

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

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

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION

Madrid y Provincias.

Por un año. 100 rs.

Por seis meses. 50

Por tres id. 25

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150.

Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

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

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

RESÚMEN.

Ferro-carriles del Noroeste de España.—III.—Estadística de los caminos de hierro.—Dato tristísimo.—Cosecha de 1874.—El comercio de las principales naciones.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro carriles extranjeros.—Ferro-carriles franceses.—Los caminos de hierro en Rusia.—Abordajes.—Ferro carriles de Medina del Campo á Zamora.—Postes telegráficos.—Nuevas berlinas.—Cierre de las portezuelas de los vagones.—Las Pampas en Londres.—Libros recibidos.—Crónica.—Sociedad de Crédito mobiliario español.—Ferro-carriles de Tarragona a Marrorell y Barcelona.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

ERRATAS.

En el artículo «Tramvías del Norte y Sur de Madrid» publicado en nuestro número anterior, se cometieron dos erratas que debemos rectificar, porque alteran una el sentido y otra los hechos.

En el párrafo 1.º, líneas 2.ª, dice. «Varios representantes y algunas otras personas,» debiendo decir: «varios representantes de la prensa y algunas otras personas.»

En el párrafo 3.º, línea 5 y 6 donde dice: «casi todos los representantes de la empresa,» debe decir: «casi todos los representantes de la prensa.»

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

III.

Para facilitar la buena solución á un asunto de tan grande importancia como el de la terminación de los ferro-carriles del Noroeste, preciso es que la exposición de los hechos se realice con la más perfecta serenidad de ánimo

mo y sin más propósito que el del acierto para conseguir el fin. Como cuestión secundaria, aunque siempre atendible, debe mirarse la conciliación de todos los intereses, al parecer encontrados, que juegan siempre en materias de esta índole.

Como expositores que nos hemos propuesto preparar el fallo de la opinión pública, hemos debido presentar en primer término y como una gran síntesis del debate, el estado general económico del negocio, tarea que acometimos en el primer artículo. Consagrandolo el segundo y anterior al presente, á presentar cuantas razones nos parecieran, no solamente posibles, sino hasta muy probables y muchas de ellas evidentemente seguras que hacen ó pueden hacer conciliables unas cifras que parecen tan apartadas entre sí.

No es esto decir que los dos primeros artículos encierran toda la cuestión, y ménos que la decidan. Tal es la naturaleza complexa de ciertos litigios, que sólo un análisis profundo y dirigido por la más severa imparcialidad puede preparar un fallo decisivo, justo é inapelable.

Decíamos en el primer artículo que reconocíamos perfecta buena fé y las más laudables intenciones en las personas que están al frente de la empresa, y que, dadas las gravísimas circunstancias que atraviesa el país, las considerábamos hasta en posesión de la facultad de hacer milagros. Para hacer justicia á todos, debemos añadir, aunque parezca escusado, que esas mismas buena fé y laudables intenciones reconocemos en cuantas personas intervienen en el asunto en nombre del interés público y del particular de las provincias de la region más directamente interesada, á las cuales tambien les llegará quizás la ocasión de hacer milagros por su parte; si bien milagros más hacederos y de un orden ménos material que los que necesitan hacer la Compañía concesionaria y la Empresa constructora. Los milagros que al público y á la prensa correspon-

den se reducen á examinar con calma la cuestion y á no suscitar dificultades con un exceso de suspicacia, ni acrecentar los peligros, si los hay, por entregarse á una ciega confianza.

Para que el público, pues, se encuentre, en situacion de tomar la actitud que á todos conviene, es de sumo interés hacer patente á sus ojos todo lo que amigos y adversarios no pueden dejar de reconocer, y en primer término el estado de las obras, estado para muchos desconocido, y por lo tanto juzgado, sin datos, en un sentido pesimista. Empezaremos, pues, por esclarecer esta parte de la cuestion que se debate.

La red de ferro-carriles del Noroeste de España se compone, como es sabido, de 826 kilómetros, y examinada la importancia de las obras ejecutadas y por ejecutar, segun el estado que en globo presentábamos en el primer artículo, resulta que 433 kilómetros están ya en explotacion ó próximos á explotarse, y que otros 80 kilómetros están tambien terminados; lo que forma un total de 513 kilómetros, cuya explotacion puede considerarse ya como consumada, faltando tan sólo 213 kilómetros para la terminacion de la red; ó sea algo ménos de un 30 por 100 de su extension total.

Esto en el caso de que las obras de los 213 kilómetros no concluidos estuvieran sin empezar; pero es el caso que en muchos de ellos los trabajos están adelantados hasta el punto de que una sola campaña bastaria para concluirlo y ponerlos en explotacion.

Esto sucede considerada la red en conjunto; pero, á fin de que se pueda formar un juicio exacto, conviene que se analicen por separado las dos líneas que la constituyen, la línea de Asturias y la línea de Galicia.

Respecto de la primera, de la de Asturias, ya dijimos en el primer artículo que tiene en explotacion 117 kilómetros, lo cual es un hecho sabido por todos. Las obras, desde La Pola de Lena al Puente de los Fierros, es decir, al pié del Puerto de Pajares, por el lado Norte, están adelantadas en términos de poderse concluir en una campaña, y este trozo mide 11 kilómetros próximamente. De suerte que Asturias tendrá muy en breve 128 kilómetros en explotacion, á partir de Leon, principio de la línea.

La distancia que separa á Busdongo de Puente de los Fierros es por consiguiente de unos 42 kilóms., distancia que, á causa del trayecto que el trazado debe recorrer, por efecto de las exigencias de todo ferro-carril, es mucho mayor que por la carretera, cuya extension apenas pasa de 12 kilómetros. Así, pues, la molestia para el viajero que se dirige á Asturias quedará reducida, así que se ponga en explotacion el trozo que media entre La Pola de Lena y Puente de los Fierros, á unas dos horas, cosa en verdad insignificante.

Puede decirse, por lo tanto, que, emprendidas ya las obras del Puerto de Pajares, cuya construccion, teniendo en cuenta las circunstancias, ha de durar algun tiempo, sin que esto sea de extrañar por lo difíciles que son, el camino de Asturias está vencido, técnicamente hablando, y en un estado que puede considerarse satisfactorio para todos; mucho más, si se tiene en cuenta el estado del país y las aflictivas circunstancias económicas que hemos atravesado y estamos atravesando, con su cortejo de retrai-

miento de los capitales, etc., etc. Parece, pues, que la Compañía concesionaria ha hecho en la línea asturiana cuanto le ha sido posible; sin perjuicio de volver sobre este punto, si la discusion lo hiciese necesario, y de todos modos, cuando nos ocupemos del coste de las obras que restan por hacer y de los recursos que para ello cuenta la Compañía y los que pueda necesitar.

En el artículo próximo examinaremos el estado de las obras de la línea de Galicia, más importantes en extension material de la vía; pero que en nuestro concepto, y por su naturaleza, pueden concluirse en totalidad en ménos tiempo que las del ferro-carril asturiano. Despues, nos haremos cargo de su estado económico, para llegar al resultado que nos propusimos: esto es, ver si, con los recursos con que cuenta la Compañía, y los que, una vez más adelantada la explotacion, podrá allegar la misma Compañía, es fácil que termine una red tan importante para las provincias que atraviesa y para la nacion entera.

Si las conclusiones que se deduzcan de este exámen imparcial y concienzudo son favorables á los intereses generales, no hay que decir cuán ventajoso seria evitar una perturbacion en las gestiones económica y facultativa de esta colosal empresa; pero si, por el contrario, hubiera necesidad de nuevos medios y de mayores esfuerzos, ninguna consideracion nos impedirá señalar estos medios, y la necesidad de estos esfuerzos, con la firmeza propia del que aspira ante todo á contribuir, siquiera sea con el pequeño concurso de su consejo y experiencia, al ansiado y feliz término de las líneas de Asturias y Galicia.

Réstanos, por hoy, dar las gracias á los periódicos locales por la acogida que les han merecido nuestros artículos anteriores, que varios de dichos colegas han reproducido íntegros, y les agradeceremos que con su ilustracion y gran conocimiento de las necesidades de aquellas hermosas y hasta hace poco desheredadas comarcas, continúen reproduciendo nuestros modestos trabajos, comentándolos y corrigiéndolos, para ver si entre todos llegamos al apetecido objeto de nuestras tareas.

B.

ESTADÍSTICA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

Tanto como es útil la estadística verdadera, la que contiene datos ciertos, son perjudiciales esas lucubraciones estadísticas, que algunos echan á volar, y que consisten en amontonar unas cuantas cifras, que la mayoría de las gentes, no pudiendo comprobar su exactitud, acepta como expresion de la verdad, y que conducen á grandes y á veces deplorables errores.

A esta última categoría pertenece una llamada estadística de los caminos de hierro que ha publicado la *Agencia Havas*, y que han reproducido muchos periódicos extranjeros, sin tomarse ni uno de ellos la molestia de rectificar los falsos guarismos que la constituyen; antes bien, reproduciéndolos sin correctivo, les dan autoridad.

Hé aquí como empieza tan singular documento:

«La longitud de las líneas explotadas, en 1.º de Julio, es en Francia de 9.076 kilómetros, en Inglaterra de 10.220, y en América de 41.900; pero la red de las líneas concedidas y en curso de ejecucion, viene á añadir á

» las expresa las cifras otras que las modifican de la manera siguiente:

» Por las líneas en curso de ejecución, añadidas á las explotadas, se elevan: en Francia, á 16.350 kilómetros; en Inglaterra, á 15.330, y en América, á 58.000.»

Pues bien, ni una sola de las seis extensiones consignadas se aproxima ni remotamente á la verdad.

En Inglaterra, sin contar más que las líneas asociadas para la explotación, pues hay algunas otras independientes, cuya extensión total no baja de 1.500 kilómetros; solamente esas líneas asociadas, han explotado en la semana terminada el día 2 de Agosto próximo pasado, 14.461 *millas inglesas*, que hacen 23.889 kilómetros y 572 metros, que, con los 1.500 de las líneas no asociadas, hacen un total de 25.389 kilómetros en explotación, en lugar de la exígua cifra de 10.220 que estampa la *Agencia Havas*. El error llega, pues, al extremo de haber suprimido de una plumada nada ménos que 15.169 kilómetros y 572 metros, ó sea más del 60 por 100 de la red inglesa.

