

# 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 Maria de Rivas calle de San Pedro.

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

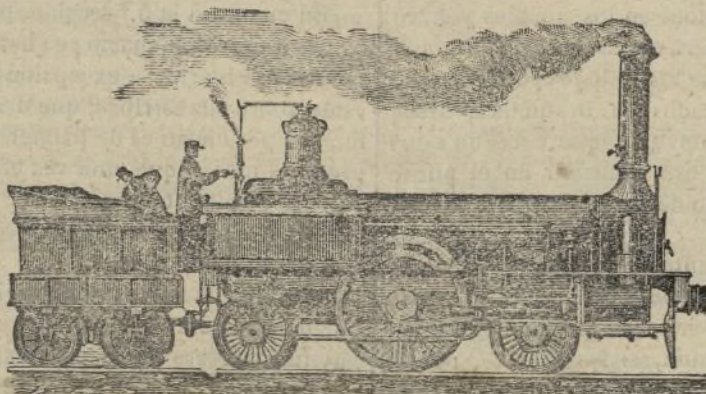
VALENCIA: librería de D. F. Maten Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

### 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.—IV.—Tramvías del Norte y Sur de Madrid.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro carriles extranjeros.—Ferro-carriles norte-americanos.—Ferro-carriles italianos.—Ferro carriles alemanes.—Ferro carril continental.—Ferro-carril de Rusia á las Indias.—Tramvías de Paris.—Compañía de los ferro carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.—La isla de Cuba y sus caminos de hierro.—Los fósforos.—Situación general de la industria.—Población de los Estados-Unidos.—Crónica.—Guía de los acionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

## FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

### IV.

Tócanos hoy examinar, como ofrecimos, el estado de las obras de la línea de Galicia, que se compone de dos concesiones: la de Palencia á Ponferrada y la de este punto á la Coruña; porque la de Asturias, cuyo estado hemos expuesto en nuestro anterior artículo, nace en Leon y termina en Gijón.

Veamos en primer lugar la situación de la concesión de Palencia á Ponferrada.

El estado de sus obras es el siguiente:

En explotación de Palencia á Leon. . .	123 kilómetros.
— de Leon á Astorga. . .	52 —
— de Astorga á Brañuelas. . .	28 —

Total. . . . . 203 kilómetros.

La concesión mide con las variaciones presentadas. . . . . 249 —

Restan por explotar. . . . . 46 kilómetros.

Este es el estado de las dos primeras secciones del ferro-carril de Galicia en cuanto á explotación se refiere. Ahora debemos examinar el de las obras que faltan para terminarlas; pero antes es preciso que hagamos un poco de historia, pues nos hemos propuesto hablar de todo, examinando todo con nuestros datos, con los conocimientos que poseemos de la materia y con los antecedentes que forzosamente hemos de procurarnos, para no olvidar ningún detalle; y por más que hayamos de conceder á la Compañía cuanto sea lógico y racional, hemos de presentarla desnuda al público para obrar con la imparcialidad que nos hemos propuesto y que nos guía en todos los trabajos de nuestra publicación.

Llamábanos la atención la distancia que existe entre las fechas de la concesión y la de la terminación de las obras que restan por ejecutar, y nos la llamaba por el tiempo transcurrido. Es verdad que las obras de la bajada del Manzanal son quizás las más difíciles de la línea de Galicia; pero también es cierto que el tiempo transcurrido era excesivamente superior á lo que podría exigir su construcción.

En efecto, en 26 de Febrero de 1861 se adjudicó la suabasta de Palencia á Ponferrada y en Mayo del aquel año se dió principio á los trabajos. El día 10 de Noviembre de 1863 se inauguró la primera sección de Palencia á Leon (123 kilómetros), en 19 de Febrero de 1866 de Leon á Astorga, y hasta Brañuelas en 17 de Enero de 1868, midiéndose esta parte de la 2.ª sección, es decir, de Leon á Ponferrada, 80 kilómetros; de suerte que en Enero de 1868 tenía en explotación la Compañía las cinco sextas partes de su primera concesión que, según los proyectos oficiales, tenía una extensión de 223 kilómetros. Y decimos según los proyectos oficiales, porque aquí presentó la Compañía una variación importante, dicho sea de paso, y en honra suya, sumamente conveniente para el país en general;



pues, al servir una zona más rica y poblada, no tuvo en cuenta su interés, pues aumentó el trayecto en 26 kilómetros, sin que por eso dejara de recorrer el trazado el difícil y costoso paso que abrazaba aquella sección. Con decir que el trayecto oficial se dirigía en toda su longitud por alturas agrestes é improductivas, y que la variación, bajando el camino a los valles, toca en los pueblos y sirve todos los intereses, se comprenderá el fundamento de cuanto decimos. Pero es lo cierto que los trabajos positivos para el público quedaron estancados en Brañuelas, desde donde hace años no adelantaron. ¿En qué consiste esto? ¿Qué causas pudieron producir esta inacción en el punto más difícil de la sección, cuando debía haber sucedido todo lo contrario?

Pero no es examinar este punto el objeto del presente artículo, en que, sólo nos proponemos consignar el estado del camino de Galicia sección por sección. Dia llegará en que haremos cargos a la Compañía, si los merece, por la manera con que ejecutó los trabajos; pero por el momento sólo nos hemos propuesto examinar su estado.

Por efecto de la variación propuesta por la Compañía, en la 2.ª sección del camino de Galicia, el trayecto, que era de 223 kilómetros, se aumentó hasta 249. De todos ellos hay construidos y en explotación 203 kilómetros, y terminados en la última parte de la sección hasta Ponferrada, 9 kilómetros, que tienen obras importantes y de las más difíciles; el resto, ó sean 37 kilómetros, se halla en construcción, y según nuestros informes, en un estado de adelantamiento tal que permitiría, haciendo un esfuerzo, terminarlos en una campaña; pero trabajando mucho y con decidida voluntad.

Pasemos á la sección de Ponferrada á Quiroga, 3.ª sección de la línea de Galicia, y la primera de la concesión de Ponferrada á la Coruña. Esta sección, que al salir de Ponferrada atraviesa el valle del Vierzo, para entrar por Cobas en las fragosidades del río Sil, se halla muy adelantada, y casi pudiéramos decir terminada en sus obras, sino faltaran algunas de construcción de puentes sobre el caudaloso río cuyo valle recorre. Un esfuerzo no grande, y puede asegurarse que la Compañía lograría tenerla terminada brevemente. Esta sección mide 84 kilómetros de longitud.

Sigue á esta la de Quiroga á Lugo y su estado deja que desear, pues no se halla como las otras que hemos analizado, por dos circunstancias: La primera, porque no están tan adelantadas; y la segunda, porque hay un trayecto de 30 kilómetros cuyas obras no se han determinado todavía, hallándose pendiente de aprobación el trazado preferible y más ventajoso. Sin embargo de esta dificultad, que la empresa no puede vencer por sí, se ha trabajado con actividad en las obras desde Quiroga, por el río Lor hasta Monforte, en cuyo trayecto hay varios túneles perforados y largos trozos de explanación concluidos. Por la parte de Lugo puede decirse que la Compañía tiene terminadas por completo las obras de 38 kilómetros, que es la distancia entre Lugo y Sárria; por manera que esta segunda sección se encontraría tan adelantada como la primera, sin la paralización impuesta por la falta de aprobación al trayecto de 30 kilómetros entre Sárria y Monforte.

Justo es añadir aquí que una vez aprobado el trazado

definitivo entre los dos pueblos que acabamos de nombrar los trabajos no deberían retrasar la conclusión de las líneas; porque, si bien no pueden calificarse de insignificantes, tampoco tienen la extraordinaria importancia de las colosales obras del Lor en dicha sección que mide 122 kilómetros.

En cuanto á la 5.ª sección, poco tenemos que decir. Sabemos que la explanación se halla terminada; que todos los puentes de hierro, á excepción del que atraviesa el Miño, están sobre sus estribos; que dicho puente sobre el río Miño, que por cierto es de primer orden, se correrá en todo el presente mes, y que, una vez efectuada esta operación, los carriles pueden tenderse hasta Lugo y la locomotora recorrer toda la sección, como recorre ya 96 kilómetros de los 114 que mide en total.

Resulta, pues, de la exposición que acabamos de hacer, que de los 312 kilómetros entre Ponferrada y la Coruña, hay una tercera parte para explotarse de un momento á otro; que dos terceras partes de los 200 kilómetros restantes se hallan en disposición de recibir en breve tiempo la vía; y que, rigurosamente hablando, pueden calcularse en 30 kilómetros aquellos en que nada se ha trabajado; por más que consideremos más larga esta distancia teniendo en cuenta los trozos en que las obras están poco adelantadas.

Según decíamos, pues, al principio, el estado de esta línea no puede decirse que sea completamente satisfactorio; mas no por eso, el más prevenido en contra de la Compañía dejará de conocer que no ha debido estar holgando durante todo el tiempo transcurrido, y que la escala ó proporción en que se ha trabajado anualmente no sería despreciable en tiempos normales; siendo á todas luces digna de consideración en los anormales y calamitosos que ha tenido la desgracia de alcanzar; siendo esto tanto más cierto, cuanto que las obras más difíciles y costosas están, ó terminadas, ó tan adelantadas que no ofrecen dificultad alguna para su conclusión.

B.

## TRAMVIAS DEL NORTE Y SUR DE MADRID.

No obstante que el coche para tramvías inventado por el señor O'Ryan, y del que hemos dado cuenta, se presta á no traspasar en nada las disposiciones municipales al construirse las líneas del Norte y Sur de esta capital, disposiciones que consisten en que los ferro-carriles urbanos dejan á cada lado, entre la vía y el borde de las aceras, un espacio libre de dos metros, conviene consignar que puede sin inconveniente reducirse dicho espacio. Para demostrarlo, vamos á tomar algunos datos de la Memoria recientemente publicada sobre el asunto.

El haberse recelado en Inglaterra, antes de establecerse tramvías en Londres, que las nuevas líneas urbanas podrían entorpecer el tránsito de los carruajes ordinarios, fué causa de que se llevara á cabo, en la legislatura de 1869, nada menos que una información parlamentaria, á fin de depurar bien este punto y otros relativos á la misma innovación: todos los cuales se resolvieron completamente á favor de ella.

Dirigida, por medio de oficio de la comisión investigadora, á los alcaldes de Nueva-York, Baltimore, Providencia, Montreal, Toronto, Quebec y Boston, en Norte-América, la pregunta siguiente: ¿Los tramvías de vuestra población entorpecen el movimiento (*traffic*) ordinario de las calles? todos contestaron decididamente en sentido negativo.



