que terminó en 1854, des-

pues de más de 6 años de duración. Las nociones geográficas africanas, ciertas, precisas, datan de esta última expedición. Todo el Soudan Occidental, region de extensión inmensa, vírgen, ha sido completamente visitado y estudiado por el sábio Barth, sólo en estos sitios fúnebres donde habían perecido sucesivamente sus compañeros de exploración. Muy pocas personas conocen los notables acontecimientos de esta última, y creemos útil, agradable, dar algunos detalles enteramente nuevos, sobre la ciudad por excelencia, Tomboukton, vulgarmente Timbukton. Como todo lo que es lejano y misterioso, Tomboukton aumenta en la imaginación de los europeos; se medía su extensión con arreglo á su fama, á la cual se mezclaba un poco de leyenda; era una de las más grandes ciudades de Africa, al mismo tiempo que de las más ricas y de las más poderosas. Tomboukton jugaba un papel histórico considerable. Su importancia comercial ha sido grande y lo es aun; sin embargo; el prestigio que se dá á lo desconocido disminuye siempre ante la realidad. La ciudad estuvo en otro tiempo rodeada de una muralla de tierra; ahora está abierta. Su forma es triangular; tiene una hora de circuito, ó sean 4 kilómetros. Si bien no tiene el desarrollo de algunas de las grandes ciudades del Soudan Oriental, no encierra tampoco grandes espacios vacíos y terrenos de cultura. Sus habitaciones más próximas, la dan un aspecto de verdadera ciudad, como ninguna otra ofrece. Se cuentan mil casas. Son en su mayor parte de tierra blanqueada y muchas tienen dos pisos terminados por azoteas. Seis ó siete mezquitas, cuyos minaretes, que dominan las otras construcciones, contribuyen á dar al conjunto un carácter original. Las calles son estrechas, sinuosas. El número de sus habitantes no pasa de 15.000. Dista mucho de los 50.000 que se le atribuían en las relaciones de los antiguos viajeros. Excepto la relación de Francois Caillé que en 1828 daba á esta ciudad 10 mil almas.

## COMUNICADO.

Se nos ruega la inserción de las siguientes líneas:

«El arquitecto especial de Filipinas D. Luciano Oliver, que ha ofrecido al señor ministro de Fomento detener los trenes en su marcha, sin que puedan avanzar más de cinco á siete metros desde el momento en que se engendra por el conductor el movimiento de parada, en vista de que dicho señor no ha facilitado al interesado ningún auxilio de los que le pidió para practicar un ensayo en la vía que comunica las estaciones del Norte y Mediodía de esta capital, tiene el honor de hacer la misma oferta á las Compañías de ferro-carriles ó á otras personas que quieran interesarse en esta mejora, con la cual se evitarían los choques y descarrilamientos que tantos y tan graves perjuicios ocasionan. Para tratar de este asunto dirigirse al Sr. Oliver, calle de San Marcos, 8, entresuelo.

L. OLIVER.»

## DENSIDAD DE LOS FERRO-CARRILES.

De un estado comparativo de los ferro-carriles en explotación en los diversos países de Europa, se deduce lo que pudiéramos llamar su densidad en cada país. La Suiza ocupaba ya en 1868 el tercer lugar, en proporción de la superficie de su suelo, y el segundo respecto á su población.

Sobre un miriámetro cuadrado de territorio, Bélgica tenía en la misma época 8'23 kilómetros de vías férreas; Inglaterra, 7'14; Suiza, 3'27; los Países-Bajos, 3'23; Francia, 2'71; Prusia, 2'47; Italia, 1'70, y ménos todas las demás naciones.

Por otra parte, para un millon de habitantes, Inglaterra contaba 747 kilómetros de ferro-carriles; Suiza, 530; Bélgica, 495; Francia, 383; Prusia, 368; los Países-Bajos, 305; y 218 Italia.



## LIBROS RECIBIDOS.

*Manual de la legislación de aguas, expropiación y colonias agrícolas*, por D. Fermín Abella, abogado y director del periódico *El consultor de los ayuntamientos y los juzgados municipales*. Un tomo en 8.º mayor; Madrid, imprenta de la Riva, 1874.

Es la tercera edición y la gran utilidad de este libro se desprende de su mismo título. Del aprovechamiento de las aguas depende principalmente el desarrollo de la agricultura y de la industria manufacturera, sin cuyo desarrollo no es posible esperar una base de riqueza imponible suficiente para que el país salga de la precaria situación en que se encuentra y en que permanecerá todavía mucho tiempo, aun después de que termine la actual desoladora guerra civil.