Y no se diga que en el mes transcurrido desde el 1.º de Julio, fecha á que la *Agencia* contrae sus datos, hasta el 2 de Agosto siguiente, los ferro-carriles del Reino-Unido han adquirido tan formidable aumento: más de un año hace, en 9 de Agosto de 1873, Inglaterra, poseía ya en explotación 14.332 *millas*, ó sean 23.676 kilómetros 464 metros de las Compañías asociadas y los mismos 1.500 de las empresas aisladas, que hacían un total de 25.176 kilómetros y medio.

Francia, aun despues de haberse agregado una parte de su red á los nuevos dominios alemanes, explota en la actualidad, segun los últimos datos oficiales, 18.553 kilómetros, sólo de líneas de interés general, y tiene además en construcción 4.251 kilómetros de esta misma clase, sin contar los de interés local y los industriales, en vez de los 9.086; es decir, tiene el doble de lo que la *Agencia* le atribuye; y para lo futuro, para cuando se termine toda la red concedida y en construcción, tendrá 27.874 kilómetros.

En cuanto á los Estados-Unidos, no hay que hablar: desde que, hace 25 años, la Union-Americana tenía los 41.900 kilómetros que se le atribuyen por tan original estadística, ha construido muchísimas líneas, entre ellas la Intercontinental-Pacífico, que ella sola tiene 7.200 kilómetros de extensión. Segun la última estadística oficial hoy tienen los ferro-carriles norte-americanos 66.237 *millas inglesas*, ó sean 106.515 kilómetros.

No son tan crasísimos errores lo más curioso de la estadística que nos ocupa: despues de tal parsimonia en conceder kilómetros á las tres naciones del mundo que más ferro-carriles cuentan, le entra á la *Agencia Havas* un arranque de prodigalidad en el total, que nos ha dejado absortos: «La *superficie* (así dice) de los caminos de hierro » construidos sobre el globo es de cerca de tres millones de kilómetros.»

Ahora bien, si los Estados-Unidos tenían hace poco próximamente tantos kilómetros de ferro-carriles como toda Europa, y á los Norte-Americanos no les concede la *Agencia* más que 41.900 kilómetros; si por consecuencia sólo tiene Europa otros 41.900, resultará que todos los restantes desde estos 83.800 kilómetros, hasta los tres millones, los tienen los chinos, los marroquíes, ó se les reparten algunos

países ignorados de que el resto de la humanidad no tiene noticias, excepto el afortunado autor de la estadística en cuestión.

Omitimos desde luego las cifras relativas al capital que dicho autor atribuye como coste de los ferro-carriles del mundo entero, y que no son de más valor que esas que á la extensión se refieren; pero, como curiosidad, como muestra de eso que nosotros llamamos estadística recreativa, ahí van los siguientes números:

«El trabajo de las locomotoras de todos los rail-ways en explotación, representa una fuerza de 4.150.000 caballos.

»La distancia recorrida sobre el globo, por todas las locomotoras, en un año, es de 834.720.000 kilómetros, ó sean 22.117 veces la circunferencia del mundo. Dentro de algunos años, ese recorrido será de 2.293.141.000 kilómetros, ó 57.329 veces la circunferencia del globo, ó bien, de otro modo, 6.822 veces la distancia de la tierra á la luna.

»En un año; 110 millones de viajeros han hecho un trayecto medio de 19 kilómetros; y como el tiempo necesario para recorrer esos 19 kilómetros en ferro-carril es próximamente media hora, por los caminos ordinarios hubieran necesitado invertir hora y media.»

»Cada viajero por ferro-carril ha ganado, pues, una hora de tiempo, ó sean 110 millones de horas entre los 110 millones de personas transportadas, suma equivalente á 13.750.000 días. Siendo el tipo ménos elevado del salario el de 3 schelines por día, Inglaterra ha ganado 2 millones de libras esterlinas, ó 50 millones de horas así ganadas para el trabajo.»

Para que se vea hasta qué punto es desordenada y hay falta de conciencia en la tal estadística, este cálculo lo aplica como resultado para Inglaterra, habiendo tomado el recorrido de todos los ferro-carriles del mundo, segun lo consigna el autor. La verdad es que, á pesar del mismo autor, la consecuencia tiene algun fundamento, puesto que la cifra de 110 millones de viajeros corresponde á la que hace algunos años recorrían el Reino-Unido. Hoy son algunos millones más.

Sentiríamos que los indicados errores se debieran á la reproducción por los periódicos de donde los hemos tomado para juzgarlos; mas no es presumible que de tal manera se hubieran tergiversado, no ya un dato, sino todos, absolutamente todos. Por lo que pueda suceder, y para el caso de reclamación, conservamos el original en francés de uno de los periódicos de Francia y Bélgica llegado á nuestras manos, y cuyas cifras son iguales á las de todos los demás cómplices de los errores publicados por la *Agencia Havas*.

DATO TRISTÍSIMO.

Una persona respetable y que acaba de llegar de Barcelona, nos ha suministrado desconsoladoras noticias acerca de la situación del antiguo Principado, las cuales, por lo que respeta á la industria manufacturera, se resumen en el siguiente tristísimo dato.

Es tal la perturbación que sufre la industria por efecto de la rebelión carlista que, sólo en tres circunscripciones, en los valles de los ríos Ter, Llobregat y Cardener hay cuatrocientas treinta y siete fábricas paradas.

Todo comentario sería pálido despues de esta elocuente cifra.

COSECHA DE 1874.

Interesa á nuestro país tener siquiera una ligera idea del aspecto que las cosechas presentan en Europa. La de la Gran-Bretaña ha sido mediana en lo general y muy buena en algunos puntos. En Holanda el trigo ha sido de excelente calidad; pero habrá que importar como una mitad de lo que consume el país. El imperio austro-húngaro presenta abundantísimas cosechas, y podrá exportar 600.000 quintales métricos de trigo y millon y medio de cebada y avena. En Prusia la cosecha de cereales sobrepasa un 12 por 100 á la del año anterior y lo mismo sucede en Baviera, que podrá exportar considerables cantidades. Aunque la cantidad no haya sido abundante en las provincias del Rhin, su calidad es excelente. En Rusia, la calidad y la cantidad son generalmente buenas, con escepcion de la Besarabia; y así en las riberas del Don como en Polonia y en Odessa, hay depósitos considerables para la exportacion. En Francia, con escepcion de la avena, la cosecha de cereales es excelente, y las viñas, por las que tanto se habia temido en la primavera, darán productos considerables. Lo mismo puede decirse de la mayor parte de Italia. No es poca fortuna tener una recoleccion abundante en presencia de la crisis que la industria y el comercio experimentan en casi toda Europa, á la que no ha podido menos de aludir Mac-Mahon al responder al discurso del presidente del Tribunal de Comercio de Saint-Malo, que ha atribuido el marasmo de los negocios en Francia á la falta de instituciones políticas y á la carencia de un gobierno definido.

EL COMERCIO DE LAS PRINCIPALES NACIONES.

Resulta de documentos estadísticos que las once principales naciones comerciales del globo, á saber: la Gran-Bretaña, Estados-Unidos, Francia, Alemania, Bélgica, Austria, Rusia, Italia, España, Holanda y Suecia, han más que duplicado su comercio en ménos de veinte años.

En 1855, el comercio exterior de estos once países se elevaba á francos 21.203.500.000
y en 1872, á. 46.380.000.000

ó sea en ménos de 17 años un acrecentamiento de. 25.171.500.000
Es decir un aumento de 118'5 por 100.

La poblacion, en los mismo países, era, en el año 1855 de habitantes. 271.443.000
y en 1872 de. 311.620.000

ó sea en 17 años un acrecentamiento de. 40.177.000
es decir de 14'8 por 100.

El comercio exterior de los mismos países representaba un promedio para cada habitante:

En 1855 de 78 francos 10 céntimos.

En 1872 de 148 — 80 —

ó sea un aumento, por cabeza, en los 17 años de 70'70 francos.

Mr. Gladstone afirmaba recientemente que durante los últimos 40 años, la Gran Bretaña habia acumulado más riquezas en todo el período anterior de su historia; y las cifras que dejamos expuestas hacen muy verosímil semejante afirmacion.

PRENSA EXTRANJERA.

La Semaine financière.—«El concierto que parecia haberse es-

tablecido entre las grandes potencias respecto del reconocimiento del gobierno español, ha roto su completa unidad por la negativo de Rusia, que da á entender que su adhesion está subordinada á una convocatoria de las Cortes llamadas á dar una primera consagracion legal al actual orden de cosas. La resolucion del gobierno de San Petersburgo no ha cambiado, sin embargo en nada, las disposiciones de los demás gobiernos.

»Los fondos españoles están débiles.

»Los caminos españoles sufren las consecuencias de la guerra civil que á todos afecta más ó ménos. El Madrid á Zaragoza y Alicante está á 267.»

Dice en otro lugar, que los accionistas del Moviliario español están convocados á Junta general extraordinaria, para el 16 de Octubre próximo, á fin de someter á la aprobacion de los accionistas la compra de 30.000 acciones y la reduccion del capital de la Sociedad. El colega recuerda con este motivo que, si se aprueba esta reduccion de capital, será la tercera que se haya realizado: la primera se verificó en 1868, reduciéndose el capital, desde 120 millones de fr., á 92 1/2; despues, en 4 de Abril de 1870, se redujo á 60 millones de frs.

El corresponsal de este periódico en Madrid se ocupa de una manera desfavorable del folleto publicado por el Sr. Manso, bajo el titulo de «Crisis, pero no bancarrota.»

Journal des actionnaires.—«Rusia, dice, es la única potencia que rehusa reconocer actualmente al gobierno español. El gabinete de San Petersburgo, no admite que pueda darse la consagracion diplomática al poder nacido del golpe de Estado del general Pavía, y ese gabinete no reconocerá sino á un gobierno sancionado por unas Cortes.»

El colega se detiene en acertadísimas consideraciones sobre la guerra que no nos atravesamos á reproducir, y despues añade:

«El ejército español es, sin embargo, numeroso, disciplinado, valiente; posee un excelente material y sólo desea marchar adelante.»

Ocupase tambien de la Junta extraordinaria en que se convoca á los accionistas del Moviliario español.

L'Industrie.—Dice de los fondos españoles que están completamente abatidos; y con referencia á sus correspondencias de Madrid; hace una reseña muy poco lisonjera de la situacion de nuestro Tesoro, de la que no damos cuenta, porque cuando aparezcan estas líneas ya no será ministro de Hacienda el Sr. Camacho.

Journal des chemins de fer.—Suprimimos, por la misma razon, cuanto dice referente al Sr. Camacho y á sus negociaciones con el representante del Banco de Paris.