El alcalde de Nueva-York añadió: «Y eso que los tramvías, aquí, se han planteado en calles de todas clases; esto es: lo mismo en las de inmenso movimiento comercial, que en las de travesía muy pobladas, que en las grandes arterias y en las avenidas de la ciudad. Esta, por otra parte, parecía ofrecer condiciones harto desfavorables, á causa de su extraordinario movimiento y de lo estrecho de casi todas ellas en los barrios bajos.»

El alcalde de Quebec también añade: «Tenemos aquí tramvías en calles donde hay trozos de sólo 17 1/2 piés (4m 59) de ancho entre acera y acera; y no ocasionan ni el menor entorpecimiento, por más que otra cosa se temiera antes.»

No se crea que la circulación de coches de tramvía, á que se haría referencia, era corta. En Abril de 1866, pasaban al día 1.081 de ellos, desde las siete de la mañana hasta las siete de la noche, por la calle de la Iglesia, una de las de más tráfico de Nueva-York, y 22 coches cada hora por la calle de Ana, otra importantísima también.

Lo mismo, próximamente, venia á suceder en otras calles, y en distintas poblaciones de ambas Américas y de Europa.

Además, se sacó en claro de la referida información, que, lejos de obstruir las calles, los tramvías sirven para regularizar el movimiento de los demás vehículos, y para impedir así los entorpecimientos.

En algun caso, se trataba de calles de sólo 4'59 metros, segun queda expresado, en parte de Quebec; en otros, conforme sucede en las calles de Ana y de la Iglesia, en Nueva-York; de unas de 5'40, y aun de 4'60 como en ciertos parajes de Valparaíso.

Las conclusiones de la comisión parlamentaria de Inglaterra fueron las dos siguientes:

«1.ª Que las calles estrechas, tortuosas y muy concurridas no son obstáculo para el ventajoso establecimiento de tramvías.

«2.ª Que, cuando estos se han establecido, en vez de ser causa de obstrucción en las calles, regularizan el movimiento y lo dirigen.»

Como consecuencia de estas conclusiones, elevadas á máximas, se autorizaron y construyeron en Londres líneas, aun en calles estrechas y llenas de vida, donde existen trozos de sólo metros 5'13, 5'0, 4'84, 4'60, 4'45, 4'33, y hasta de 3'82 3'80 y 2'55.

Por lo demás hay que fijarse mucho en que toda esa información parlamentaria y todas esas líneas de Londres se refieren á las de vía y coches de igual anchura que los actuales de Madrid; esto es á vía de 1'26 y a coches de 2'50; mientras que todo lo anunciado en el proyecto del Sr. O'Ryan no versa sino sobre las líneas de una sola vía de 0'70 y coches de un metro de anchura, con los cuales se deja 1'50 más de desahogo; diferencia que, especialmente en calles algo estrechas, representa una gran ventaja.

## PRENSA EXTRANJERA.

*Moniteur des intérêts matériels.*—Ocupase de la suscripción á los 75 millones en bonos del Tesoro, abierta en España hasta el 15 del corriente.

*Journal des actionnaires.*—Dice que el exterior español está á 18 1/4, despues de haber influido en él la emoción producida por las noticias militares de nuestro país. La entrada en Calahorra y el paso del Ebro por los carlistas produjo esa sensación; pero despues se ha despojado al suceso de la importancia que se le habia atribuido.

Indica las bases que, en concepto del colega, se adoptarán para la fusión de las Compañías de Córdoba á Sevilla y de Sevilla á Jerez y Cádiz.

Hé aquí sus noticias sobre los títulos de algunos de nuestros caminos en la Bolsa de París:

Nada ha cambiado el Norte de España, que se sostiene á 151'35.

«Algunas demandas han elevado ligeramente el Zaragoza á Pamplona, que queda á 98'75.

»Madrid á Zaragoza y Alicante, conserva sus precios y se negocia corrientemente de 270 á 275.»

*Moniteur de la banque.*—Hace parecidas observaciones á las del anterior acerca de la influencia de la guerra en los fondos españoles.

Dice respecto de los ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, que ya no se trata de su fusión con otra línea, y que por consecuencia, las acciones han perdido el curso de 100 francos.

Consagra un largo artículo á examinar el proyecto de reducción del capital de la Sociedad de Crédito moviliario español.

*Journal des chemins de fer.*—Dice haber corrido el rumor de que el Sr. Camacho rehúsa reconocer la validez de títulos dados en garantía de anticipos al Tesoro español y negociados por los acreedores. «No faltaria más que esto, añade, para completar el descrédito de la desventurada España.»

Ocupase de la fusión de las Compañías de Córdoba á Sevilla y de Sevilla á Cádiz, que el colega considera ventajosa para ambas, con tal de que el arreglo financiero se haga equitativamente; y despues inserta una carta de un accionista de la última de las citadas Compañías.

Inserta la Memoria de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante, que hoy comenzamos nosotros á publicar.

*L'Industrie.*—No debemos ocuparnos de las noticias é impresiones de este colega, en su último número, relativas á nuestro país: ni en las políticas ni en las económicas aparece bien informado; y por lo tanto, sus deducciones carecen de fundamento.

*La Semaine financière.*—Refiere con inexactitud la última modificación de nuestro ministerio, suponiendo que han dejado sus puestos los Sres. Ulloa y Camacho.

Dice, con referencia á un despacho, que ha mediado un arreglo entre el ministro de Hacienda y el Sr. Elbogue, segun el cual el pago de lo que aun se debe al Banco de París se hará en plazos mensuales en el término de seis meses.

Es muy difícil compaginar lo que dice este periódico, con lo que leemos en otros de la misma fecha, y aun con lo que él mismo dice. Por ejemplo: dice que «los fondos españoles están hoy demandados y ha mejorado su curso. El exterior está á 17 3/4. Esta demanda y esta alza están basadas principalmente sobre la noticia del arreglo entre el ministro Sr. Camacho y los acreedores que tienen títulos en garantía.»

No entendemos eso de haber subido el exterior y cotizarse á 17 3/4.

*La France financière.*—Su corresponsal de Madrid, en una carta, llegada como todas con retraso é inserta en el periódico también retrasado en su venida, habla de la última crisis en el mismo día que ocurrió, presentando al Sr. Camacho como uno de los ministros que habian de ser relevados, á lo que añade este comentario:

«El dolor de su pérdida no arrancará muchas lágrimas ni en Madrid, ni en París, ni en Londres, y el crédito español en el extranjero lo pasará muy bien.»

Hé aquí otro párrafo bien extraño de la misma carta: «Se habla de Mr. Baudou para poner orden en la Hacienda española. Esto seria imposible si la guerra civil continúa.»

Y si no continúa, también. Añadimos nosotros.

## DOCUMENTOS OFICIALES.

### MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: En vista de una exposición de D. Ramon Berasátegui y compañía, concesionarios de las obras de encauzamiento



del río Urumea y ensanche de la ciudad de San Sebastian, manifestando que el estado de guerra en que se halla la provincia de Guipúzcoa les ha impedido dar principio á los trabajos, y constituye un caso de fuerza mayor cuya terminacion no es fácil prever, por lo que solicitan se declaren en suspenso los plazos señalados en la orden de concesion de 31 de Octubre último hasta que haya terminado la insurreccion carlista; el Presidente del Poder Ejecutivo de la República, de acuerdo con lo propuesto por esa Direccion general, ha tenido á bien acceder á lo solicitado por D. Ramon Berasátegui y compañía, declarando en suspenso los plazos señalados en la citada orden.

Lo digo á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años Madrid 21 de Agosto de 1874.—Alonso.—Sr. Director general de Obras públicas.

### FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

**Francia.** En Cauterets se piensa seriamente en construir un ferro-carril que, aunque sumamente corto, es digno de mencionarse por su especialidad: se trata de una línea entre la villa y el establecimiento de Raillere, la cual habrá de ser del sistema llamado de cremallera, ó lo que es lo mismo, de carriles y ruedas dentados.

«Allí, dice *L'Echo*, periódico local, será mucho más fácil de establecer que en Righi, donde ha sido necesario abrir un túnel, un gran viaducto y rampas máximas de 25 centímetros por metro; mientras que en Cauterets, por el contrario, basta una rampa de 10 centímetros y un puente de importancia secundaria sobre la carretera que hoy sirve para los ómnibus.»

Un decreto del 28 de Agosto ha declarado de utilidad pública una vía férrea servida por locomotoras, para el transporte de viajeros y mercancías, entre la estación de Rueil (línea de Saint-Germain) á Marly le Roy, cerca de París.

**América española.** D. Luis A. d'Abreu Bulhões ha presentado á la Cámara de diputados de la república Argentina, á nombre de una Sociedad anónima, un proyecto para la construcción de un ferro-carril que atravesará los territorios de Entre-Ríos y Corrientes, hasta Misiones.

**Inglaterra.** En la semana terminada el 23 de Agosto próximo pasado los ferro carriles en explotación del Reino Unido tenían una extensión de 14.531 millas, contra 14.341 en la correspondiente del año 1873; el ingreso bruto obtenido da un total de 1.187.973 libras, contra 1.151.343; y el producto medio por día y kilómetro, ha resultado de 181 pesetas, contra 178.

**Alemania.** La Junta de comercio de Bremen ha renunciado á su proyecto de protestar contra el aumento de tarifas de los ferro-carriles. En efecto, á pesar del aumento de 20 por 100, las tarifas bremenses y hamburguesas, para el tráfico del Norte y del Este de Alemania, son aun una mitad más bajas que las de Amberes. En cuanto á la competencia que los de este puerto y los de Holanda podrían hacer por el Mediodía de Alemania y de la Suiza, no es de temer, pues las Compañías no aumentan las tarifas para el tránsito en esta direccion.

**Serbia.** Un telegrama de Belgrado anuncia que el gobierno negocia con casas de banca inglesas y francesas un empréstito cuyo producto se destina á construir caminos de hierro por cuenta del Estado. El gobierno ha desistido de su primer propósito de conceder los ferro-carriles á empresas particulares.

### FERRO-CARRILES NORTE-AMERICANOS.

En la actualidad, la longitud total de las vías férreas de los Estados- Unidos es de 66.237 millas inglesas, ó sean 106.515 kilómetros. Su coste total ha sido de cerca de 76.000 millones de

reales, y esta suma se ha obtenido por un capital general de acciones de 36.714.208.630 reales, y el resto por una suma próximamente igual procedente de diversas formas de deudas.