*Crisis, pero no bancarrota. Situación del Tesoro, Presupuesto, Déficit, modo de saldarlo y de adquirir recursos para la guerra*, por D. José Manso y González-ex-director general del Tesoro público. Un folleto en 4.º Madrid, 1874, imprenta de D. Segundo Martínez.

Este trabajo, apreciable bajo el punto de vista de los datos, ha sido reproducido por muchos periódicos diarios, y merece ser considerado por la posición oficial que recientemente ha ocupado el autor.

*Memoria sobre el progreso y adelanto de las Obras del Puerto de Barcelona durante el año económico 1873 1874*. Un folleto en 4.º prolongado. Barcelona, imprenta de Ramírez, 1874.

Esta Memoria se publica anualmente y se reduce como las anteriores, á exponer el progreso y estado actual de las obras, su importe, etc., etc., como la generalidad de los documentos de esta clase.

## SERVICIO DE LOS FERRO-CARRILES.

La Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante ha establecido un trasbordo provisional en el sitio en que la vía de Zaragoza ha sido cortada por los carlistas, entre Arcos y Medinaceli. Conviene al público tener presente que los trenes-correos ascendente y descendente llegan al punto de la cortadura á las dos de la madrugada, y por lo tanto es indudable que los viajeros hallarán ventaja en utilizar los trenes mistos con preferencia á los otros, puesto que de esa manera verificarán el trasbordo á las dos de la tarde, haciendo el trayecto entre Madrid y Zaragoza, ó vice-versa, á buena hora.

## CRÓNICA.

**Minas de Almadén.** Según noticias de Almadén, la máquina del pozo *San Miguel*, el que mas servicios presta á los mineros, ha saltado hace días, rompiéndose una rueda, y destrozando el piso superior de entrada y el armazón de un lado de madera fuerte, quedando una jaula caída en el piso noveno. Afortunadamente no hay que lamentar desgracias personales.

**Comité de acreedores ingleses.** Según la *Epoca*, el domingo pasado se recibieron en Madrid noticias de Londres, participando haber sido rotas las negociaciones pendientes entre el comité de tenedores de deuda española y el Sr. Alvarez, en representación del Sr. Camacho. Una condición previa propuesta por el último y rechazada por el comité, ha sido, según se dice, la causa de que la negociación hayan fracasado.

**Los obreros sublevados.** Hace ya días que el Sr. Ruiz de

Quevedo se encuentra en Madrid, de regreso de Pajares, después de haber conjurado el conflicto promovido por los trabajadores de los ferro-carriles del Noroeste.

**Continúa el escándalo.** Cinco carlistas montados y uno de infantería, han prendido fuego, hace pocos días, á la estación de Quintanilla, del ferro-carril de Santander, amenazando de muerte á los empleados, los cuales han recibido una comunicación que dice:

«Ejército real.—Regimiento caballería del Cid.—Cruzadas de Castilla.—De orden superior comunico á Vd. se sirva hacer presente á todos los empleados en la vía férrea de Palencia á Reinosa, que de la fecha en adelante tienen pena de la vida cuantos se cojan prestando servicio en dicha vía. Lo que participo á Vd. se sirva hacerlo presente á todos los empleados, y de no hacerlo así, será el responsable de cuantas desgracias ocurran.

Dios, etc.—Madrid 16 de Agosto de 1874.—Saturnino Salvador.—Sr. Director del ferro-carril del Norte.»

**Después del escándalo la impudencia.** En una comunicación, al parecer de origen carlista, que hace días recibió la *Correspondencia*, se trata de justificar la conducta injustificable de los carlistas respecto á ferro-carriles, diciendo al coga que el objeto suyo es sólo impedir que las vías férreas se aprovechen para el servicio de guerra, debiendo emplearse sólo para viajeros y mercancías.

¿Y los trenes del puente de Sumideros?

**Demostración al canto.** Después de tan desvergonzada declaración, hé aquí lo que hemos leído en un diario:

«En la mañana de ayer se presentó una compañía carlista en la mina de Larrazquitu, y destrozó las herramientas, amenazando á los trabajadores con fusilarlos si volvían á trabajar. Después se fueron, llevándose prisionero al ingeniero inglés que dirigía los trabajos, diciendo que tenían orden de fusilar á los extranjeros.»

¿Se trataba en Larrazquitu de ferro carriles empleados en la guerra?