Del Moviliario español dice, que ha descendido de su curso de 592'50 á que habia llegado.

Moniteur de la Banque.—Atribuye el mal estado de los fondos españoles en la Bolsa de Paris á tres causas: al poderio de los carlistas no reprimido; al rumor verdadero ó falso de que el reconocimiento de nuestro gobierno no está tan próximo como se habia creido; y al retraso de España en arreglar su situacion de una manera cualquiera con sus acreedores por la deuda exterior, que produce una malísima impresion.

Dice del Moviliario español que prosigue su marcha hácia el precio de 600, y que ese papel se rarifica en la Bolsa de Paris.

Publica un extracto de lo ocurrido en la Junta general de la Compañia de Sevilla á Jerez y Cádiz,

La France financière.—Trae muchas noticias financieras de Madrid; pero todas relativas á negociaciones y actos del Sr. Camacho, y de las cuales no debemos ocuparnos hasta versi su sucesor las reanuda.

Da cuenta de lo acordado en la última Junta de la Compañia de Ciudad-Real á Badajoz.

Ocupase de la fusion de las Compañias de Sevilla á Córdoba y de Sevilla á Jerez y Cadiz.

Moniteur des intérêts matériels.—Da cuenta de la Memoria del

da en la última Junta de la Compañía de Córdoba á Málaga, censurando que se hayan empleado tres meses en imprimirla, y que no se haya traducido en obsequio de los interesados de fuera de España.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE HACIENDA.

DECRETO.

En vista de las razones que me ha expuesto el ministro de Hacienda, de acuerdo con el Consejo de ministros, de conformidad con el de Estado, y usando de la facultad que conceden al gobierno los artículos 41 de la ley de contabilidad de 25 de Junio de 1870 y 14 de la de presupuestos de 28 de Febrero de 1873,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se concede al ministerio de la Gobernación un crédito extraordinario de 1.125 000 pesetas con cargo á un capítulo adicional de la sección 6.ª del presupuesto corriente de obligaciones de los departamentos ministeriales, para el establecimiento de cables telegráficos submarinos que enlacen las plazas de San Sebastian, Bilbao y Santander.

Art. 2.º El importe de este crédito se cubrirá con el remanente de ingresos que presenta el presupuesto general del actual año económico.

Art. 3.º El gobierno dará en su día cuenta á las Cortes de esta resolución.

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

Ilmo. Sr.: Visto cuanto resulta del expediente instruido á consecuencia de una instancia de D. Carlos Hodgson, súbdito inglés, concesionario de la construcción de un puerto en la ensenada de Dícido, provincia de Santander, para la carga de minerales de hierro, solicitando que se habilite dicho punto para el embarque del expresado producto con la autorización de la aduana de Castro-Urdiales:

Vistos los informes dados por el jefe económico de la provincia, administrador principal de aduanas, jefe de la comandancia de carabineros y Junta de Agricultura, Industria y Comercio, cuyos informes son favorables á la concesión:

Considerando que la situación de la ensenada de Dícido dentro de la bahía que forma el puerto de Castro-Urdiales, del cual sólo dista un kilómetro, se presta á una esquisita y constante vigilancia por parte de la aduana de dicho puerto y del resguardo de carabineros:

Y considerando que en la aduana de Castro-Urdiales pueden cumplirse todas las formalidades prescritas para estos casos en la legislación vigente;

El Presidente del Poder Ejecutivo de la República, conformándose con lo propuesto por V. I., ha resuelto:

1.º Que se habilite la ensenada de Dícido, provincia de Santander, para el embarque de mineral de hierro con documentos de la aduana de Castro-Urdiales y bajo la vigilancia del resguardo.

2.º Que esta dependencia disponga los correspondientes fondos á los buques que lleguen con aquel objeto, y que se practiquen los reconocimientos por un empleado de la misma.

Y 3.º Que por el interesado se satisfagan al funcionario que efectúe los reconocimientos las dietas que devengue, con arreglo á lo establecido en la advertencia 2.ª del Apéndice 1.º de las Ordenanzas de la renta.

De orden del mismo Sr. Presidente lo digo á V. I. para los

efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 21 de Agosto de 1874.—Camacho.—Sr. Director general de aduanas.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Inglaterra. En la semana terminada el 16 de Agosto último, los ferro-carriles ingleses han recaudado 1 173.569 libras esterlinas, contra 1.155.835 en la correspondiente de 1873; y el ingreso medio por día y kilómetro ha resultado de 180 pesetas, contra 179.

Escasísimas y de poca importancia son las noticias de actualidad que de ordinario registramos en esta sección de nuestra GACETA. Redúcense á sucesos de interés sólo para las Compañías en su parte económica, siendo también pocas hasta las mismas resenas de este género.

FERRO-CARRILES FRANCESES.

En la discusión de los presupuestos que precedió en algunos días á lo prórroga de las sesiones de la Asamblea, el ministro de Obras públicas entró en detalles interesantes sobre la situación actual de los ferro-carriles franceses, y que por cierto corroboran en esta parte nuestra censura á la estadística de los caminos de hierro del globo, publicada por la *Agencia Havas*, y de la que nos ocupamos en otro lugar.

De las noticias complementadas despues por las estadísticas publicadas por la administración, resulta que, en el curso del año 1873, la longitud de las líneas abiertas á la explotación ha sido de 1.250 kilómetros á saber:

Líneas de interés general. 730 kilómetros.

Líneas de interés local. 520

Los 730 kilómetros de líneas de interés general abiertas á la explotación, se han repartido como sigue, estando colocadas las líneas por el orden de prioridad en su apertura:

Nord-Este.—Gavelines á Watten.	19
Este.—Neufchateau á Vaucouleurs.	32
Orleans á Chalons—Sens á Coolus.	157
Vendée.—Bressuire á Thouars.	29
Oeste.—Caen á Berjou Pont d'Ouilly.	46
Paris-Lyon-Mediterráneo.—Le Talar á Saint-Cézaire.	19
— — — Lunel á Aigues Mortes.	13
— — — Le Cheval-Blanc á Miramas.	33
Este — Verdun á Conflans.	41
Mediodía.—Montréjeau á Bagnères-de-Luchon.	36
Este.—Conflans á la frontera de Alsace-Lorraine.	12
Médoc.—Pauillac á Saint-Germain-d'Esteuil.	15
Vendée.—Thouars á Chinon.	46
Medoc.—Saint-Germain-d'Esteuil á Lespare.	5
Dombes et Sud-Este.—L'Arbresle á Saint-Bél.	3
Charentes.—Montendre á Saint-Mariens y á Blaye.	42
Paris-Lyon-Mediterráneo.—Cravant á Avallon.	37
Orleans.—Orleans á Gien.	61
Norte.—Gare de Saint-Ouen au chemin de ceinture.	2
Oeste.—Neufchatel á Dieppe.	34
Orleans.—Castillon á Por-Sainte-Foy.	18
Charentes.—La Rochelle á Rochefort.	30

Total. 730

En 31 de Diciembre de 1873, el conjunto de las concesiones definitivas se elevaba á 27.874 kilómetros, á saber:

Líneas de interés general.	22.804
Líneas de interés local.	4.891
Líneas industriales.	179

De los 22.804 kilómetros de interés general, 18.553 están en explotación, y 4.251 en construcción ó por construir. Las líneas en construcción y por construir se dividen de la manera siguiente.

	RED antigua.	RED moderna.
	kil.	kil.
Norte.	182	188
Este.	16	361
Oeste.	»	422
Orleans.	»	162
París-Lyon-Mediterráneo.	447	624
Mediodía.	»	450
Diversos.	1.129	270
Totales.	1.774	2.477
Conjunto.	4.231 kil.	

Segun los términos de los pliegos de condiciones, 1.085 kilómetros deben abrirse á la explotación en el presente año 1874, á saber:

Oeste.	58
Orleans.	77
París Lyon Meditarráneo.	549
Mediodía.	102
Charentes.	29
Diversos.	190

Total. 1.005

Además, algunas líneas, cuya terminación no es obligatoria en 1874, se abrirán sin embargo este año, en vista de lo adelantadas que tienen las obras. La longitud de los caminos que se encuentran en este caso no bajará de 350 kilómetros; de modo que este año se abrirán 1.355 kilómetros.

Relativamente á los ferro-carriles de interés local, la red declarada de utilidad pública era, en 31 de Diciembre de 1873, de 3.625 kilómetros, y la red explotada de 1.266. El año 1873 ha sido notable por la actividad que se ha desplegado en el desarrollo de esta clase de líneas: á la red declarada de utilidad pública se han añadido 1.042 kilómetros, y se han agregado 522 kilómetros á red explotada. Hé aquí como se divide, por departamentos la red de ferro-carriles de interés local.

	LÍNEAS.	
	en explotación.	Concedidas.
Ain.	»	88
Aisne.	»	40
Ardennes.	51	98
Bouches du-Rhone.	19	45
Calvados.	18	129
Charente.	18	33
Charente-Inférieure.	»	132
Eure.	209	130
Eure-et-Loir.	94	462
Gironde.	44	44
Hérault.	41	177
Indre.	»	95
Isère.	»	2
Jura.	10	10
Loir-et-Cher.	»	36
Moire.	27	27
Loire-Inférieure.	»	102
Loiret.	24	24
Maine-et-Loire.	»	266

	Líneas.	
	en explotación.	Concedidas.
Manche.	»	47
Marne.	101	101
Haute-Marne.	»	7
Meurthe-et-Moselle.	76	116
Meuse.	»	104
Nord.	»	53
Oise.	»	185
Orne.	79	79
Pas-de-Calais.	7	47
Puy de Dome.	»	9
Rhone.	13	14
Saone-et-Loire.	128	155
Sarthe.	77	77
Seine-Inférieure.	59	94
Seine-et-Oise.	11	26
Somme.	111	182
Vienne.	»	62
Vosges.	49	87
Totales.	1.266	3.625

De los 179 kilómetros de ferro-carriles industriales concedidos, 163 están en explotación, y 16 en construcción ó por construir.

LOS CAMINOS DE HIERRO EN RUSIA.