A fin de 1873, el ingreso bruto total de 10.528.398.700 reales y durante los dos últimos años su acrecentamiento ha importado 2.861.814.540 reales. Este ingreso bruto se descompone en 7.780.750.16 rs. por el transporte de mercancías, correos, equipajes, etc. y el resto por viajeros.

Los gastos han sido de 6.852.187.460 rs. ó sea un 65'1 por 100 del producto bruto. Los ingresos netos han sido por consecuencia del 34'9 por 100; de modo que el producto neto representa el 4'96 por 100 de los gastos totales de establecimiento de los caminos de hierro. La suma de dividendos pagados es de 1.262.414.180 reales, ó sea un 3'45 por 100 del conjunto del capital acciones.

Segun el cálculo de probabilidad, en 1880 los ingresos totales de las líneas de los Estados- Unidos llegarán á la cifra de 19.000 millones de reales.

La distribución de las vías férreas entre las diversas comarcas de la Union Americana, y su coste, es como sigue:

Estados.	Kilómetros.	Coste. Reales vellon.
De la Nueva Inglaterra.	8.532	5.272.162.760
Del Centro. . . . .	20.017	22.528.042.140
Del Oeste. . . . .	52.994	34.614.564.680
Del Sur. . . . .	22.478	10.186.482.120
Del Pacifico. . . . .	2.594	3.099.816.180
Totales. . . . .	106.515	75.699.057.880

En 1860, la longitud total de los ferro-carriles de los Estados- Unidos era de 49.321 kilómetros, y á fin de 1873 habia mucho más que duplicado; porque se elevaba, como lo hemos ya indicado al principio y en el estado precedente, á 106.515 kilómetros.

El capital invertido en caminos de hierro representa el doble del importe actual de la Deuda publica de la gran República.

### FERRO-CARRILES ITALIANOS.

Hé aquí el estado comparativo de los productos de la explotación de los ferro carriles italianos durante el primer trimestre de 1874, comparados con el periodo correspondiente del año 1873:

(Los guarismos representan francos).

	1874.	1873
Ferro-carriles del Estado . . . . .	6.071.631	6.055.027
Meridionales. . . . .	10.420.628	9.948.558
Romanos. . . . .	12.670.936	12.334.617
Alta-Italia. . . . .	36.516.654	35.779.508
Sardos. . . . .	440.744	381.573
Turin-Cirié. . . . .	153.496	156.452
Turin Rivoli. . . . .	51.282	48.322
Totales. . . . .	66.325.354	64.704.257

Del 1.º al 30 de Junio de 1874 se han abierto á la explotación las secciones que siguen:

Romanos— De Orvieto á Orte. . . . .	43
De Pisa á Colle-Salvetti. . . . .	55
Del Estado—De Cariati á Cotrone. . . . .	15

Kilómetros añadiendo las fracciones. 114

Además se ha inaugurado el puente sobre el Poo, cerca de Boryoforte en la línea de Módena á Mantua.

### FERRO-CARRILES ALEMANES.

Hé aquí, segun datos oficiales, la situación de los caminos de hierro de Alemania, á fin del año 1873.



La longitud total de las líneas explotadas, que en 1867 era de 1872.9 millas alemanas (ó sean 14 047 kilómetros) se elevaba á fin de 1873, á 2.917.7 millas (21.878 kilómetros). Se habia gastado á fines de 1867, próximamente 950 millones de thalers, y á fin de 1873 cerca de 1 700 millones de la misma moneda; lo que da en la primera fecha un coste medio de 500.000 thalers por milla, y de 586.000 para los caminos construidos hasta la segunda, ó sean algo más de un millón de reales por kilómetro en este último período.

Los ingresos por la explotación se elevaron en el año 1867 á la suma de 112.800.000 thalers, y en 1873 á 231.490.000, ó sean por milla 70.465 en el primer año, y 80.707 en el segundo. Los gastos de explotación ascendieron á 40.257 thalers por milla en 1867, y á 50.035 en 1873.

El beneficio neto de la explotación, por milla, ha sido el siguiente, durante los últimos años: 1867, 30.207 thalers; 1869, 31.087—1869, 30.487—1870, 30.488—1871, 33.545—1872, 28.557—1873, 24.672. De modo que, en 1873, se ha obtenido un 18 por 100 ménos que en 1867. El uso natural de las líneas y del material entra por una gran parte en esta reduccion de los productos netos. El beneficio resulta en 1867, de un 42.9 por 100 del producto bruto; en 1868, el 44; en 1869, el 43; en 1870, el 44; en 1871, el 42.6; en 1872, el 37, y en 1873, el 30.6 por 100.

El conjunto del capital invertido en las líneas ha reportado un interés; en 1867, de 5.8 por 100; en 1868, de 5.8; en 1869, de 5.5; en 1870, de 5.4; en 1871 de 6.1; en 1872, de 5; y en 1873 de 4 por 100.

Considerando aparte, separándolos del conjunto á que nos referimos, los caminos pertenecientes á empresas particulares han producido de beneficio al capital: en 1867, el 6.4 por 100, y en 1873, el 4.4. Los ferro-carriles del Estado: en 1867, 5.2 por 100 y en 1873, sólo un 3.8 por 100.

### FERRO-CARRIL CONTINENTAL.

¡Grande empresa para América! Dicen de Nueva-York que todo estaba arreglado á últimas fechas, para que los trabajos de construccion del ferro carril de Tehuantepec comenzaran el día que se habia anunciado: el 1.º de Agosto próximo pasado. La Compañía que va á hacer esa via tiene tambien el proyecto de procurar el establecimiento de una línea continua de caminos de hierro, desde el Canadá hasta el Guatemala, dividiéndola en cinco secciones, de las cuales la primera, entre Quebec (Canadá) y Rockdale (Tejas), está ya en explotación; de este último punto llegará á Méjico, pasando por Laredo; de Méjico, continuará á Veracruz por el ferro-carril ya construido; de Veracruz á Medellín, y de este punto á otro llamado Hargousana situado en el ferro-carril de Tehuantepec. De Hargousana seguirá el camino á Guatemala por la via de Miltepec y Tonalá. La distancia entre Quebec y Guatemala, conforme á este itinerario, es de 4.100 millas, y de estas estan ya en explotación 2 545, quedando por construir 1.555, la tercera parte del trayecto total, poco mas ó ménos.

La Compañía de Tehuantepec ofrece llevar á cabo la parte de esta via comprendida entre Medellín y Guatemala, y suponemos que solicitará la respectiva concesion; pero no la que está entre Laredo y Méjico, que quedará á cargo de otra empresa que obtenga la del gobierno mejicano. No puede ser más halagüeño este proyecto, ni es irrealizable. Mayores los acometen y llevan á cabo los americanos y sus padres los ingleses: no hay razon para temer que lo que es posible en otras partes sin el auxilio de los gobiernos, sea imposible contando con la buena voluntad del de Méjico en favor de todo lo que promueve el adelanto ó influye en la prosperidad y en la felicidad de la república. Su porvenir puede decirse que está cifrado en el establecimiento de una extensa red ferro-carrilera que la una con los otros pueblos de aquel continen-

te, del cual es la region más bella y privilegiada por la dulzura de su clima y por la fertilidad de su suelo.

### FERRO-CARRIL DE RUSIA Á LAS INDIAS.

En una de las últimas sesiones de la Sociedad de Geografía de Francia, M. Fernando de Lesseps ha suministrado algunas noticias nuevas sobre las disposiciones tomadas con el fin de construir una via férrea, de la que ya hemos hablado en nuestra GACETA denominándola *Gran central asiática*, que enlazaria á Europa con las Indias por la Rusia y el Asia central. Mr. de Lesseps ha podido recabar, no sólo de los principales funcionarios del imperio ruso, sine del mismo Czar, la seguridad del concurso más activo y más eficaz; habiéndose felicitado igualmente de haber encontrado en Inglaterra los sentimientos más favorables á la ejecución del proyecto.

Se han recibido igualmente noticias de la India, donde Mr. Carlos Lesseps fué enviada para estudiar el proyecto bajo otra faz. La acogida hecha al viajero por las autoridades inglesas ha sido sumamente benévola y Mr. Ch. Lesseps se ha fijado en Cachmir por donde deberia pasar la línea proyectada. Segun las noticias que ha suministrado, el primer trazado, que ya habíamos nosotros dado á conocer, deberia sufrir importantes modificaciones. Se habia propuesto primero enlazar á Orenbourg con Peschawer por una línea que tocara en Samarcand y de allí franquearia uno de los pasos occidentales del Indou-Kouch, para internarse en el valle de Caboul. Parece casi demostrado que esta ruta es impracticable en razon del estado de barbarie de los pueblos del Afghanistan.

El trazado, pues, se trasladaria en una direccion mucho más oriental y se enlazaria á la línea en vias de ejecución que se prolonga de Moscou á la Siberia. Se internaria en el valle del Sir Daria ó Sihoun, y la primera etapa en el Asia central seria la ciudad de Taehkend. Esta ciudad, despues de la ocupacion del Turkestan por la Rusia, ha tomado un desarrollo importante: su belleza y su salubridad la han hecho domicilio de un gran número de familias rusas, y cuenta hoy con 200.000 habitantes.

Se costearian en seguida las altas mesetas del Pamir, entrándose en el Turkestan oriental, tratando de enlazarse con Kachgar y llegando hasta Cachmir. Este país parece ofrecer más seguridad á los ingenieros encargados de proceder á los primeros estudios. El nuevo gobierno que se ha establecido en Cachmir se muestra dispuesto á entrar en las vias de la civilizacion, y ha abierto sus puertas á los ingleses de la India que ya hacen allí un comercio de importancia.

En estas nuevas condiciones, el trazado parece perder en ventajas topográficas lo que parece ganar bajo el punto de vista de la seguridad de las comunicaciones. La línea tendria que franquear varias cadenas de montañas, tales como el Mouz-Dagh, los contrafuertes occidentales de los montes Konen-Loun y Karakorum, y por último, el Himalaya. Los ingenieros encargados de determinarla encontrarían más de un problema geográfico que resolver; pero si su empresa es coronada por el éxito, habrán devuelto la vida á países en otro tiempo poderosos y prósperos y cambiarían quizás la faz del mundo.