**Dique de Cartagena.** Desde el martes último está ya flete el gran dique de hierro del departamento de Cartagena.

**Incendio.** Como si no bastara el fuego intencional de los carlistas para destruir las estaciones de ferro-carriles, el lunes se incendió casualmente la de Vacar, línea de Belmez, destruyéndose totalmente la parte destinada á viajeros. Un hombre sufrió graves quemaduras.

**Continúa el vandalismo.** Los carlistas han destruido el material de la estación telegráfica de Quinto, según telegrama de Zaragoza. El oficial fué preso y conducido á Escatron, donde le dieron libertad. El celador se escapó por un tejado.

**Servicio de correos.** Dice la *Correspondencia*:

«No es exacto lo que dice un periódico que la Dirección de Correos no utiliza el ferro-carril de La Pola de Lena á Gijón, pues desde el día 26 próximo pasado va el correo por esta vía.

«Tampoco es cierto que no se conozcan las ventajas de esta nueva marcha, y que los correos lleguen á Avilés, Luanco y Candas á la misma hora que antes, porque saliendo de Oviedo á las doce de la noche, llegan á su término con cuatro de anticipación á la marcha que antes tenían, saliendo á las cuatro de la mañana.

»Y si el correo no llega todavía antes á Avilés, no es culpa de



la Direccion, sino que, no habiendo otra carretera á dicho punto que la que arranca de Oviedo, no puede tampoco aprovechar para su servicio otra estacion que la de aquella ciudad. La de Llerín está más cercana á Avilés; pero en cambio no hay camino por donde pueda ir allí el carruaje del correo.

«Descuide nuestro colega que el Director de Correos no se olvidará de aprovechar todas las vias de comunicacion que hagan más rápida la marcha del correo.»

**Tramvía de Madrid.** Ha pasado á la comision de policía urbana el nuevo reglamento del tramvía, en el cual se introducen notables mejoras en beneficio del público: se marcan las horas de salida de los coches y las de parada, prohibiendo que vaya gente en las plataformas.

**Negociaciones en el Banco de París.** Dice el mismo diario: «Seguimos abrigando esperanzas de que, aun despues de la próxima partida del Sr. Elboghén no se darán por rotas las negociaciones para llegar a un arreglo en la cuestion del Baneo de París, puesto que queda en representacion de dicho señor y de los accionistas el Sr. Salamanca que se halla bastante interesado en este asunto.»

**Inspecciones de Montes.** Una órden del ministerio de Fomento dispone que las siete inspecciones en que se ha dividido la Peninsula ó islas adyacentes para el servicio de los montes públicos, se sitúen: la primera en Leon, la segunda en Valladolid, la tercera en Zaragoza, la cuarta en Valencia, la quinta en Granada, la sexta en Madrid y la sétima en Sevilla.

**Fusion.** Dicen de Sevilla con fecha 23:

Pueden considerarse como ultimadas las operaciones para la fusion de las líneas férreas de Córdoba á Sevilla y de Sevilla á Jerez y Cádiz.

La Compañía de Cádiz se liquidará, cediendo á la de Córdoba sus concesiones, derechos, material, camino y cuanto forma ó compone la citada línea férrea, libres de todo gravámen y obligaciones contraídas antes ó despues del día en que dieron comienzo las negociaciones, que han producido este resultado.

La Compañía de Córdoba entregará á la de Cádiz 180.000 obligaciones de a 300 francos cada una, amortizables en 75 años, con el interés de 10 francos por año y obligacion.

Este convenio no podrá realizarse interin no obtenga la sancion de las Juntas generales de accionistas de ambas Compañías, Juntas que se celebrarán en Madrid en el próximo mes de Setiembre.

**Banco territorial de España.** Hasta despues de las vacaciones no se verificará la vista de la causa que se sigue á M. Clement Duvernois sobre la cuestion del titulado Banco territorial de España.

**Descuento.** Desde el día 20, el Banco de Inglaterra ha reducido el precio de su descuento á 3 1/2 por 100.

El Banco nacional de Bélgica habia ya reducido el suyo al mismo tipo de 3 1/2 por 100, desde el día 8 del corriente Agosto.

**Congresos internacionales.** El Congreso prehistórico reunido en Estocolmo ha cerrado sus sesiones.

Los trabajos de la comision de la conferencia de Bruselas tocan á su término: se espera la publicidad de sus resultados. En calidad de delegado de Rusia, ha tomado participacion en las sesiones M. Martens, profesor de la universidad imperial de San Petersburgo.

## SINDICATURA DE LA QUIEBRA

DEL FERRO-CARRIL DE BARCELONA Á SARRIÁ.