Los resultados de la explotación de las vías férreas rusas en 1873, segun los documentos publicados por el ministerio de las vías de comunicación, nos dicen que la red del imperio tenía el 1.º de Enero de 1873 una extensión total de 13.217 *verstas*; á principios de 1874 la longitud de las líneas sometidas á la explotación se elevaba á 15.191 *verstas*; este aumento de 1.974 *verstas*, ó sea 15 por 100, es debido á la apertura de las nuevas líneas siguientes:

- 1.ª Crest-Gravevo, 204 *verstas*.
- 2.ª Riga-Bolderaa, 21.
- 3.ª Landyarovo-Romuy (de la estación de Vileika á Homell), 454 *verstas*.
- 4.ª Lozof-Sebastopol (de Lozof á la estación de Alexandrovo, con empalmes sobre Oatnerinoslaf y sobre el Dniepre) 208.
- 5.ª Kief-Brest (de Berditchef á Brest-Litovsk, con empalme en Radzivilof) 524.
- 6.ª Libau (de la estación de Kalkunnen á Radziviliski), 186.
- 7.ª Mitau-Moshaik, 88.
- 8.ª Znamensk-Vheolaief, 222.
- 9.ª Odesa (de Kichinef á Kornechti) 67 *verstas*.

Puede notarse que estas vías nuevas, atravesando los diques del Dniepre, del Vistula y parte del Duna, sirven exclusivamente la region del Sud-Oeste del imperio. Entre las 45 líneas abiertas á la explotación en 1873, sólo una, la de Livny, (57 *verstas*) pertenece al Estado; todas las demás son de propiedad particular. El número de viajeros transportados en 1873 por los caminos de hierro rusos se eleva á 22 millones y cuatro quintos, lo que dá, comparativamente al año precedente, un aumento de 2.200.000 viajeros, ó sea cerca de 11 por 100; la cantidad de mercancías transportadas ha sido de 1.204 millones y un octavo de *poud*, ofreciendo, en comparación con el año 1872, un aumento de 276 millones y 3/4 de *pouds*, ó sea de un 30 por 100: el ingreso íntegro se eleva á 22.877.263 rublos, traspasando de 21 millones de rublos, ó sea 20 y 1/2 por 100, el ingreso del año anterior. El sistema estadístico relativo á los caminos de hierro en Rusia no permite deducir conclusiones precisas, referentes al movimiento de viajeros y del transporte de las mercancías transportadas en una línea dada, sin

explicar la extensión que recorre; los extractos no hacen diferencia entre un viajero ó un bulto de mercancías transportado en toda la longitud de la línea entre los viajeros ó las mercancías que no han hecho sino un trayecto de algunas *verstas*. Es evidente que, gracias á este procedimiento, no hay medio de conocer sino de un modo aproximativo el número de *verstas* recorrido por los viajeros así como las cifras relativas al movimiento de las mercancías. Las conclusiones ménos vagas no podrían ser sacadas más que de las cifras referentes á los rendimientos de los caminos de hierro. Dividiendo el ingreso total del año pasado (122 millones y siete octavos de rublos) por el número de *verstas* de que se componía la red férrea (15.191 *verstas*) obtenemos por cada *versta* un rendimiento medio de 8.732 rublos 50. Por el término medio del año 1872, no habiendo sido sino de 7.880 rublos 58 por *versta*, podemos verificar un aumento de ingresos de 852 rublos ó sea casi un 11 por 100. Como esta cifra marca desigualdades muy considerables entre los rendimientos de las diferentes líneas, nos parece indispensable insertar aquí un cuadro indicando la cifra exacta del rendimiento de cada una de las vías:

Denominación de las líneas: 1. Línea Nicolás, 31.442 rublos de ingreso; 2. Moscou-Rianzan, 23 161; 3. Rianzan-Kozlof, 21.388; 4. Moscou Nijni Nowgorod, 16.722; 5. Moscou-Koursk, 16.271; 6. Tsarskoé-Sélo, 16 161; 7. Varsovia-Viena, 12.767; 8. Dunabourg-Vitebsk, 11.171; 9. Riga-Dunabourg, 10.279; 40. Odesa, 10.055; 11. Orel-Vitebsk, 9.664; 12. Tambof-Kozlof, 8.807; 13. Koursk-Kief, 8.461; 14. Moscou-Yoroslaf, 8.389; 15. Rybinsk-Bologne, 7.846; 16. Varsovia-Terespol, 7.648; 17. Peterburgo-Varsovia-Wierzbolof, 7.622; 18. Koursk-Kharkof-Azof, 7.458; 19. Varsovia-Bromberg, 7.006; 20. Kief-Brest, 7.000; 21. Volga-Don, 6.924; 22. Kozlof-Voronege, 6.735; 23. Orel-Griazy, 6.085; 24. Kharkof-Nicolaief, 5.964; 25. Lodzi, 5.229; 26. Tambof-Saratof, 5.094; 27. Moscou-Brest, 4.832; 28. Voronege-Rostof, 4.750; 29. Mitau, 4.656; 30. Riask-Morchansk, 4.502; 31. Báltico, 4.383; 32. Riga-Bolderna, 3.342; 33. Poti-Tiflis, 3.988; 34. Griazy-Travilsyne, 3.404; 35. Chouia-Ivanovo, 3.380; 36. Novotorjok, 2.886; 37. Livny, 2.842; 38. Landvarovo-Romny, 2.421; 39. Novgorod, 2.398; 40. Brest-Graievo, 2.058; 41. Riask-Viazma, 1.878; 42. Libau, 1.556; 43. Yaroslaf-Vologda, 1.406; 44. Lozso Sebastopol, 1.354; 45. Constantinof, 1.180.

El rendimiento de las líneas cuya apertura no se realizó hasta la mitad del año de 1873, está calculado proporcionalmente al ingreso de los meses durante los cuales han estado estas líneas entregadas á la explotación. Un segundo estado, del cual se encontrarán necesariamente excluidas estas últimas, nos hará ver el aumento de los ingresos realizados el año último por las Compañías, comparativamente á los resultados de la explotación del año 1872.

Voronege-Rostof, 48 2/3 por 100 de aumento en los ingresos; Orel-Vitebsk, 44 2/5; Varsovia-Terespol, 43 1/2; Dunabourg-Vitebsk, 43 1/2; Riga-Dunabourg, 37 1/8; Báltico, 34 1/2; Moscou-Brest, 32; Griazy Tsaritsyne, 30 2/3; Orel Griazy 26 2/5; Riask-Morchansk, 28 3/10; Tambof-Kozlof, 23 3/5; Tambof-Saratof, 22 3/5; Livny, 21 3/4; Rybinsk-Bologoe, 20 2/3; Novotorjok, 20; Novgorod, 17; Varsovia-Viena, 16 1/2; Schnuia Ivanono, 14; Nicolas, 13 2/5; Moscou-Rianzan, 11 1/2; Koursk-Kief, 11; Varsovia-Bromberg, 9 1/2; Rianza, Kozlof, 8 4/5; Lodzi 8 1/5; Koursk-Kharkof-Azof, 7; Peterburgo Varsovia Wierzbolowo, 4 3/5; Moscou-Koursk, 3 7/8; Moscou-Jaroslaf 3 3/4; Kozlof-Voronege, 3 1/4; Tsarskoé-Sélo, 1 7/8; Moscou-Nijni Novgorod, 3/5.

Es fácil de ver que el aumento de los ingresos más notable pertenece á las líneas nuevamente establecidas, cuya cifra absoluta del rendimiento es aun débil y sobre las cuales el movimiento de los viajeros y de las mercancías no se ha establecido en proporciones más ó ménos estables, tales son las líneas Báltico, Voronege-Rostow, Moscou-Brest, Cruzy-Tsaritsyne, Riask-Mor-

chansk, etc. El movimiento comercial del año pasado y las exportaciones de los cereales deben igualmente ser considerados, con respecto á muchas vías férreas que van á unir los puertos del Báltico á las provincias de *tierra negra* del Centro, como una causa del aumento de los ingresos.

ABORDAJES.

«El buque turco *Kars*, con destino á Salónica, fué echado á pique, en el mar de Mármara, por el vapor egipcio *Becheran*. De 350 personas que había á bordo entre pasajeros y tripulación, sólo treinta han podido salvarse.»

Esta noticia recorria no há mucho todos los periódicos europeos; referida con esa cruel indiferencia con que se refieren los hechos más comunes y naturales. Otra cosa sería si se tratase de un combate, en el que hubiera perecido el mismo número de personas, ó si estas fuesen víctimas de algun acontecimiento más aparatoso; 320 personas sepultadas en el mar pasa como un suceso trivial y sencillo, y se refiere como un acto de la fatalidad; acaso como lo consideró el capitán del *Kars*, que, en su fé musulmánica, no habrá tratado de evitar el encuentro, creyendo—como otro que en el Bósforo causó, hace veinticinco años, el naufragio del vapor que mandaba, y en el que navegaba quien traza estas líneas—que es vano oponerse á los acontecimientos.

Por fortuna de la humanidad, los cristianos—es decir, los hijos de la verdadera civilización—creemos que Dios deja obrar las causas secundarias, y que tiene entregado el mundo al sudor de nuestro rostro; lo cual nos obliga á trabajar constantemente en la grande obra de la mejora moral y material del hombre y de la sociedad; y juzgamos que no cumpliríamos su santo precepto si á la noticia de una de estas catástrofes no tratásemos de indagar su origen y de estudiar los medios de que no se repita, puesto que se suceden con una frecuencia que espanta y que parece incomprendible, si se atiende sólo á lo ancho y llano del camino que deben recorrer los buques.

Sucede, sin embargo, que determinados tránsitos, como el de Liverpool á New-York, llamado *Atlantic ferry*, el de Londres á Hamburgo, y hasta hace poco el de Bilbao á Gijón, entre nosotros, se ven tan concurridos que, si fuese posible abarcar con la vista cualquiera de ellos en su conjunto, relativamente á la inmensidad del mar, tendria de seguro el aspecto de una carretera atravesada por multitud de carruajes.

Este gran desarrollo de navegación en determinadas direcciones causa la frecuencia de tales encuentros ó abordajes; y los facilita la aglomeración de los buques de vela en los estrechos, y la aglomeración de buques de todas clases á la entrada y salida en rios de gran comercio y multiplicidad de puertos, como el Támesis ó el Elba. Los buques de vapor han venido á aumentar estos siniestros, ya por el desden que por los de vela sienten los que los dirigen, ya por la casi seguridad con que cuentan ser los que ménos padezcan en un encuentro con aquellos. Son, á pesar de todo, muy escasas las precauciones que contra estos peligros se toman. Muchas veces nos hemos puesto á examinar si se toman todas las que son posibles, y si se hace lo necesario para que sean eficaces; por desgracia, nuestras conclusiones sobre ambos puntos fueron y continúan siendo negativas.