### TRAMVIAS DE PARÍS

La línea de tramvias parisienses del Arco del Triunfo, que comprende cerca de 6 kilómetros de doble via, esta terminada y su servicio se ha inaugurado el día 1.º de Setiembre actual. El mismo día, los ómnibus que afluyen al Courbevoye al Louvre han cesado de recorrer la avenida del Grande Ejército, y ahora parten del Arco del Triunfo y prolongan su trayecto hasta el Hotel de



Ville. De esta manera, la línea de tramvías y la de ómnibus se completan y prolongan recíprocamente.

La explotación de los tramvías comienza, pues, en París, como en todas partes en las mejores condiciones posibles; y en ello vemos una garantía más, si es que la necesitase, del porvenir que pueden prometerse los tramvías del Norte y Sur de Madrid que el Sr. O'Ryan está á punto de realizar.

En cuanto á las otras líneas de París, hé aquí algunas noticias debidas á Mr. Fournier, director de la Compañía.

Las obras de la línea de Neuilly y de Levallois-Perret á la iglesia de San Agustín (boulevard Malesherbes), de Asnières á la plaza de Clichy, y de Saint Denis y Saint-Ouen á la misma plaza de Clichy empezarán su explotación el 1.º de Octubre; y las demás líneas se abrirán sucesivamente en lo que resta de este año, y acaso alguna á principios del que viene.

#### COMPANÍA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

#### MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE.

MEMORIA presentada por el Consejo de administración á la Junta general de señores accionistas, celebrada el 24 de Mayo de 1874.

SEÑORES:

La Junta general convocada para este día ha correspondido al vivo deseo del Consejo de administración, de cumplir sin demora con el precepto de los estatutos: 92 depósitos efectuados de un total de 64.222 acciones son la prueba del interés con que los señores accionistas miraban nuestra reunión de hoy y les agradecemos que hayan acudido despues de una primera convocatoria.

El ejercicio de que venimos á dar cuenta á esta Junta general ofrece resultados tanto más lisonjeros cuanto más lamentables han sido las circunstancias generales que han marcado el año de 1873. En medio de los más graves acontecimientos que han puesto en peligro hasta la unidad de España y causado ruinas incalculables á particulares, á empresas, al país, las comarcas servidas por nuestras líneas han sido las menos castigadas, y el ejercicio de 1873 es para nuestra red el de los productos más elevados desde que se halla en explotación, ascendiendo aquellos á 133 millones de reales, lo cual constituye, en comparación de 1872, un aumento de ingresos de unos 20 millones de reales. Este hecho se explica por razones de todos conocidas: durante la mayor parte del año de 1873 ha estado suspendida la explotación del ferro-carril del Norte desde el Ebro hasta la frontera de Francia; casi por completo la explotación de las líneas de Pamplona á Barcelona, y con frecuencia la de algunas secciones de la Compañía de Valencia; y como consecuencia de estos hechos que han venido prolongándose aun durante los meses transcurridos del actual ejercicio, nuestras líneas del Mediterráneo y del Mediodía han sido por efecto de fuerza mayor las únicas vías á que ha afluído el movimiento del tráfico desviado de sus corrientes naturales, el movimiento estratégico obligado por el doloroso estado de la guerra civil.

Por otra parte, ha contribuido también al indicado aumento de nuestros productos la coincidencia de una cosecha abundantísima en las provincias agrícolas del centro de la Península, y una demanda muy sostenida en el extranjero para nuestros granos, siendo así que nuestros productores han alcanzado precios elevados sin imposibilitar los grandes recorridos y rodeos que muchas veces venían impuestos al tráfico por el estado de guerra civil.

Sin embargo, no hemos dejado de sentir los calamitosos efectos de las luchas armadas. Harto frecuentes han sido los atentados contra la vía y el telégrafo, contra las obras de arte, contra los trenes en marcha en las diferentes líneas de la Compañía, causando interrupciones parciales de la circulación, gastos creci-

dos de reparación, y muchas veces la destrucción completa de material móvil y de algunas estaciones. Vivo está en los ánimos el recuerdo del doloroso drama de Cartagena, que por seis meses ha tenido á esta importante ciudad incomunicada con el mar y con España, limitando nuestro tráfico á las exigencias del estado de guerra en vez del benéfico desarrollo de los grandes intereses mineros y agrícolas cuyo centro es la floreciente Cartagena, hoy cubierta de ruinas.

En resumen, han aumentado nuestros productos brutos en . . . . . Rvn. 20.168.846'77 y nuestros gastos en . . . . . » 8.477.566'90

lo cual arroja un aumento de productos líquidos de . . . . . Rvn. 11.691.279'87 en comparación con 1872.

Y aparte de este aumento hay una recaudación de reales vellón 4.465.660'74 por concepto de impuestos sobre viajeros y mercancías á favor del Estado.

El producto de la explotación, líquido en cuanto á las reglas de contabilidad, asciende así á Rvn. 23.290.590'67; pero no es sin embargo efectivo realizado en Caja: unos 7 millones de reales nos debía la administración militar en fin de 1873, cuya suma ha ido ascendiendo desde entonces hasta 9 millones de reales aproximadamente y cerca de tres millones de reales es hasta fin de 1873 el importe de trasportes del correo entre Madrid y Almansa, pendientes de cobro segun expondremos más adelante. De los 23 millones de reales, excedent: de la cuenta de explotación, 13 millones sólo son los efectivamente ingresados en Caja.

Por primera vez resulta, á tenor de la situación general de las cuentas, y sin perjuicio de las detalladas demostraciones pertenecientes á los capítulos de la situación financiera y de la cuenta de explotación—que en fin de 1873 teníamos un excente líquido en Caja de Rvn. 5.317.492'98; segun nuestro informe anterior habia al contrario en 31 de Diciembre de 1872 un déficit de 2 millones de reales, y no necesitamos insistir más para evidenciar la importante mejora que en nuestra situación se ha realizado con el ejercicio de 1873,—cuya mejora se ha consolidado en los cinco meses transcurridos del actual ejercicio hasta el punto que ya contamos actualmente con un líquido disponible de unos trece millones de reales.

Así, pues, nos hallamos por fin en el tan anhelado caso de poder proponer á la Junta general, despues de nueve años de intervalo, una repartición á las acciones, fijando la cifra de esta en (15 fra.) por acción, máximo que á nuestro juicio permite nuestra situación de Caja en 1.º de Julio próximo.

Este reparto ascenderá sobre las 240 000 acciones á reales vellón 13.680.000, cortándose en su equivalencia los cupones números 12 á 29 inclusive de nuestras acciones, las que quedarán entonces con el cupon núm. 30 y siguientes (6, sea jouissance en 1.º Juillet 1874).

Nos hemos adelantado á manifestar á la Junta desde el principio lo que ha de ser la conclusión de nuestro informe, y abrigamos la confianza de que los señores accionistas, hecho el exámen de todos los puntos que ha de abarcar la presente Memoria, otorgarán su aprobación á las propuestas que formularemos.

Debemos previamente dar cuenta á la Junta del estado en que se encuentran las principales cuestiones que hace algunos años vienen siendo el objeto de nuestras preocupaciones y gestiones:

1.º *Trasporte del correo en la línea de Madrid á Almansa.*—Los señores accionistas recordarán lo que sobre este punto hemos expuesto en nuestras Memorias de 2 de Junio de 1872 y 15 de Junio de 1873 á consecuencia del decreto de 11 de Agosto de 1871, desde cuya fecha se nos ha privado del pago que por este concepto nos era debido.

Tenemos hoy la satisfacción de participar á la Junta que por sentencia dictada por el tribunal Supremo de Justicia en 18 de



Abril del corriente año, se ha fallado en última instancia:—«Que nuestra Compañía tiene derecho á cobrar remuneracion por conducir la correspondencia pública en los trenes especiales que circulen hasta Almansa, y en su virtud que procede el abono de las cantidades que por tal remuneracion le corresponden desde el 13 de Agosto de 1871, dejando sin efecto el real decreto de 11 del mismo mes y año.»

En su consecuencia, gestionaremos el cobro de las cantidades que hace cerca de tres años han quedado retenidas en perjuicio nuestro, resuelto ya el punto de derecho de un modo irrevocable.

2.º *Cuestion de aduanas ó sea del régimen arancelario á que han de sujetarse las importaciones para la explotacion de los ferro-carri-les.*—Desde nuestra última Memoria en que nos referiamos al texto del art. 3.º, letra G, de la ley de 26 de Diciembre de 1872, no ha adelantado nada la liquidacion que por las importaciones verificadas debe practicarse por la administracion con cada Compañía. Terminante es el citado texto de la ley respecto á los plazos y objetos de la franquicia de derechos de aduanas; pero tramitaciones administrativas que incesantemente gestionamos, siguen dilatando la aplicacion del precepto legal hasta el punto que las importaciones verificadas por nuestra Compañía desde 1866 se hallan aun pendientes de liquidacion ó sea cancelacion de los pagarés que por el importe de los derechos de aduanas se suscriben por cada Compañía, á tenor de los reglamentos vigentes. Mientras estas liquidaciones no se practiquen, no se puede con certeza determinar hasta qué punto pueden sufrir alteraciones los resultados de ejercicios anteriores, y aunque el texto legal y la rectitud de la administracion nos inspiren igual confianza, no podemos ménos de considerar como de grande importancia para todos los intereses el que se arregle definitivamente un asunto que versa sobre sumas tan cuantiosas y una serie de años. Así lo ha estimado tambien el gobierno al nombrar por decretos de 8 del corriente dos comisiones compuestas de ex ministros, ex-senadores, ex diputados, consejeros de Estado, jefes superiores de administracion é inspectores generales del cuerpo de ingenieros, la una para fijar los plazos, la otra para practicar la liquidacion de los derechos de aduanas devengados, señalando á dichas comisiones el término de dos meses para evacuar su respectivo cometido.

Desde la promulgacion de la ley de 26 de Diciembre de 1872, pagamos en efectivo los derechos de aduanas sobre los artículos importados que no se hallan comprendidos en la franquicia.

3.º *Litigio con la Sociedad quebrada de los docks de Madrid.*—Desde que —dos años ha— dimos cuenta de la sentencia completamente favorable dictada en primera y única instancia con fecha 8 de Mayo de 1872, no hemos conseguido ningun efecto práctico de la misma. Reconocido nuestro crédito hipotecario como legítimo y justificado, y siendo como es de primera hipoteca, los síndicos de la quiebra dilatan el pago por la circunstancia de no haber conseguido aun del Estado el pago de la venta convenida con el mismo, y así es que estos edificios y terrenos destinados primitivamente á usos esencialmente comerciales y productivos, se hallan actualmente, y desde algunos años ya, en poder del ramo de Guerra y afectos á alojamiento de tropas, quedando pendiente de cumplimiento la sentencia recaída. Es de esperar que situacion tan anómala no se prolongue indefinidamente.