	ESCUDOS.
Existencia del mes anterior. . . . .	32.168'905
Productos desde el 20 de Julio al 19 del corriente mes. . . . .	11.957'146
	44.126'051

### Gastos.

Por personal, material y demás gastos de explotacion. . . . .	6.001'788
A los abogados por dos cuentas de honorarios del semestre pasado. . . . .	306'200
Al procurador sus derechos, los del actuario y papel sellado. . . . .	384'800
	6.692'788
Existencia en caja. . . . .	37.433'293

Barcelona 20 de Agosto de 1874.—Los síndicos.

## GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

### JUNTAS GENERALES.

**Compañía de los ferro-carriles de Sevilla á Jerez y Cádiz.**—Con arreglo á lo que previene el art. 31 de los estatutos, se pone en conocimiento de los señores accionistas que la Junta general extraordinaria convocada para el día 28 del actual no puede tener efecto por no haberse depositado el suficiente número de acciones segun el art. 33 de los mismos estatutos.

Madrid 22 de Agosto de 1874.—Los administradores delegados, Luis Guilhou.—Ceferino Avevilla.

**Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla.**—El Consejo de administracion 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 adquisicion de esta línea.

2.º Acerca de una proposicion 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 dias 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.

Sociedad general de Crédito moviliario español.—Se convo-



ca 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 reduccion del capital social por medio de la amortizacion y anulacion de cierto número de acciones de la Sociedad.

2.º Sobre la trasformacion de la Sociedad para regirse por la ley de 19 de Octubre de 1869, de conformidad con la resolucion 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 reunan 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 Paris, las acciones que les dan derecho para ello 30 dias antes del fijado para la reunion 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 Paris oficinas de la *Sociedad general de Crédito mobiliario 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 dias no feriados, de una á cuatro de la tarde, el coupon núm. 7 correspondiente á dichas obligaciones.

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

**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 coupon 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 Hernan Cortés, núm. 11, cuarto principal.

Madrid 1.º de Julio de 1874.—Por acuerdo del Consejo, el administrador delegado, Agustin Diaz 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 eviccion con arreglo á derecho.

Está situada en la margen izquierda del rio 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.

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

ro 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.

### GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

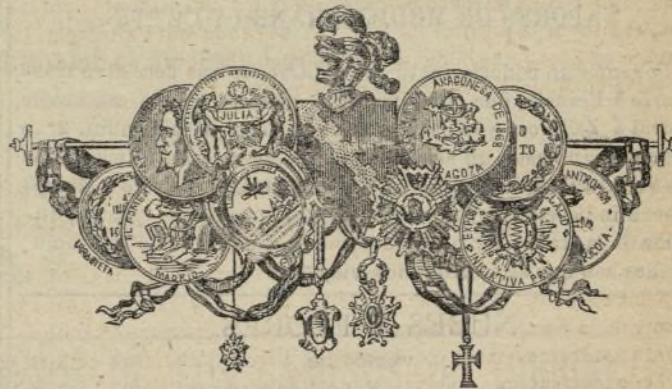
ADELANZOS		BUENA FÉ
EN LA		EN EL
FABRICACION		COMERCIO.

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 la importancia del pedido.

NOTA. Lo hay de pinta verdadera y blanco.



### GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIA.

Madrid, calle del Principe, 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 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.<sup>as</sup>,

EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

## GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

## VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

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

## NÚBES Y FLORES.

VERSOS DE

D. Fernando Martinez Pedrosa

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

*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 CARRETERAS, á 2 reales.

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS Á 5 reales.

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

## INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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

FABRICA DE HIERRO,

## HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

Rails para tramvias, terraj lenes y minas, fabricacion de eclises, escarpías, placas de junta, tornillos y redoblones para ferro-carriles.

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos. Se fabrica toda clase hierros.

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

## LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

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

## CADA AÑO REPORTE

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

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WHILTEY PARTNERS, LIMITED,

DE LEECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

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

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

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

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

Economía y perfecta regularizacion.

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

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

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





# VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

Salidas de Cádiz. . . . . el 30 de cada mes.