Y como siempre hemos mirado con cariño esas casas flotantes, en las que durante largas navegaciones hemos permanecido confiados en la benevolencia divina, en los cálculos de un piloto y en la protección de una bandera; y como el cariño se hacía tan inmenso como el mar si la bandera ostentaba los colores que á nuestra vez estábamos encargados de cuidar y proteger—¡y Dios sabe si lo hemos hecho!—no es mucho que hoy, naufragos de todas las arenas, pero poseyendo una pequeña parte de esta publicidad universal, palanca de Arquímedes de los tiempos modernos, digamos algo en favor de nuestros antiguos amores.

Para hacerlo nos bastarán nuestros recuerdos y algunas notas tomadas en ocasiones diversas y en vista de análogos catástrofes.

Pero, antes de entrar en materia, bueno será que expliquemos las diferentes especies de abordajes conocidas en nuestra jurisprudencia, y á quienes se consideran imputables. El abordaje puede ser *inocente*, y lo es por fuerza mayor, caso fortuito ó suceso inevitable. Puede proceder de *negligencia*, imprevisión ó temeridad culpables, y puede por fin constituir un *delito*, hijo de la malicia ó voluntad deliberada.

Siempre se supone que es de la primera especie cuando no hay pruebas de que sea de las demás, y en este caso cada buque costea su daño; así como se supone más bien de la segunda que de la tercera en caso de duda. Si en la segunda se prueba el descuido de uno de los capitanes, este paga las averías de ambos; pero si el descuido ha sido de los dos, ó no se sabe á quien imputárselo, se suman los perjuicios sufridos por ambas naves y se parten por mitad. En cuanto al cargamento, cuando la culpa no está bien clara, el dueño es quien sufre las consecuencias. El capitán culpable paga el daño, y sufre en el segundo caso privación de empleo y prisión, y en el tercero puede sufrir hasta pena de muerte; según todo resulta, parte del Código de Comercio, y parte de las órdenes de la Armada. Los aseguradores responden del abordaje casual, pero no de los demás, sino se ha expresado así en la póliza. El capitán de puerto es el que hace constar estos siniestros; en raras donde no haya autoridad, corresponde al capitán más antiguo, como to los los actos oficiales.

Además de las expresadas en las leyes, la costumbre ha establecido entre nosotros ciertas reglas, que se puede decir son ya universales: el tener anclas sin boyas hace culpable de negligencia, como el estar mal anclado ó mal amarrado. A la entrada de los puertos se achaca la culpa al que está más distante, si llegan á chocar, porque debió esperar que el otro entrase. Si están á igual distancia, debe ceder el piso el menor, por más fácil de manejar. La nave que sale debe esperar á la que entra. El que sale después se declara que abordó al que salió antes. El que se hace á la vela de noche tiene contra sí la presunción, así como el que navega á velas desplegadas, si choca con el que está anclado ó á la capa.

Estas reglas y otras análogas, tomadas en diferentes países, no han evitado grandes catástrofes, sea por falta de mayores exigencias preventivas, sea por la poca eficacia de los juicios, mientras no tengan carácter internacional. Al principio de este escrito hemos hablado de la terrible hecatombe del *Kars*. El último invierno señala otras dos horribles: la *Ville du Havre*, de más de 5 000 toneladas, echada á pique por *The Loch Earn*, y el *Bellerophon*, chocando en las costas de América con el *Flamstead*. Se ha probado que en el quinquenio de 1867 á 71 ha habido 11 021 abordajes, que echaron á pique 854 buques y causaron 5 412 averías.

Como hemos indicado ya, la navegación á vapor, que, colocando los movimientos del buque más en la mano del hombre, debía disminuir estas desgracias, ha venido á aumentarlas. Inglaterra sancionó en su Parlamento, en 1846, una anterior disposición de su Almirantazgo para que los vapores dejen siempre el paso á los buques de vela; y que cuando se vean dos vapores expuestos á chocar entre sí, maniobren siempre á babor, ó sea á la izquierda; disposición que se extendió más tarde en una extensa instrucción, llamada de luces de los vapores.

Hallábase a la sazón en aquel país, en comisión de servicio, el distinguido jefe de escuadra D. Casimiro Vigodet, y remitió con gran recomendación aquel Código de señales, que marca perfectamente la dirección de los buques, y en cuya descripción no entramos por ser demasiado conocido de aquellos de quienes importa que lo sea. Lleva la fecha de 12 de Abril de 1849, y mandóse observar por real orden de 28 de Marzo del mismo año, por el me-

jor ministro de Marina que hemos tenido, que ha sido el paisano señor marqués de Molins.

Más tarde perfeccionó Inglaterra sus disposiciones con el *bill* de 1863, aun vigente; pero en cosas que acontecen en aguas libres en mares mixtos y en la jurisdicción de terceras naciones no bastan leyes particulares, y se necesitan leyes tan universales como sea posible, y que en todas partes tengan asegurado su cumplimiento; pues, de lo contrario, se dan tristes casos, como el del *Murillo* y *The Northfleet*, sentenciados en un sentido en Cádiz, y en otro en Inglaterra.

Francia estableció negociaciones con este objeto en 1860, que fueron rechazadas por el *Board of Trade*; y otras humanitarias gestiones de algunos individuos de la Asamblea francesa, repetidas en 1872, no fueron siquiera atendidas por la mayoría de aquella Cámara, absorbida su atención por las preocupaciones políticas. No nos hallamos nosotros en este momento en situación de hacer germinar en Europa las grandes ideas; más bueno es que las conozcamos, por si la posición varía, ó, cuando menos, para aceptarlas por conciencia si se nos proponen. Expongamos ahora el programa hijo de nuestras meditaciones.

Tres puntos debieran acordarse en un Congreso general, previo detenido estudio: un Código de señales y de reglas de navegación para evitar abordajes; un Código penal marítimo internacional, y un Código de procedimientos para que las faltas no queden impunes y se castiguen con justicia. Para los dos primeros pudiera aprovecharse mucho de lo existente, aceptando lo mejor de lo acordado hasta el día, y mucho de lo que dejamos señalado en este artículo. El tercero, el de procedimientos, tendría que ser completamente nuevo.

Hasta ahora no se ha fijado si es el país del que sufrió el daño, ó si el país del que le ha causado, quien tiene derecho á proceder, ó si el procedimiento corresponde al que tiene señorío en las aguas cuando los hechos ocurren en mares territoriales; y todos pretenden ser juzgadores; y todos con más preocupación en favor de su bandera que en favor de la justicia.

Necesario se hace establecer sobre esto reglas fijas. Acaso la mejor sería reconocer desde luego la jurisdicción del país en cuyas aguas tuviese lugar el suceso, y si ocurría en *mare liberum*, concedería á todos los países que admitan el tratado, para que fuese atributiva y acumulativa en aquel donde la acción se intentase antes. El tribunal debiera componerse de tres jueces, uno territorial y dos cónsules de los residentes en el puerto, y en su defecto en el más inmediato en que los hubiese establecidos, correspondientes á las dos banderas en litigio; y cuando una de ellas fuese la territorial, se sacaría por suerte el tercer juez entre los cónsules de las banderas restantes no comprometidas en el asunto.

Este tribunal debería dar sentencia motivada, y sólo por recurso de casación podría pasar al tribunal superior de la marina territorial, que si casaba la sentencia, daría otra irrevocable; contra la cual no podría haber indulto, ni relajación de pena sin acuerdo de los tres gobiernos interesados. También sería necesario que todos los hechos relativos á abordajes se separasen de la acción del Jurado allí donde pudiera recaer bajo ellos; quedando bien entendido que en todo lo expuesto entendemos por juez territorial aquel en cuyas aguas acaeció el hecho, y aquel ante el cual se incoó antes la causa cuando el hecho tuvo lugar en mares libres.

Entrego mi plan á los hombres de entendimiento recto y de corazón sano: jamás he trazado uno cuya realización desease tanto.

JOVE Y HÉVIA.

COMPANIA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

MEDINA DEL CAMPO A ZAMORA Y DE ORENSE A VIGO.

(Conclusion).

Proyecto de convenio número 1.

Artículo 1.º La Compañía de los ferro-carriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo, cede á los poseedores de las 96.886 obligaciones, que hoy tienen en circulacion, la concesion, entera propiedad y usufructo, de la línea de Medina del Campo á Zamora, con todo el material fijo y móvil existente, explanaciones, obras de fábrica y estaciones, dichos poseedores de obligaciones, á su vez, renuncian definitivamente al cobro de los cupones vencidos y obligaciones amortizadas, y á toda reclamacion contra la Compañía por cualesquiera otros derechos ó acciones, que pudieran tener ó pretender tener, sobre la Compañía, ó su línea de Orense á Vigo.

Art. 2.º La Compañía, para la construccion y explotacion de dicha línea de Orense á Vigo, se hará cargo, por su parte, de todos los créditos de personal, á la fecha existentes, de la actual Compañía, y de todos cuantos tenga á su favor el constructor general de la misma línea.

Art. 3.º Los actuales accionistas de la línea de Medina del Campo á Zamora, pasarán á serlo de la de Orense á Vigo, y el capital que representen todas las acciones emitidas de una y otra línea se cambiará por acciones nuevas de la de Vigo, entregándose una accion nueva por cada seis antiguas, siempre que tengan desembolsado el total de su valor nominal, y, en proporcion á la suma que tengan entregada por accion, cuando no se hallen en tal caso.

Art. 4.º La Compañía satisfará los créditos de que deba responder, procedentes de trabajo personal, á medida que existan sobrantes de las subvenciones devengadas, y despues de satisfecho el importe de las obras ejecutadas; pero estos acreedores tendrán derecho además á que se les pague en obligaciones de la Compañía, al tipo de 30 por 100, cuando lo reclamen en todo ó en parte.

Art. 5.º El constructor general se obliga igualmente á no cobrar en metálico más que el 50 por 100 de su crédito, y sólo tendrá derecho á que se le pague el resto en obligaciones, al tipo de 25 por 100, cuando él mismo lo reclame en todo ó en parte. Mientras no acepte el pago de obligaciones al expresado tipo, su crédito devengará el 5 por 100 de interés anual.

Art. 6.º Los accionistas, por su parte, renunciarán á percibir los intereses que se les están adeudando, de lo que devengaron durante el periodo de construccion.

Art. 7.º Los accionistas no percibirán beneficio alguno hasta que los productos líquidos de la explotacion cubran la parte alícuota de la devolucion por anualidades del anticipo del gobierno, y el crédito del constructor general.