4.º *Ramal de Linares.*—Sucede en este como en algunos otros asuntos, que el tiempo pasa sin resultado alguno. La situacion es hoy la misma que el año próximo pasado y el anterior. La concesion hecha por el gobierno á nuestro favor de una via de prolongacion desde nuestra estacion á la poblacion y distrito minero de Linares (con fecha 9 de Abril 1872) y que desde hace seis años venimos gestionando, se halla paralizada por efecto de otra concesion que ha sido objeto de tratos seguidos por el ayuntamiento de Linares con otros interesados. Estos no han ejecutado

la obra, pero tampoco hemos podido acometerla nosotros, segun dejamos dicho el año pasado, «ante las dificultades nacidas de la extrema latitud que el decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868 concede á la provincia y al municipio.»

Nuestros propósitos siguen siendo los mismos. Segun la jurisprudencia sentada por el Consejo de Estado, en una competencia análoga resuelta por decreto de 13 de Marzo del corriente año, «la declaracion de utilidad pública, obtenida por quienes quiera, no puede impedir que otros la obtengan.» Dependerá, pues, del ayuntamiento de Linares orillar las dificultades que hemos indicado, y no será culpa de la Compañía el que los intereses de la localidad y los de la gran industria minera hayan sufrido y sigan perjudicados por efecto de competencias y dilaciones que siempre hemos lamentado sin poder evitarlas.

5.º *Indemnizacion de siniestros causados por fuerza mayor.*—Hemos mencionado ya en repetidas ocasiones que esta Compañía, como las demás, habia acudido á los poderes públicos en solicitud de reparacion de los daños inferidos por la destruccion violenta de sus obras de arte, de sus estaciones, de su material móvil y telégrafo. Desgraciadamente las conmociones del año 1873 han sido causa de que el mal se haya agravado y repetido con inaudita frecuencia; alejando de nuestra vista el remedio por la duracion de la guerra civil que sigue devorando todos los recursos de la nacion. Doloroso y estéril seria enumerar aquí la triste serie de atentados cometidos contra la via y contra los trenes; llevamos cuenta de las pérdidas sufridas y esperamos confiadamente circunstancias más favorables para pedir y obtener justicia de quien corresponda.

6.º *La reforma monetaria* iniciada desde algunos años y cuyos graves perjuicios para las Compañías de ferro-carri-les han sido reconocidos por la ilustrada comision nombrada en Noviembre de 1868, sigue surtiendo sus efectos paulatinos. No de otra manera podria explicarse, como, á pesar de una cosecha y exportacion superiores á todas las anteriores, los cambios sobre el extranjero hayan sido tan poco favorables durante la mayor parte del año 1873. A esta circunstancia y á otras que aquí no hemos de examinar, se debe el que se noten frecuentes alteraciones en los cambios.

7.º *Legislacion sobre papel sellado.*—En el curso del año de 1873 han llegado á nuestra noticia los procedimientos de que se hallaba amenazada alguna de las más importantes empresas de ferro-carri-les por haber dejado de usar el sello en los títulos emitidos por la misma. Siendo este punto de interés comun para todas las Compañías, nos hemos apresurado á gestionar la resolucion conforme con la legislacion de Setiembre de 1861, que ni directa ni indirectamente comprendia las acciones y obligaciones de las Compañías de ferro-carri-les. La resolucion de la superioridad no ha sido la que esperábamos, y con fecha 14 de Febrero de corriente año se ha decretado por la misma, con carácter retroactivo, que las obligaciones emitidas por las Compañías de ferro-carri-les con posterioridad al año de 1861, satisfagan el derecho de timbre, por más «que ni en el decreto ni en la instruccion de 1861 se mencionen las obligaciones de las Compañías de ferro-carri-les, y que quizá el intento del legislador no fuese someterlas al impuesto.»

Fúndase el decreto de 14 de Febrero último en que «el estado del Tesoro no permite renunciar á ninguna clase de recursos» y nos hemos visto precisados á efectuar con fecha 28 de Marzo último el pago de Rvn. 642.511 á que ascienden los derechos de timbre sobre nuestras obligaciones emitidas y por emitir, quedando aun pendiente el recurso que contra los pretendidos intereses de demora hemos formulado. Aunque la resolucion de este asunto pertenezca ya al ejercicio corriente, no hemos querido dejar de dar cuenta á esta Junta llamada á conocer de toda la gestion de 1873, y debemos al propio tiempo advertirla que sigue en tramitacion otro expediente sobre uso del sello en documentos é impresos de la administracion interior de la Compañía, expediente



á cuya formacion nos hemos adelantado para precavernos contra el peligro de denuncias cuyos autores tienen, segun los reglamentos vigentes, derecho á una tercera parte de la multa, la que es el décuplo del impuesto.

Movidos del deseo de no omitir nada que pudiese tener interés para nuestros accionistas, nos hemos tal vez extendido demasiado en la exposicion de estos asuntos antes de proceder á dar cabida á los capítulos de

*Cuenta de establecimiento y situacion financiera;*

*Cuenta de la explotacion,* para terminar segun costumbre con los

*Proyectos de acuerdos,* cuya aprobacion habremos de solicitar.

#### Cuenta del establecimiento y situacion financiera.

Nuestra cuenta del establecimiento no experimenta desde una serie de años á esta parte sino escasísimas alteraciones.

Realizado desde 1862 todo nuestro capital social de acciones que importa en 31 de Diciembre de 1873, Rvn. 457.804.067'93, no habíamos colocado desde 1866 ninguna obligacion, y siendo el producto líquido de las 789.693 obligaciones realizadas, reales vellon 769.582.337'37 y siguiendo las restantes como garantia afectada á nuestra deuda flotante, cobradas todas las subvenciones—salvo algun escaso saldo pendiente de reclamacion—importantes la cifra invariable desde 1867, de Rvn. 191.923.984'56, hé aqui, desde hace seis años, las bases de nuestros recursos, que podemos llamar invariables.

En frente de estos recursos figuran desde igual número de años los gastos del establecimiento, sin más alteracion que la de limitadas é indispensables cantidades que desde 1863 tenemos que sacar anualmente del fondo de explotacion como único medio de cubrir dichos gastos de establecimiento, que han importado:

Rvn.	2.421.957'07	en 1868.
»	2.704.395'09	— 1869.
»	1.595.478'87	— 1870.
»	1.651.353'28	— 1871.
»	1.670.759'02	— 1872.
»	2.647.560'70	— 1873.

Rvn. 12.691.504'03 en seis años.

Este proceder, aprobado por las sucesivas Juntas generales, obedece á una necesidad que tiene su origen en la circunstancia de que la legislacion que nos rige es enteramente distinta de la de iguales empresas en otros países. En el extranjero las Compañías de ferro-carriles tienen dos clases de recursos que corresponden á las dos clases de gastos, de Cajas y de cuentas. Lo uno es lo referente al establecimiento ó sea la construccion, á cuyos gastos se hace frente, á medida de las necesidades, mediante la emision de obligaciones cuyo número no se halla limitado en la generalidad de las Compañías; lo otro es lo referente á la Explotacion cuyos productos netos sirven en primer lugar para cubrir los intereses y la amortizacion de las obligaciones emitidas, y pueden luego sin inconveniente en la parte de excedentes disponibles hallar su natural aplicacion á las acciones. En España al contrario la ley determina de un modo riguroso el capital que las empresas pueden levantar por la via de emision de obligaciones, y aunque esta legislacion se haya ensanchado sucesivamente desde la primera ley (3 de Junio de 1855) hasta la más reciente (3 de Agosto de 1866), el número de las obligaciones que se emiten se sujeta á rigurosa proporcion con el capital de las acciones y suma de las subvenciones, computándose como tales los derechos de aduanas que el Estado reintegra á las empresas. Cuando una Compañía ha llegado, pues, á este límite, que es el cierre legal de los recursos de la cuenta del establecimiento, esta cuenta queda realmente reducida á una simple formalidad, una satisfaccion dada á las reglas de contabilidad, puesto que los gastos de establecimiento

no pueden sufragarse sino con los sólo y únicos rendimientos de la explotacion, y figurarian con igual fundamento en la cuenta de la explotacion.

En vez de cargar á esta tales gastos, se llevan para la debida regularidad de los asientos al *Debe* de la cuenta del establecimiento, dotándola simultáneamente con recursos sacados exclusivamente del fondo de la explotacion. Esta circunstancia siempre debe tenerla presente el Consejo de administracion y recordarla á la Junta general de señores accionistas.

Al someter á estos la situacion general de las cuentas en 31 de Diciembre de 1873 podia el Consejo limitarse á pocas observaciones. Ya hemos dicho más arriba, que en la citada fecha teníamos cubierto y remesado al extranjero el importe íntegro de los intereses y de la amortizacion de las obligaciones con un sobrante líquido en Caja de. . . . . Rvn. 5.317.492'88

Por efecto del sistema adoptado desde 1872 para la amortizacion de las dos series de obligaciones pignoradas en casa de nuestros banqueros, el saldo acreedor de estos ha bajado de. . . . 160.168.576'52 en fin de 1872 á. . . . . 158.893.523'32

que queda en fin de 1873, ó sea. . . . . Rvn. 1.275.048'20

aumentando en contra el número de obligaciones desempeñadas y disponibles en cartera desde 2.623 hasta 2.595, mientras que las pignoradas que en fin de 1872 eran 197.480, ya no son sino 195.906.

(Se continuará.)

#### LA ISLA DE CUBA

##### Y SUS CAMINOS DE HIERRO.

Por D. Erminio C. Leiva, ingeniero director de la Compañía del ferro-carril del Oeste.

#### I.

La cuestion de los ferro-carriles influye tanto en el modo de ser de cada país; y tan notoria es su importancia, que no hay necesidad de encarecerla: basta iniciarla para despertar el interés más vivo entre los hombres que de algun modo se interesan por el progreso de la civilizacion moderna.

Los caminos de hierro estan considerados, pues, como una necesidad imperiosa para el bienestar comun: como un elemento de vida para los pueblos, y de vida y fuerza para los gobiernos.

Si en algun tiempo tuvieron exclusivamente para algunas naciones el carácter de obras monumentales que halagaban el orgullo nacional, hoy se convierte además en barómetros donde se marca el atraso ó progreso de cada país.