Salidas de Santander. . . . . el 15 de id.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

AGENTES.—CÁDIZ, A. Lopez y C.<sup>a</sup>; BARCELONA, D. Ripol y C.<sup>a</sup>; SANTANDER, Perez y García; CORUÑA, E. Da Guarda; VALENCIA, Dart y C.<sup>a</sup>; ALICANTE, Faes hermanos y C.<sup>a</sup>; MADRID, Julián 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													
Madrid á Cartagena...	23 al 29 Julio....	28.639	"	"	700.551	490'58	430.131	301'21	270.420	"	62'87 <sup>0</sup>	"	
Albacete á Cartag....													
Alcázar á Ciud.-Real													
Manzanares á Córdob.)													
Norte de España.....	12 al 18 Agosto...	"	"	"	318.396	536'37	314.391	544'87	4.005	"	1'27 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	"	
Tudela á Bilbao.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Valencia á Almansa y		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Tarragona.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Sevilla á Cádiz.....	13 al 19 Agosto...	"	"	"	87.542	550'58	79.640	500'88	902	"	9'92 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	"	
Córdoba á Sevilla.....	6 al 12 Agosto.....	7.724	61.323	166.949	231.875	92.290	"	"	"	"	"	"	
Zaragoza á Barcelona.	23 al 29 Julio.....	23.578	"	"	706.144	58.400	735.969	61.966	"	23.825	"	3.566	
— á Francia.....	1.º al 31 Julio.....	116.757	661.115	346.476	1.607.591	"	1.651.200	"	"	43.609	"	"	
— á Tarragona.....	1.º al 31 Julio.....	38.732	263.296	199.626	462.992	58.290	935.630	107.040	"	472.707	"	33.750	
— á Sarria.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Lérida á Reos y Tarrag.		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Alar á Santander.....	12 al 18 Agosto....	"	"	"	112.651	810'44	123.438	888'04	"	10.756	"	9'58	
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 22 AL 28 DE AGOSTO DE 1874.							CAMBIOS OFICIALES.		
FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 45	11 50	11 50	11 45	11 40	11 35	Albacete.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 75	11 60	11 55	11 60	..	11 40	Alicante.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	15 ..	14 95	..	15 10	15 ..	14 90	Almería.....	..	1/2
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..	Avila.....	1/2	..
Material del Tesoro no preferente con interés..	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	1/4
Bonos del Tesoro.....	44 50	46 ..	45 ..	45 ..	44 90	44 75	Barcelona.....	..	1
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda ídem.....	..	..	..	..	..	..	Búrgos.....	..	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	1/2	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	98 25	98 ..	..	98 25	..	98 20	Cádiz.....	..	3/8
ACCIONES DE CARRITERAS GENERALES.—6% anual							Castellon.....	par	..
Emision de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real..	1/4	..
Idem de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	par p.	..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem de 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Granada.....	..	1/8
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	..	Guadalajara..	par p.	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	20 ..	20 75	19 90	20 50	20 50	19 90	Huelva.....	..	1/4
Idem íd. (nuevas) de 2.000 rs.....	..	19 45	..	..	19 90	..	Jaen.....	par	..
Idem íd. íd. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Leon.....	..	1/2
Idem íd. íd. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Lérida.....	..	1/4
Acciones de Banco de España.....	134 ..	132 ..	133 50	133 ..	133 ..	131 50	Logroño.....	par	..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Lugo.....	..	..
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Málaga.....	3/4	..
							Murcia.....	..	3/8
							Orense.....	..	1/8
							Oviedo.....	..	..
							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
							Valiadolid.....	..	1/4
							Vitoria.....	..	3/8
							Zamora.....	1/4	..
							Zaragoza.....	par	..
							Londres, á 90 d/f.....	48'60	..
							Paris, á 8 d/v.....	5'05	..
							Hamburgo, á 8 d/v...	..	..
							Genova, á 8 d/v.....	..	..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 19 AL 25 DE AGOSTO.									
FONDOS PÚBLICOS.	DIA 19.	DIA 20.	DIA 21.	DIA 22.	DIA 24.	DIA 25.			
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	12 20	11 90	11 80	11 55	11 75	11 50			
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	..	..	..	..	..	..			
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 ..	16 60	16 80	15 50	15 80	15 90			
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..			
Sociedad catalana general de crédito.....	..	..	..	..	..	..			
Banco de Barcelona.....	87 ..	84 ..	83 ..	83 ..	83 ..	83 ..			
Crédito moviliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..			
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..			
Sociedad de crédito mercantil.....	..	24 ..	24 ..	24 ..	24 ..	24 ..			
Camino de Barcelona á Francia.....	35 75	34 ..	34 75	34 50	34 50	34 75			
— de Tarragona á Barcelona.....	..	..	..	..	..	..			
— de Zaragoza á Barcelona.....	19 50	19 50	19 50	19 25	19 50	19 50			
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..			
Alumbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..			

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