Art. 8.º Con el fin de que la Sociedad pueda destinar la mayor suma posible al cumplimiento de este convenio, queda autorizada la gerencia á emitir pagarés con el interés de 6 por 100, siempre que los tomadores de ellos se avengan á recibir luego su importe en obligaciones de la Sociedad, al tipo de 25 por 100 de su valor nominal.

Art. 9.º La aprobacion del presente convenio supone la aceptacion, por parte de los interesados en el mismo, de todas y cada una de las condiciones que le constituyen, quedando obligados á su cumplimiento, sin reserva ni excepcion alguna, y para ello depositarán sus títulos, al firmar la admision, con arreglo á lo prevenido en la ley de 12 de Noviembre de 1869.

Art. 10. Llegado el caso de emitirse las nuevas obligaciones, en pago de los créditos de que se habla en los artículos anteriores, los poseedores de ellas tendrán derecho á designar tres indi-

viduos que formen parte del Consejo de administracion, uno de los cuales ejercerá el cargo de director gerente.

Art. 11. Todos los títulos al portador del antiguo capital, acciones y obligaciones, se inutilizarán ó anularán, en la forma que se decida en Junta general de accionistas.

Art. 12. La Compañía se compromete á no emitir más obligaciones, que las que sean necesarias, para el pago de los créditos á que se destinan, el día en que se verifique la conversion, así como para el pago de los intereses que vayan devengando las mismas obligaciones, en la parte que no basten á cubrir los demás productos del camino, que quedan afectos á este compromiso.

Art. 13. Se fijan tres años de plazo improrogable, á contar desde la fecha en que sea aprobado judicialmente este convenio, para canjear los antiguos títulos por los de nueva creacion.

El que durante este tiempo no lo solicite, se entiende que renuncia este derecho, y, por lo tanto, quedará prescrito ó anulado.

Proyecto del convenio, número 2.

Artículo 1.º El capital actual de la Compañía, acciones y obligaciones, se reemplazará por uno nuevo, fijado en la suma de 10 millones de francos; equivalentes á 33 millones de reales; cuyo capital estará representado por 20.000 acciones, al portador, de 500 francos, ó sean 1.900 reales cada una, con todos los derechos activos y pasivos inherentes á esta clase de títulos, á contar desde 1.º de Enero de 1873.

Art. 2.º Con este nuevo capital de 20.000 acciones:

Primero. Se anularán todos los títulos al portador emitidos por la Compañía en acciones y obligaciones que se encuentran actualmente en circulacion, con los derechos inherentes á los mismos cupones, y amortizaciones pendientes de pago.

Segundo. Se saldará los créditos de cualquiera naturaleza que sean, previstos ó ya liquidados, que figuran en el balance de 31 de Diciembre de 1872.

Tercero. Se constituirá una reserva para atender á las eventualidades de la liquidacion definitiva de 31 de Diciembre de 1872, entendiéndose que desde la misma fecha dejan de correr todos los intereses, y que todas las acciones que resulten excedentes de este fondo de reserva quedarán en provecho de la Compañía.

Art. 3.º Conforme á lo establecido en los dos artículos anteriores, la distribucion de las 20.000 acciones del nuevo capital, se realizará de la siguiente manera:

12.110 acciones se aplicarán á las 96.880 obligaciones no amortizadas, que hoy se hallan en circulacion, ó sea una accion nueva por ocho obligaciones.

152 acciones nuevas se atribuirán á las 304 que, habiendo sido amortizadas, no han sido satisfechas.

4.000 acciones nuevas se aplicarán á los portadores de las 64.000 acciones emitidas, ó sea una accion nueva por 16 de las antiguas.

3.738 acciones nuevas quedarán en cartera como fondo de reserva para atender á cualquiera eventualidad; despues de la liquidacion definitiva, que se refiera á las operaciones anteriores al 31 de Diciembre de 1872.

Art. 4.º Respecto al crédito del constructor general, posterior á 31 de Diciembre de 1872, su liquidacion se efectuará de la siguiente manera:

Se garantizará el importe de los créditos pendientes por un depósito de obligaciones de la Compañía al tipo de 10 por 100 de su valor nominal, y se aplicarán, desde luego, para cubrirle todos los recursos de que puede disponer la Compañía, aparte de los que constituyan los ingresos netos de la explotacion en cada ejercicio. El resto del descubierto se pagará abonando anualmente un millon de reales y los intereses correspondientes á razon de 6 por 100. Estas anualidades se representarán por pagarés con los vencimientos de 1.º de Enero y 1.º de Julio de cada año, y tendrán

delegacion sobre todos los productos netos de cada ejercicio y sobre la subvencion y anticipo que se reciba del gobierno.

A medida que se efectúe el pago en metálico al constructor general, entregará este á la Compañía del ferro-carril el número correspondiente de las obligaciones con sus cupones, que se le den en garantía, las cuales se anularán como las que se hallan en circulacion actualmente.

Art. 5.º Obtenida la adhesion de las mayorías al presente convenio, en la forma establecida por la ley de 12 de Noviembre de 1869, y aprobado que sea por el tribunal, se procederá inmediatamente á su ejecucion por el Consejo administrativo, el cual, para facilitarla, podrá crear títulos provisionales, representando fracciones de acciones.

Art. 6.º Aprobada que sea por el tribunal esta proposicion de arreglo, los acreedores de la Compañía, de cualquier especie que sean, estarán obligados á canjear sus títulos antiguos por los del nuevo capital, en el plazo máximo é improrogable de cinco años.

Art. 7.º Todos los títulos al portador del antiguo capital, así acciones como obligaciones, se inutilizarán ó anularán en la forma que se decida en Junta general de accionistas.

Art. 8.º Tan luego como se apruebe este convenio, y se hayan ya entregado, á quien corresponda de derecho, en canje de los antiguos títulos y créditos, 12.000 acciones, á lo ménos del nuevo capital, se convocará á Junta general á los nuevos accionistas, á fin de que deliberen sobre las modificaciones que hayan de introducirse en los estatutos actuales, y sobre todo cuanto pueda ser útil á los intereses de la Sociedad.

Hasta dicha época, el Consejo de administracion, hoy existente, que se completará hasta el número de individuos que señalan los estatutos, con consejeros nombrados exclusivamente por los poseedores actuales de obligaciones, y uno que nombrarán los acreedores de obras y suministro de materiales, continuará funcionando con los estatutos actuales, en tanto que no se opongan al presente arreglo, quedando anulada, desde luego, la reserva del 5 por 100 de los beneficios líquidos que á favor de los consejeros establece el art. 67 de los estatutos.

De la anterior Memoria y proyectos de convenio, se dió lectura en la Junta general ordinaria que se celebró el 25 de Mayo de 1873, bajo la presidencia del delegado del Excmo. señor gobernador civil de la provincia. Hallándose representadas 39.879 acciones, se declaró constituida legalmente la Junta, por hallarse reunidas la mitad mas un voto de las acciones emitidas, conforme á lo prevenido en el art. 40 de los estatutos, siendo, por lo tanto, válidas sus resoluciones.

Discutidos ampliamente los proyectos, fueron aprobados, y entre los acuerdos tomados por los señores accionistas, se halla el siguiente:

«4.º Se aprueban los proyectos de convenio con los acreedores de la Compañía, presentados por el Consejo administrativo, autorizándole para procurar judicial y extrajudicialmente su aprobacion, y aun para llevarlos á efecto en su caso y lugar, así como tambien para aceptar ó realizar las modificaciones que sean convenientes en alguna ó algunas de sus condiciones, sin necesidad de someterlas á la ratificacion de la Junta general.

Esta aprobacion es la exigida como trámite previo, segun el párrafo primero del art. 11 de la ley de 12 de Noviembre de 1869, que literalmente copiado dice así:

«La declaracion de suspension de pagos trae consigo la paralización de los procedimientos ejecutivos y de apremio; obliga á las Compañías á consignar en las cajas de depósitos del gobierno ó bancos los sobrantes, despues de cubrir sus gastos de administracion, explotacion y construccion, y en todo caso á presentar al juez, á más tardar en el término de cuatro meses, una proposicion de convenio para el pago de los acreedores, aprobada previamente en Junta ordinaria ó extraordinaria por los accionistas.»

En la Junta general celebrada el dia 31 de Mayo próximo pasado, fué confirmada la aprobacion que se otorgó á los anteriores proyectos en la de 25 de Mayo de 1873, y ratificada la autorizacion concedida al Consejo administrativo para proceder con arreglo á los acuerdos tomados en dichas Juntas generales.

Madrid 2 de Junio de 1874.—Por acuerdo del Consejo administrativo.—El director gerente, en comision, Antonio Cantero.

POSTES TELEGRÁFICOS.

Para sostener los hilos de las líneas telegráficas, se construyen actualmente en Inglaterra postes de hierro, en lugar de las simples pechas de madera que hasta aquí vienen empleándose en todos los paises.

El modo de fabricar estos postes es bastante curioso para merecer que demos una idea de él. Su construccion reposa en los mismos principios que la de los cañones de escopeta llamados de alambre ó de cinta. Un mandril ó molde sólido, invariable y una hoja ó cinta de hierro enrollado á él en espiral constituyen la primera formacion del poste; y esas cintas son reforzadas por flejes verticales ceñidos en las intersecciones.

Las cintas se enrollan sobre el mandril, cuyo diámetro es variable, y que tiene al efecto unas canaladuras espaciadas convenientemente y que lo rodean de derecha á izquierda. Las cintas así fijadas, toman la forma del mandril sin experimentar torsion al enrollarse.

Despues de haber fijado sólidamente las extremidades de las cintas, y despues de arrollada una primera serie, se sobrepone una segunda, en sentido inverso, de manera que se cruce exteriormente con la primera, clavándolas ambas con pernos.

Seis cintas y seis piezas longitudinales planas constituyen cada poste; y hecho esto, el mandril se saca y el poste se adapta sobre su base. Para terminar, se coloca el capitel en que remata.

Estos nuevos postes telegráficos de hierro, pintados ó recubiertos de cobre por medio de la galvanoplástica, tienen 9'50 metros de altura total y 8'25 metros fuera del suelo.

Las ventajas que presentan son: de una duracion doble cuando ménos, que los postes de madera y una resistencia mucho mayor, á pesar de ser más ligeros. Pueden fijarse sobre las rocas y el viento encuentra en ellos poca resistencia, puesto que son calados.

NUEVAS BERLINAS.