Así es que el Estado, representacion genuina de los pueblos, es el más interesado en el adelanto de los caminos de hierro: y no puede ser de otro modo, porque siendo el Estado el centro á donde concurren todas las corrientes de la riqueza pública; él prospera si la riqueza prospera ó se abate y empobrece si la riqueza pública se abate. De aqui resulta que el gobierno tiene necesariamente que propender con todas sus fuerzas al adelanto de estos poderosos instrumentos industriales, para poder figurar debidamente en el concierto de los países prósperos y civilizados.

Pero el Estado necesita del esfuerzo armónico de todos sus gobernados para llevar por buen camino el carro del interés general; porque en la gran familia de cada país resulta lo que bajo el techo de la familia particular; es decir, que es indispensable el apoyo mutuo de todos los miembros de la misma; la ayuda constante de cada día, de cada hora; la unidad en fin de miras y de pensamientos, para poder alcanzar la mayor suma posible de bienestar comun, que es el punto objetivo á que aspira toda sociedad bien organizada.



Nosotros que así lo comprendemos, quisiéramos valer mucho para propender con poderosas fuerzas al logro de tan preciado fin; pero ya que esto no puede ser por lo limitado de nuestros recursos, nos proponemos al ménos, hacer patente nuestro buen deseo en pró de los principios sentados.

Al intento damos hoy á luz este pequeño trabajo, dedicado á los intereses de nuestros caminos de hierro, y en cuya tarea si no encuentra el lector conceptos nuevos en que aprender, encontrará al ménos una idea sana, hija de la mejor intencion.

A los ferro carriles debemos nuestra humilde posicion social: justo es que á ellos consagremos toda nuestra atencion, no sólo para cumplir así con un deber de gratitud, sino tambien porque estamos en la persuasion de que se hace necesario levantar aquí el espíritu público en su favor, porque decaído aquel, el progreso del país está herido en lo más profundo de sus intereses morales y materiales.

Y lástima es por cierto, porque un suelo tan eminentemente agricultor como el nuestro «por la fertilidad del mismo y de los torrentes de fuerza vegetaliva que el cielo derrama constantemente sobre él,» si llegara á poblarse siquiera en la proporcion de 50 individuos por kilómetro cuadrado, tendríamos entonces cerca de seis millones de habitantes y podia llegar á ser tambien un «gran laboratorio de la materia prima» y por consiguiente comercial en vastas proporciones.

Ese gran problema sólo los ferro-carriles pueden resolverlo, y lo resolverán sin duda alguna, porque merced á ellos, ya no hay empresa humana por difícil que parezca que se resista al genio emprendedor del hombre.

Pero antes de llegar á la cima de ese gran trabajo, es necesario desprendernos de añejas preocupaciones, y sobre todo estudiar en los hechos consumados para convencernos de que es forzoso é indispensable corregir tantos errores, ya técnicos ó ya económicos como hemos cometido en uno ú otro sentido.

Por consiguiente, para llegar allá, hay que fijar la vista en los caminos llamados de *via estrecha* y hay que variar por completo la legislación vigente, dándole una forma más adecuada á las exigencias del libre-cambio.

El ferro carril es un invento demasiado jóven todavia para que haya dicho su última palabra. Conviene, pues, tenerlo así presente para ir adoptando con fé todas las mejoras que la práctica aconseje.

## II.

La Isla de Cuba, reina de las Antillas, se compone de una superficie de 117.302 kilómetros cuadrados, sin contar sus cayos adyacentes.

Su poblacion actual se puede calcular en 1.500.000 habitantes.

De aquella área, segun nuestros cálculos, apenas un 15 por 100 se halla cultivada: y sin embargo el valor anual de sus productos agrícolas, incluyendo la ganaderia, representa en números redondos la suma de 140 millones de pesos, segun datos recientemente publicados. Es decir, que en una superficie cultivada de 17.595 kilómetros se obtiene un producto anual de cerca de 8.000 pesos por kilómetro cuadrado y para esto con una poblacion tan sumamente exigua que no llega á 13 individuos por kilómetro cuadrado.

Segun la estadística publicada en 64, la riqueza del país está calculada en 1.234.801.856.93. En esa riqueza representan actualmente los caminos de hierro 58 millones de pesos en números redondos, ó sea un 4.7 por 100 de la riqueza total; cuyo capital es respetable, no sólo por lo que muestra en sí su elevado guarismo, sino tambien porque procede de cantidades llevadas al seno de las Compañías con las garantías que se le supone a toda negociacion hecha de buena fé; y sobre todo, porque ese capital se relaciona íntimamente con la causa de la civilizacion y del progreso de todo un pueblo laborioso y honrado.

Por manera que impulsada aquella riqueza por medio de los caminos de hierro; poblado y cultivado siquiera la mitad del país, y extendida nuestra red actual los resultados morales y materiales serian tan asombrosos como benéficos, porque como es sabido, las vias fáciles de comunicacion son el resorte más poderoso para el desarrollo de todos los elementos de engrandecimiento á que aspira el hombre.

El capital nominal de las diferentes Compañías cubanas es de 28.785.942 pesos (Pezuela, pag. 359 del Diccionario geografico) que divididos entre 500 pesos que representa generalmente cada accion, resultan 57.572 acciones, ó sean tantas *unidades de derechos adquiridos* en la gestion de los caminos de hierro como acciones emitidas.

Nuestros principales frutos de cultivo son el azúcar y el tabaco; cuyos artículos de consumo tienen un elevado precio en el mercado, y tanto que la exportacion de ellos por el puerto de la Habana en 1872, puede calcularse aproximadamente en 85.700.000 pesos; correspondiendo 74.100.000 pesos al azúcar y 11.600.000 pesos al tabaco: añadiendo á la primera cifra 6.000.000 pesos por maderas de tinte, mieles, cera, frutas, etc; tenemos una exportacion total de 91.700.000; y sin embargo, conducida esa riqueza al mercado por los caminos de hierro, estos sólo han realizado una ganancia por el trasporte que no pasará de 3 millones de pesos próximamente; ó lo que es lo mismo un 3.27 por 100 del valor de la cosa trasportada, y tan es así que el ferro-carril de la Habana, por ejemplo, trasportó por su linea en el año social de 1862 á 1863, 170.060 cajas de azúcar, que calculadas á 20 pesos una, importan 3.401.200; y trasportó tambien 168.527 tercios de tabaco que calculados así mismo en 45 pesos uno, término medio, importan 7.493.715; y sin embargo, por el azúcar sólo obtuvo un ingreso de 150.476 pesos, y por el tabaco de 49.538, pesos resultando la proporcion siguiente:

Azúcar.....	pesos 3.401.200....	pesos 150.476....	4.42 por 100
Tabaco.....	pesos 7.493.715....	pesos 49.538....	0.66 por 100

Demuestran estos datos, además de lo expuesto, que segun aumenta el valor de la mercancía disminuye la ganancia en el trasporte; y demuestran así mismo que el artículo «azúcar» es excesivamente más productivo al trasporte que el tabaco.

Esto es en lo tocante á los dos ramos principales de nuestra produccion agrícola: que en lo referente al ramo «viajeros» los resultados son más satisfactorios para algunas lineas, pero no para otras como se verá más adelante. (1)

Terminaremos este capítulo ofreciendo al lector un cuadro comparativo de la proporcion en que se halla en nuestras lineas el valor del trasporte con el de la cosa trasportada, respecto á los dos ramos indicados de nuestra produccion; así como tambien de la que resulta entre entre el número de viajeros que circularon por las lineas, y el ingreso que ellas obtuvieron por ese concepto. Todo referente al año 73—y cuyo trabajo creemos que podrá utilizarse en cualquier cálculo referente al producto comparativo de nuestras lineas.

El estado, que no podemos reproducir por sus condiciones tipográficas, produce el siguiente resumen:

Número de viaj. ros. . . . .	4.719.485
Toneladas métricas de azúcar. . . . .	713 172
Id. id. de tabaco. . . . .	13 477
Valor en pesos de estos frutos. . . . .	72 153 714
Ingresos por el trasporte. . . . .	5.343 142
Por manera que hubo un movimiento de pasajeros en las once lineas expresas de 4.719 485, que produjeron a las Compañías. . . . .	pesos 2.548.675
Se trasportaron 713 172 toneladas métricas de azúcar que produjeron así mismo. . . . .	» 2 723.601
Y 13.477 toneladas de tabaco en rama. . . . .	» 70 .66
Suma. . . . .	pesos 5.343 142

(1) En España trasportaron los caminos de hierro en 1863, 10.548.277 viajeros, que dejaron un ingreso á las Compañías de 5 482 862 pesos, ó sea una proporcion de 51.97 por 100 entre el número de viajeros y el capital realizado.



Quedan, pues, 3.277.861 por los productos mieles, miscelánea, frutas, maderas, telégrafos, equipajes, etc., etc.

Entrando en otros detalles resulta, que corresponde á cada viajero, por término medio. . . . . pesos. 0'54  
A la tonelada métrica de azúcar. . . . . » 3'81  
A la de tabaco. . . . . » 5'25

Sin embargo; separando á la Compañía de Mariano y el ramal de Guanabacoa, que por lo bajo de sus precios de pasaje no deben entrar en el cálculo para conocer el término medio de las líneas generales, resulta que corresponde á estas el tipo de 1'09 por viajero. Y á las dos líneas dichas de Mariano y Guanabacoa 0'14 por idem.

La necesidad que tenemos de publicar este trabajo con alguna premura, es la causa de que no figuren en el cuadro que antecede los datos referentes á las Compañías de Sancti-Spiritu y Guanatanamo. Cuando aquellos lleguen á nuestro poder, tendremos el gusto de hacer las rectificaciones necesarias en el *Diario de la Marina*, á fin de que el público conozca exactamente la producción de la isla por los tres ramos indicados—viajeros, azúcar y tabaco.

Si la Compañía de Nuevitas á Puerto-Príncipe desea figurar también en dicha rectificación, puede enviarnos los datos necesarios al efecto, segura de que lo haremos con sumo placer, á pesar de que ella ha sido la única Compañía que no se ha dignado, remitirnos los datos que en carta a tanta le pedimos oportunamente.

Ofrecemos la rectificación aludida en las columnas del *Diario* porque este apreciable periódico ha tenido siempre un lugar deferente para nuestros humildes trabajos; por cuya atención y finura le vivimos reconocidos.

(Se continuará.)