La Compañía de los ferro-carriles del Oeste de Francia acaba de poner en circulacion unas nuevas berlinas cuya disposicion es digna de elogio y de ser reproducida en otras líneas y en otros paises. Esa disposicion las hace prestarse á tantas comodidades que pudieran muy bien llamarse *berlinas-habitaciones* más bien que simples berlinas, nombre demasiado restringido para tan numerosas aplicaciones.

En ellas está en efecto el viajero como en su casa. Las cuatro personas á que se destina están perfectamente á sus anchas, y tienen la facilidad de extender las piernas, ó de descansar los pies sobre traspontines que se bajan á voluntad hasta reducirse á taburetes. Para comer, jugar á los naipes, al ajedrez, etc., se pueden levantar cómodas y elegantes mesas de caoba.

Por la noche se iluminan estas berlinas con lámparas cuya luz, lejos de estar parsimoniosamente medida, como la de los vagones ordinarios, permite leer sin dificultad.

Las cuatro plazas son bastante espaciaosas para trasformarse en catres sumamente cómodos y que recuerdan las literas de los buques de vapor.

Nada de cuanto puede contribuir á la comodidad se ha olvidado, y las nuevas berlinas satisfacen las más delicadas exigencias que pueden ocurrir á los viajeros.

Si no atravesáramos en España un período tan triste, en que el vandalismo de los carlistas nada respeta, y así destruye las vías como destroza el material con salvaje complacencia, recomendaríamos á nuestras empresas la adopción de tan bello modelo de berlinas; mas, por ahora, sólo nos atrevemos á consignar este progreso, cumpliendo con nuestra obligación, y para que se introduzca cuando volvamos á encontrarnos en un período normal para la explotación de los caminos de hierro.

CIERRE DE LAS PORTEZUELAS DE LOS VAGONES.

La Compañía de los ferro-carriles del Norte de Francia, acaba de experimentar un nuevo sistema de cerrar las portezuelas de los carruajes, destinado á evitar los numerosos accidentes que ocasiona el sistema hasta hoy empleado.

Las cerraduras actuales son, como es sabido, muy peligrosas: acontece con frecuencia que las personas creyendo la portezuela perfectamente cerrada, se apoyan en ella y se precipitan á la vía. Los mismos empleados, que durante la marcha de los trenes, recorren de un extremo á otro para revisar los billetes, no están al abrigo de esta clase de accidentes que para ellos pueden ser mortales.

El nuevo sistema de cerramiento es de una extremada sencillez y evitará para lo sucesivo todas esas eventualidades. Un muelle adaptado á los gozoes empuja continuamente la portezuela, que permanece abierta mientras que el pestillo no ha entrado completamente en su cavidad; y de esta manera los viajeros están al abrigo de todo error creyendo que está cerrada sin estarlo.

En las líneas inglesas se usa un sistema de cerramiento todavía más seguro del que nos ocupa. Antes de partir el tren, un empleado cierra las portezuelas con llave y es imposible descender de los coches sin que venga á abrirlas, no pudiéndose descender del tren antes de que se pare completamente. Quizás disguste esto á ciertos viajeros que tienen prisa por bajar; pero es lo más seguro y lo menos costoso.

Un periódico francés, la *Liberté*, prefiriendo el nuevo sistema empleado en el Norte de Francia, al de cerrar con llave que usan los ingleses, recuerda que á esta circunstancia de estar los vagones cerrados, se debió la gran catástrofe del ferro-carril de la rivera derecha del Tamesis, en la que perecieron, entre otras muchas personas, el almirante Dumont-Durville y su familia.

LOS PAMPAS EN LÓNDRES.

Hace algún tiempo que los periódicos extranjeros hablaron de una Compañía inglesa que estaba construyendo cuatro grandes vapores, á los cuales había de darse los nombres de los cuatro puntos cardinales, contruidos á propósito para trasportar bueyes á Inglaterra desde la América del Sur.

Uno de estos buques, el *North*, ha entrado hace unos días en el puerto de Londres, donde su llegada parece debe inaugurar una era de baratura en la alimentación.

Ha traído á bordo algunos centenares de reses vacunas, que ha trasportado desde la república Argentina en ménos de 24 días; y puede juzgarse fácilmente la excelente condición sanitaria en que han llegado los animales, por el sólo hecho de que, después de algunos días de descanso y de alimentos frescos, se han vendido á los comerciantes de ganado á unos 1.500 reales por cabeza.

Estos bueyes existen en cantidades innumerables en los territorios bañados por el río de la Plata; se cojen por decenas de millares y se matan sólo para utilizar la piel y la grasa. Los mejores entre ellos, pueden adquirirse, trasportarse y quedar desembarcados en los muelles de Londres á un precio que no excede de 33 duros; de lo que resulta que este tráfico puede fácilmente un be-

neficio neto de 100 por 100 á los que emprendan en grande escala el comercio de ganado entre la América del Sur y Europa.

Y los bueyes no son los únicos animales que deberían ser objeto de un comercio de esta clase: hay también centenares de miles de caballos, asnos y mulos que viven en estado salvaje en las pampas, sin límites de aquella parte de América.

Por esto se venden á 3 ó 4 pesos hermosos jumentos, cuando no lo matan para desollarlos y vender la piel. Después del buen éxito del *North*, nada impide esperar que se intentará el comercio de caballos y de mulas, que promete no menores beneficios que el del ganado vacuno.

Esta importación de 500 cabezas bovinas de las Pampas debe considerarse como un acontecimiento en la historia económica de ambos mundos, y hace creer que es la primera transacción de un ramo de comercio importante con la América del Sur.

España no debe desaprovechar los resultados de tan afortunado ensayo: Galicia, sobre todo que tiene numerosos representantes en la Plata, por los muchos de sus hijos que anualmente emigran á dicho país, podría traer con ventaja ese mismo ganado reponerlo en sus prados y resportar una gran parte para Inglaterra, así como ahora lo hace sólo con el ganado vacuno nacido en su suelo.

Esto, principalmente, nos á movido á reproducir la noticia.

LIBROS RECIBIDOS.

La Hacienda de nuestros abuelos, Conferencias de aldeas, por D. Modesto Fernandez y Gonzalez.—Un volúmen en 8.º mayor, de 382 páginas.—Tercera edición.—Madrid, 1874, imprenta de Tello.

Esta obra es bastante conocida del público, por las ediciones anteriores y por su primera aparición en forma de sueltos en las columnas de la *Epoca*. Por nuestra parte, y aunque incidentalmente, hemos publicado ya un compendioso juicio acerca de este libro, en cuyo autor no puede ménos de reconocerse una laboriosidad incansable y un gran deseo del bien; por más que sus opiniones en la materia que trata difieran bastante de las nuestras.

Portugal contemporáneo. De Madrid á Oporto pasando por Lisboa. Diario de un caminante, escrito, como el libro anterior, por D. Modesto Fernandez y Gonzalez.—Un volúmen en 8.º mayor, de 528 páginas.—Madrid, 1874, imprenta de Tello.

Esta obra corresponde perfectamente á su objeto, el de un itinerario tan curioso como instructivo, acompañado de algunas observaciones críticas tan breves como oportunas. Lo recomendamos eficazmente á nuestros lectores.

Memoria sobre la necesidad de modificar el Circulo de marcar y las reglas que para su colocación estableció su autor el Excmo. Señor D. Antonio Doral, por D. Casimiro de Bona, Inspector de ingenieros de Marina, director de la Escuela especial del cuerpo. Un cuaderno con figuras litografiadas.—Ferrol, 1874, imprenta y litografía de Taxonera.

El trabajo objeto de esta Memoria ha sido premiado en la Exposición universal de Viena, considerándolo como un verdadero progreso científico y de gran aplicación práctica en la navegación. Tenemos entendido que la Memoria en cuestión ha sido sometida á varias corporaciones y que es probable la examine una comisión científica especial.

Hace algunas meses, y con motivo de haber sido premiada en Viena esta Memoria, nuestra GACETA publicó, con presencia de un ejemplar autografiado un juicio crítico de ella bastante detallado, debido al distinguido ingeniero francés M. J. de Verdú.

Proyecto de los tramvías del Norte y Sur de Madrid, basado sobre un nuevo sistema de coches, dirigido al Excmo. ayuntamiento de esta capital, por D. Daniel O'Ryan y Acuña.—Un cuaderno en 4.º mayor, con láminas.—Madrid, 1874, imprenta de Tello.

Este trabajo contiene los antecedentes de los nuevos tramvías

á que se refiere, una descripción sobre la eficacia y superioridad del nuevo sistema de coches inventado por el Sr. O'Ryan, la reseña de las líneas comprendidas en el presupuesto, el sistema de construcción y el material, una anticipada respuesta á las objeciones que puedan hacerse, y por último, los presupuestos.

A este proyecto se refería el objeto de la reunión celebrada no há muchos días en el Círculo de la unión mercantil, de que dimos cuenta en nuestro número anterior, y aprovechamos esta ocasión para añadir á lo expuesto al reseñar la reunión, que el coche privilegiado sistema O'Ryan, no sólo es de gran aplicación para tranvías urbanos y rurales, sino también para ferro-carriles de tercera clase que hoy día se reconocen como necesarios en varios países; y muy particularmente en España, los cuales pueden establecerse en las carreteras.

Por esta razón, el privilegio obtenido por el inventor se extiende á la aplicación de sus carruajes á los ferro-carriles.

CRÓNICA.

Detalles de un incendio. La estación de Bacar, en la línea férrea de Córdoba á Belmez, ha sido totalmente devorada por un incendio, como ya digimos en nuestro número anterior. Hé aquí cómo ha ocurrido el caso: Hallábase en la misma un negociante probando la calidad del alcohol de una gran vasija que acababa de recibir, sumergiendo al efecto un papel en el líquido que inflamaba á la acción de un fósforo.

En una de estas pruebas cayó una gota encendida en la vasija, cuyo contenido ardió repentinamente, siendo vanos los esfuerzos que su dueño hacía para ahogar la combustión con las manos que se abrasó materialmente. En vista de la inutilidad de sus esfuerzos el azorado negociante se sentó sobre la boca de la vasija, no bien hecho lo cual estalló la misma con estampido tremendo, lanzando al espacio al insensato á quien perteneció é inundando de líquido inflamado la estación, que á las pocas horas quedó reducida á cenizas. El dueño de la vasija, única víctima de esta catástrofe, fué trasladado á Córdoba, en donde se halla en el gravísimo estado que es de suponer. Las pérdidas ocasionadas en la estación calculanse de bastante importancia, pues como decimos más arriba, ha sido destruída en totalidad.

Sociedad general de Crédito moviliario español.