### LOS FÓSFOROS.

El *Mercantil valenciano* publicó hace algunos días lo siguiente:

«El lunes próximo, á las doce de la mañana, se verificará en el despacho del jefe económico la venta en pública subasta de *setenta y seis* docenas de cajas de cerillas y *tres mil* tiras de fósforos de carton, comisados estos días por hallarse expuestos dichos géneros á la venta sin el correspondiente sello de cinco céntimos.

»Los referidos efectos serán adjudicados al mejor postor, el cual fijará en el acto, y en presencia de dicho jefe, sobre las tiras y paquetes, los sellos correspondientes.»

La *Gaceta industrial*, en su último número, dice, después de reproducir lo que antecede y bajo el epígrafe de «Consecuencias.»

«Por haberse cerrado las fábricas de fósforos, dice el mismo periódico, han quedado perjudicadas otras industrias auxiliares. La que lo ha sido en mayor escala es la de pábilos de algodón para cerillas fosfóricas de las que existen en España cuatro, en las cuales trabajan muchas familias y que consumen diariamente 8.000 kilogramos de algodón. Siguen después las de estearina, que hoy no pueden dar salida á la gran cantidad consumida por la fabricación de cerillas, por cuyo motivo se han visto obligadas á reducir el número de operarios. A su vez salen también perjudicadas las fábricas de jabón, por cuanto no pueden adquirir las mismas cantidades de materia oleaginosa que les proporcionaban las antedichas fábricas de estearina, viéndose obligadas á proporcionarse materias grasas más caras ó á reducir su producción. Aunque en menor escala sienten también la influencia las fábricas de carton y las litografías por la falta de consumo de cajitas, y las fábricas de productos químicos por haber mermado el consumo del fósforo, el nitrógeno, los óxidos colorantes, las gomas y otras materias que entran en la confección de la pasta inflamable.»

### SITUACION GENERAL DE LA INDUSTRIA

#### DEL HIERRO.

Las fábricas siderúrgicas trabajan activamente en todas las regiones, y la situación de las de fundición ha mejorado notablemente. Los precios están en general bien sostenidos.

Las importaciones de mineral de hierro están en progreso constante y han llegado en los siete primeros meses de este año á cerca de 467.000 toneladas, contra 434.000 en el periodo correspondiente de 1873, y 358 000 en el de 1872.

Los países de procedencia, son:

	Kilógramos.
Bélgica.. . . .	46.070 300
Alemania.. . . .	18 257 900
España.. . . .	111.052.000
Italia.. . . .	84.767.000
Argelia.. . . .	186 416 000
Otros países.. . . .	20.280 000
	466.843 200

Hay, por el contrario, disminución en las entradas de combustibles minerales: se han introducido, durante los siete primeros meses de 1874, 3.639.000 toneladas de hulla, en lugar de 4 millones de toneladas en 1873 y 3 990 000 en 1872. La diferencia no es menor por lo que respecta al coke: 216 470 toneladas en 1874, 332 547 en 1873, y 298.533 en 1872.

Hé aquí el detalle en quintales métricos de las importaciones durante los siete primeros meses del corriente año:

	HULLA.	COKE.
Bélgica.. . . .	21.443 500	1.760.400
Inglaterra.. . . .	11.957 000	»
Alemania.. . . .	2.975 000	398.400
Otros países.. . . .	14.200	5.900
	36.396.700	2.164.700

### POBLACION DE LOS ESTADOS-UNIDOS.

Según el último censo, la población de los Estados-Unidos se eleva á 38 513.955 habitantes, contra 5 305.925 que existían en el año 1800. En la cifra actual, los pieles-rojas indígenas figuran por 383.000 á lo sumo; los negros por 4.478 000 y los chinos por 63.254. Desde principios del siglo, la Union americana ha recibido de Europa próximamente 7.800.000 inmigrantes de los cuales solamente 245.000 eran franceses, mientras que los ingleses é irlandeses han llegado á 3.868.000, á 2.368.000 los alemanes, y á 153.000 los suecos y noruegos. Los chinos se dirigen principalmente á California.

Los negros habitan la mayor parte de ellos en los antiguos Estados esclavistas, aunque tienen la libertad de establecerse en todos los puntos de la República. Los pieles-rojas están relegados en el Oeste por los nuevos inmigrantes, y su número disminuye de día en día, así en las selvas como en las praderas.

En los centros manufactureros y mineros de los estados orientales es donde la población presenta el máximo de densidad, y también se observa á lo largo de las vías férreas de los Estados del centro. El acrecentamiento de la población de las grandes ciudades, tan visible en el mundo antiguo, todavía es más notable en América. Cuando estalló la revolución de 1776, Boston, Baltimore y Filadelfia eran ciudades cuya población variaba entre 20.000 y 30.000 almas; y hoy día cuentan, la primera 250.000, la



segunda 267.000, y la tercera 676.000 habitantes, llegando á 942.922 los pobladores de Nueva York en 1870. En aquella época Detroit y Chicago eran insignificantes aldehuelas, mientras que en la actualidad una de estas localidades está poblada por 79.000 personas y la otra por 298.000. San Luis de Missouri, que en 1834 no era más que un punto de reunion de cazadores, de merodeadores y de indios, es al presente una poblacion de 310.860 habitantes; Cincinnati, en el Ohio, no cuenta ménos de 216.000; mientras que hay 191.000 almas en Nueva-Orleans y 149.000 en San Francisco de California.

Sobre todo, en el Far-West, es donde las ciudades nacen y crecen con una rapidez maravillosa. No hay tiempo, y ni siquiera se toman el trabajo de bautizar las calles, compuestas al principio de casas de madera, contentándose con numerarlas. Antes de dos años, estas soledades del Oeste, cuyo mapa todavía está por hacer, pero en los que las caravanas de inmigrantes siguen ya los pasos de los topógrafos, estarán cubiertas de ciudades populosas con todos los refinamientos de una civilizacion muy adelantada.

Tales son los pasmosos efectos de la libertad y del trabajo. España, cuya densidad de poblacion está muy por debajo de sus riquezas naturales, se destroza entre tanto luchando con una insurreccion salvaje, que la empobrece, la deshona y amenaza depoblarla.

## CRÓNICA.

**Túnel de San Gotardo.** Este túnel deberá tener, como es sabido, una longitud total, en números redondos, de 14.900 metros. A fin de Julio último, estaban abiertos 1.956 metros entre ambos lados, y puede calcularse, segun el progreso diario de la obra, realizado desde entonces, que el 1.º de Octubre próximo la longitud total de ambos lados de la galeria llegará á 2.400 metros; de suerte que, á partir desde la expresada fecha, faltarán todavía por abrir 12.500 metros, lo que representa 2.100 metros por cada uno de los seis años que faltarán desde 1.º de Octubre á los concedidos á los contratistas para la terminacion del túnel, ó sean 6 metros por día.

En este momento el progreso cotidiano es un poco menor que ese promedio: durante el mes de Junio, ha sido de 3 metros por el lado de Gosschenen y 2 por el de Airolo; despues del principio de Agosto, ha sido de 3'50 por Gosschenen y de 1'85 solamente por Airolo, ó sea en junto 5 metros 35 centímetros.

**Exploradores del Polo.** La expedicion austriaca á los mares polares, de cuya salida dimos cuenta á nuestros lectores ha llegado á Wardoe (Noruega).

El buque *Tegethoff* se perdió. Los individuos de la expedicion, despues de un largo viaje en trineos por los desiertos de hielo, han sido salvados por unos buques rusos.

**Vandalismo.** El tren de mercancías descendente ha sido sorprendido el lunes por la noche, en Mave, por una partida carlista que le hizo fuego, resultando heridos gravemente el fogonero y el guarda-freno.

Los carlistas han vuelto á destrozar la línea telegráfica entre Nules y Castellon, cuyo trayecto habia sido recompuesto hace unos días.

**Acreedores extranjeros.** Dice la *Epoca*:

«La noticia de que volverán á anudarse las negociaciones entre el gobierno español y los tenedores de nuestra deuda en el extranjero ha sido saludada con un alza en las Bolsas de Londres y París.

»En general, hay deseos de que el gobierno español se atraiga en esta cuestion el apoyo moral del pueblo inglés, que puede ser muy importante en la lucha contra el carlismo, colocándose del lado de Alemania »

**Salvamentos.** Dicen de Santander, con fecha 8 del corriente:

«Ayer se verificó la prueba del aparato para salvar los buques, demostrando que puede hacerse el salvamento de aquellos que den costa en la playa del Puntal, con el material que al efecto ha adquirido la Junta de obras de este puerto.

**Poblacion de Francia.** La poblacion de Francia decreciendo medio millon de almas de 1866 á 1871, provocó numerosos estudios que no hacen sino demostrar que en los años posteriores sigue verificándose igual despoblacion. El hecho impresiona tanto más á los franceses, cuanto que Inglaterra, Prusia y otras naciones, han aumentado notablemente sus habitantes en el mismo período, y en general las grandes naciones europeas doblan la poblacion en 60 años. Todos los escritores están contestes en proclamar que es principal causa de dicho descenso la perversion de costumbres en las grandes ciudades donde se aglomeran los trece quintos de la poblacion.

**Autorizacion para estudio.** Por el ministerio de Fomento se ha autorizado el estudio de una vía férrea que, partiendo del ferro-carril de Albacete á Cartagena, pase por Lorca y termine en el puerto de Aguilas.

**Vagones de suspension.** Se ha constituido en Lille, Francia, un modelo de vagones de suspension, perfeccionado, cuya trepidacion es tan reducida que se puede escribir cómodamente yendo en él.

**Estacion semafórica.** El día 25 de este mes se inaugurará el servicio semafórico en Santander.

Han sido nombrados vigías de semáforos los pilotos D. Juan Bautista Arana y D. Julian Osté.

**Hazañas carlistas.** Una partida carlista, compuesta de 15 á 20 hombres montados, intentó detener en la tarde del 3 el tren-correo ascendente, núm. 54, de Santander, en la estacion de Espinosa, haciendo varios disparos aunque sin resultado alguno. No habiendo logrado su objeto los carlistas incendiaron la estacion, interceptaron la vía, imposibilitando la marcha de los trenes expres 56 y 58 en Alar, hasta las cuatro de la madrugada del día siguiente, y se dirigieron á la estacion de Osorno con el mismo fin.