Situación en fin de Marzo de 1874.

ACTIVO.		Escudos.
Acciones emitidas: 120,000 acciones.		*
Caja efectivo, cuenta con el Banco, etc.		916.374'460
Efectos en cartera á cobrar y negociar.		282.994'871
Fondos públicos.		17.333.561'898
Cuentas corrientes.		2.793.877'869
Préstamos en garantía y operaciones á la doble.		4.752.657'601
Inmuebles.		2.529.333'954
Moviliario.		28.873'655
Varios.		39.006'943
Total.		28.676.681'251
PASIVO.		
Capital.		22.800.000
Acreedores diversos.		88.128'586
Efectos á pagar.		108.065'658
Obligaciones emitidas.		140.000
Cuentas corrientes.		3.927.688'174
Fondo de reserva.		588.313'741
Ganancias y pérdidas.		1.024.485'092
Total.		28.676.681'251

S. E. ú O.—Madrid 31 de Marzo de 1874.—Un administrador, J. Sierra.—El jefe de contabilidad, M. Arribas.—El secretario general, Jorge Polack.

FERRO-CARRILES

DE TARRAGONA Á MARTORELL Y BARCELONA.

Kilómetros en explotación: 102.

Productos del mes de Julio de 1874.

	Reales vellon.
38.732 pasajeros.	203.296'62
Mercancías, equipajes, etc.	199.626'19
Total.	462.922'81
Productos en igual mes de 1873.	935.630'50
Disminucion.	472.707'69

Productos desde 1.º de Enero hasta 31 de Julio de

1874.	3.998.268'46
Idem en igual periodo de 1873.	6.492.013'12
Disminucion.	2.493.744'66

Barcelona 14 de Agosto de 1874.—Secretario, Victor Gebhardt.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

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

Esta Junta tiene por objeto deliberar:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1.º Sobre 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 moviliario español*, boulevard Haussmann, núm. 25, esquina á la calle Halévy.

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

TITULOS Y DIVIDENDOS.

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

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

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.

FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

Continúa á cargo de su dueño, D. Angel Aguirre, que durante seis años ha tenido tambien la de Alsasua; y en ella encuentran los viajeros el esmerado servicio que tan merecida reputacion ha dado al establecimiento.

LA SOLEDAD, POR ZIMMERMANN, TRADUCIDA DE LA ÚLTIMA edicion por D. Pedro Espina y Martinez, Médico de número del Hospital general de Madrid. Se vende en la librería nacio-

nal y extranjera de D. Carlos Bailly-Baillerer plaza de Topete, núm. 10, y en las principales de la Nacion. Precio, 3 pesetas 50 céntimos (14 rs.) en Madrid y 4 pesetas en provincias, franco de porte.

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

ADELANTOS

EN LA

FABRICACION



BUENA FÉ

EN EL

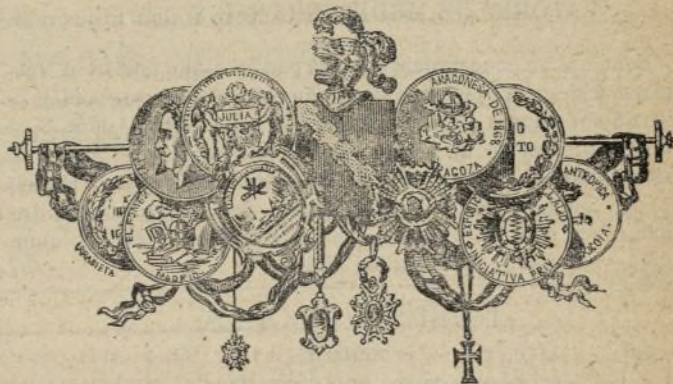
COMERCIO.

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

MADRID.

Al comercio se le hacen ventajas en el precio, conforme á la importancia del pedido.

NOTA: Lo hay de pinta verdadera y blanco.



GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIA.

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

CASA EN PARIS

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

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

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

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

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

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS
POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.^{ta},
EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

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

NUBES Y FLORES.

VERSOS DE

D. Fernando Martinez Pedrosa

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

Cuatro pesetas con retrato y tres sin él.

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

TRATADO PRÁCTICO DE CAMINOS, á 8 reales.

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

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS á 5
reales.

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

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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

FABRICA DE HIERRO,

HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

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

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

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

LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

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

CADA AÑO REPORTE

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

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WILTEY PARTNERS, LIMITED,

DE LECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

Premiados en las Exposiciones de Nueva-York, Leeds

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

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

RICARDO DE BERGUE Y C^{ta}. Ingenieros mecánicos,

calle de Milans, núm. 3, BARCELONA.

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

Economía y perfecta regularizacion.

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

Útiles y herramientas para contratistas, etc. Confeccion de pla-
nos y presupuestos, etc.

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



VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

Salidas de Cádiz. el 30 de cada mes.

Salidas de Santander. el 15 de id.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.				
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo Madrid á Cartagena... Albacete á Cartag... Alcázar á Ciud -Real Manzanares á Córdoba. Norte de España..... Tudela á Bilbao..... Valencia á Almansa y Tarragona..... Sevilla á Cádiz..... Córdoba á Sevilla..... Zaragoza á Barcelona. Barcelona á Pamplona. — á Francia..... — á Tarragona..... — á Sarria..... Lérida á Reos y Tarrag. Alar á Santander..... Langreo á Gijon..... Palencia á Leon..... Córdoba Málaga..... Medina á Zamora y Vi- go á Orense..... Ciudad-Real á Badajoz. Utrera á Moron.....	23 al 29 Julio..... 19 al 25 Agosto... " " 20 al 26 Agosto... 20 al 26 Agosto..... 23 al 29 Julio..... " " " 19 al 25 Agosto.... " " " " 19 al 26 Agosto ... "	28.639 " " " " " " " 5.537 23.578 " " " " " " " " " " 229.014 " "	" " " " " " " 81.863 " " " " " " " " " " " " " " " " "	" " " " " " " 167.781 " " " " " " " " " " " " " " " " "	700.551 " 336.045 " " 84.950 249.644 706.144 " " " " " " " 107.345 " " " " " " 229.014 " "	490'58 " 618'77 " " 534'28 99.867 58.400 " " " " " " " 772'27 " " " " " " " " "	430.131 " 307.574 " " 86.196 " 735.969 " " " " " " " 136.751 " " " " " " 255.149 " "	301'21 " 538'52 " " 542'1 " 61.966 " " " " " " " 983'82 " " " " " " " " "	270.420 " 26.471 " " " " 29.825 " " " " " " 29.405 " " " 26.135 " "	" " " 8'58° " " 1'44° " 3.566 " " " " " " 27'41° " " " " " " " "		

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 29 AL 3 DE SETIEMBRE DE 1874.							CAMBIOS OFICIALES.	
FONDOS PUBLICOS.	SABADO.	LUNES.	MARTES.	MIERCOLES.	JUEVES.	VIERNES.		
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 45	11 35	11 45	11 45	11 41	11 45	Allaceto.....	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 30	11 40	11 40	11 45	11 40	Alicante.....	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	14 99	14 90	14 85	14 90	14 70	14 85	Almeria.....	1/2
Deuda del personal.....	Avila.....	1/2
Material del Tesoro no preferente con interés..	Badajoz.....	1/4
Bonos del Tesoro.....	41 75	41 25	44 ..	43 65	43 60	43 40	Barcelona.....	1/4
Deuda amortizable de primera clase.....	Bilbao.....	1/4
Deuda amortizable de segunda idem.....	Burgos.....	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	Caceres.....	1/2
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	98 25	98 25	98 25	98 ..	.. ..	98 25	Cádiz.....	3/8
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6% anual							Castellón.....	par
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	Ciudad-Real.....	.. ..
Idem de 2.º de 2.000 rs.....	Córdoba.....	par p.
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	Cornuá.....	3/4
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	Cuenca.....	.. ..
Idem de 9 de Marzo de 1855, 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.	Guadalupe.....	par p.
..	Huelva.....	.. ..
..	Huesca.....	1/4
..	Jaen.....	par
..	Leon.....	1/2
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	20 50	2 40	20 50	20 50	20 50	20 45	Lerida.....	1/4
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	20 ..	.. ..	.. ..	19 90	19 90	Logroño.....	par
Idem id. id. de 20.000 rs.....	20 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lugo.....	.. ..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	Málaga.....	3/4
Acciones de Banco de España.....	131 50	130 50	130 ..	130 ..	130 ..	130 ..	Murcia.....	3/8
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	Orense.....	1/4
Banco popular español de Barcelona.....	Oviedo.....	1/8
..	Palencia.....	par
..	Pamplona.....	1/4
..	Pontevedra.....	.. ..
..	Salamanca.....	1/4
..	San Sebastian.....	1/2
..	Santander.....	1/2
..	Santiago.....	7/8
..	Segovia.....	1/2
..	Sevilla.....	1/2
..	Soria.....	1
..	Tarragona.....	1/2
..	Teruel.....	par
..	Toledo.....	3/4
..	Valencia.....	3/8
..	Valladolid.....	1/4
..	Vitoria.....	3/8
..	Zamora.....	1/4
..	Zaragoza.....	par
..	Londres, á 20 d/f.....	48'60
..	Paris, á 8 d/v.....	5'05
..	Hamburgo, á 8 d/v.....	.. ..
..	Ginebra, á 8 d/v.....	.. ..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑIAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS
de los	de	reembolsa-		de los	de la	de	
EMPRESTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	787.888	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alio	Paris 29 de Agosto. 219
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Norte.....	207 50
1859.....	92.678	2.000	57	Abril.—Octub.	.. ..	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 27 Agosto. 3'0
.. ..	177.044	1.900	8 %	Enero.—Julio.	.. ..	Zaragoza á Pamplona...	.. .. 190
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99	Córdoba á Málaga.....	.. .. 57 50
1858.....	290.000	.. ..	57	.. ..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	.. .. 228 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Sevilla á Jerez.....	.. .. 70
.. ..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real á Badajoz...	.. .. 42
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 48 50
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Targ. á Martorell y Barc	.. .. 95 25
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Noroeste.....	Bruselas 27 Agosto. 63
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lerida á Reus.....	Paris 29 de Agosto. 25 75
.. ..	.. ..	2.000	3 %	.. ..	.. ..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 97
.. ..	.. ..	1.900	3 %	.. ..	.. ..	Almansa á V. y Tarrag.	.. .. 17 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª serie
1871-72.....	11.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 605
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Gran Central-Peninsular	.. ..

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