El tren-correo del Norte, que llegó el viernes por la mañana fué asaltado cerca de la estacion de Espinosa por unos 20 ó 30 ginetes carlistas que pretendieron hacerle parar. Aunque el maquinista, sorprendido por los disparos que le hicieron, disminuyó la velocidad no llegó á detener el tren, al ver que cuatro soldados y un cabo que en él venian dispararon contra los facciosos, y que estos, creyendo que era mayor la fuerza armada, abandonaban la empresa. Sin embargo, hicieron numerosos disparos al tren, sin que afortunadamente resultara desgracia alguna.

**Jurisprudencia marítima.** Hé aquí una delicada cuestion de derecho marítimo acontecida en los Estados-Unidos. Un pasajero, marino, se embarcó en el *Pensilvania*. Estalló una tempestad, el buque corrió grande riesgo, todos los oficiales y parte de la tripulacion fueron sepultados en el mar por una ola tremenda. Brady, así se llamaba el marino pasajero, se apodera del mando, dirige la nave, la salva y deja caer el ancla en puerto seguro. Los



armadores le regalaron mil pesos; los rechazó. Presentó demanda pidiendo una indemnización análoga á lo que se dá á los armadores de un navío que han salvado á otros. Brady exigía cincuenta mil duros: el tribunal le acordó cuatro mil. La corte basó su juicio sobre esta teoría: «Salvando la nave, dijo, Brady tenía el interés de salvar su propia vida; salvó el barco por un sentimiento de conservación personal; darle lo que pide equivaldría á establecer un mal principio: la suerte de las embarcaciones dependería de la audacia de los pasajeros que, en casos fortuitos, estarían dispuestos á mezclarse en las obligaciones de los oficiales arrojándose el mando. Nada sería más peligroso que establecer este precedente.»

**Túnel de la Mancha.** La idea del túnel que debe unir á Francia é Inglaterra, substituyendo un ferro-carril á la travesía marítima, va adelante. Parece estar demostrando ya científicamente que no hay dificultades insuperables. El capital necesario son 150 millones de francos. Para los primeros trabajos han inscrito un millón la Compañía del ferro-carril del Norte de Francia otro las Compañías inglesas, medio millón Rotschild, igual suma la ciudad de París, contándose entre los más fuertes suscritores despues los economistas Leon Say, Chevalier y Lavallay.

**Destrozo y reparacion.** El martes ó miércoles último fueron cortados y colocados sobre los rails los alambres del telégrafo en el kilómetro 439 de la línea de Alicante. El personal del tren mixto ascendente los reparó, habiendo salido el celador de la Compañía á restablecer la comunicacion.

**Cable trasatlántico.** Segun telegrama de Lóndres, del día 9, á consecuencia de un violento huracan en Terranova, el cable trasatlántico ha tenido desperfectos.

La comunicacion telegráfica ha quedado interrumpida.

**La prensa inglesa en 1874.** Actualmente se publican en el Reino-Unido 1.585 periódicos, á saber: 314 en Lóndres; 915 en el resto de Inglaterra; 58 en el país de Gales; 149 en Escocia; 131 en Irlanda; y 18 en las islas adyacentes. Sólo 130 de estos periódicos son diarios, y en Lóndres, en la gran metrópoli, sólo aparecen 12 de estos 130. Escusado es decir la enorme tirada que hacen.

Hace 20 años, y esto bastará para demostrar qué inmenso desarrollo ha tomado la prensa en el Reino-Unido, no existían en la Gran-Bretaña y en Irlanda más que 604 papeles públicos, de los que sólo 20 eran cuotidianos, correspondiendo á Lóndres los mismos 12 que hoy existen todavía sin alteracion, y á los que muchos llaman los *doce apóstoles*.

**Cable de Nueva-Escocia.** El 26 de Julio llegó el vapor *Farrady* á Rye Beach en los Estados Unidos, despues de tender el cable conductor entre Nueva-Escocia y aquella república; pocos dias despues salió para continuar la obra entre Nueva-Escocia é Irlanda. Este cable es el más fuerte. Tiene 3.000 millas de largo; el centro es de alambre de cobre que pesa más de diez y seis quintales por milla, y está cubierto de una gruesa capa de guttapercha. Para el 20 de este mes debe quedar concluida esta nueva línea submarina.

**Buque insumergible.** La fuerza de gravedad de los gases comprimidos ha sugerido al Mr. Crozet y Chomont la idea de construir un buque insumergible. Descansa la construcción en separar en dos partes el barco por medio de un puente colocado á la altura de la línea de flotacion armándole de tal modo, que el aire no pueda penetrar de la parte inferior á la superior de las dos en que queda dividido por el puente indicado. En esto consisten sim-

plemente la parte elemental de la distribucion. Con tales condiciones, si se abre un agujero en la cala del buque, el agua lo irá invadiendo más ó ménos rápidamente, pero sin llenar nunca toda la capacidad del compartimiento, porque el aire encerrado en él, comprimido de cada vez más por la entrada continua de agua, llegará á adquirir una fuerza de elasticidad tal, que igualará á la del agua, en cuyo momento, estableciéndose un completo equilibrio entre las dos fuerzas, cesará esta de invadir la cámara. Desde este instante, contenida ya la invasion, el buque dejará de hundirse, hallándose en las mismas condiciones que una campana de buzo. La explicacion es satisfactoria, convidando á un ensayo en gran escala.

## GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

### JUNTAS GENERALES.

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

Esta Junta tiene por objeto deliberar:

1.º Sobre un proyecto de contrato celebrado con la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz, relativo á la adquisicion de esta línea.

2.º Acerca de una proposicion del Consejo para decidir si la Compañía se ha de regir en adelante por la ley de 19 de Octubre de 1869.

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

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

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

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

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

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

En París, en la Sociedad general de Crédito Moviliario español, boulevard Haussmann, 25, esquina á la calle 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 anuacion 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 reúnan mayor número de acciones, con tal que no bajen de 50. Los que aspiren á formar parte de ella depositarán en la Caja de la Sociedad, en Madrid ó en París, las acciones que



les dan derecho para ello 30 días antes del fijado para la reunion de la Junta general.

El número de 50 acciones da derecho á un voto.

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

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

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

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

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

### SUBASTAS.

**Compañía de los caminos de hierro del Norte de España.**  
—Necesitando la Compañía hacer acopio de 40.000 kilogramos de aceite de olivo, celebrará al efecto subasta pública el día 17 del corriente, á las dos de la tarde, en su domicilio en esta capital, paseo de Recoletos, núm. 9.

El suministro deberá entregarse en los almacenes de la Compañía en Valladolid; pero si el rematante lo desea, se examinará pesará y recibirá en Madrid, sin perjuicio de repesarlo en Valladolid en el acto de la entrega.

El pliego de condiciones para el suministro y para la subasta, así como el modelo de proposición, están de manifiesto:

En Madrid, en las oficinas de la Compañía, paseo de Recoletos, núm. 9.

En Valladolid, en las del ingeniero jefe del material y tracción.

Madrid 5 de Setiembre de 1874.—Por el director de la Compañía, el jefe de la explotación, F. Polak.

## FÁBRICA EN VENTA.

Por acuerdo convencional de los interesados, se vende, al contado ó á plazos, una fábrica de grancina única de su clase en España y que últimamente han llevado en renta los Sres. Chancel hijo y compañía) con sus accesorios, maquinarias, almacenes, habitaciones y edificios que la pertenecen.

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

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

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

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

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

### GACETA INTERNACIONAL.

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

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

Redaccion: 12, rue Livourne. Bruselas.

Precios de suscripción: En Europa, un año, 42 francos; 6 meses 21 y un trimestre, 11.—En América, un año, 12 pesos; 6 meses 7 pesos; un trimestre 4.

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

## GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

CONSERVACION

48 RS. ARROBA

Y

DE

BLANCURA

26 LIBRAS.

DE LAS

Y



ROPAS LAVADAS CON ELLOS.

SE SIRVEN Á DOMICILIO.

Madrid.—Fábrica, Oficinas y Despacho, Gobernador, 20.

NOTA. Para que no se confundan con las otras fábricas, los elavora de pinta natural, la cual no admite adulteraciones, ni presta mal olor á las ropas, como las imitaciones, por lo cual no hay jabones que compitan con los de esta compañía.

## GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIÁ.

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

CASA CREADA POR ÉL EN 1855,

y enriquecida constantemente con cuantos inventos se verifican.

Marcos y objetos para colocar retratos.—Aparatos, productos y útiles para fotógrafos.



El Sr. Juliá ha sido premiado en tres Exposiciones universales, tres nacionales, por la Sociedad económica matritense; condecorado seis veces en España y el extranjero, ha sido miembro del Jurado en la Exposición nacional de 1873, en Madrid, y lo es de varias corporaciones útiles en Europa.

## 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.



## MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS

POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.<sup>a</sup>,

EN BILBAO (ABANDO)

Únicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

Y ÚLTIMAMENTE CON EL PRIMERO DE SU CLASE EN LA EXPOSICION

ARAGONESA.

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

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

## GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

## VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

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

## NÚBES Y FLORES.

VERSOS DE

D. Fernando Martinez Pedrosa

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

Cuatro pesetas con retrato y tres sin él.

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

TRATADO PRÁCTICO DE CAMINOS, á 8 reales.

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

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS Á 5 reales.

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

## INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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

FABRICA DE HIERRO,

## HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

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

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

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

## LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

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

## CADA AÑO REPORTE

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

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

## SRES. WHILTEY PARTNERS, LIMITED.

DE LEECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

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

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

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

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

Economía y perfecta regularizacion.

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

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

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





# VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

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

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

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

AGENTES.—CÁDIZ, A. Lopez y C.<sup>a</sup>; BARCELONA, D. Ripol y C.<sup>a</sup>; SANTANDER, Perez y García; CORUÑA, E. Da Guarda; VALENCIA, Dart y C.<sup>a</sup>; ALICANTE, Faes hermanos y C.<sup>a</sup>; MADRID, 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.	Kiloms.	Brutos.	Kiloms.	En más.	En menos.	En más.	En menos.	
Madr. á Alic. y Toledo													
Madrid á Cartagena...	23 al 29 Julio....	28.639	"	"	700.551	490*58	430.131	301*21	270.420	"	62*87°	"	"
Albacete á Cartag.													
Alcázar á Ciud.-Real													
Manzanares á Córdoba.	26 al 1.º Setiemb..	"	"	"	359.036	631*21	278.685	481*26	80.351	"	23*81°	"	"
Norte de España.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tudela á Bilbao.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Valencia á Almansa y		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tarragona .....		"	"	"	133.311	838*43	115.647	727*21	17.664	"	15*28°	"	"
Sevilla á Cádiz.....	26 al 2 Setiemb...	5.970	112.347	179.023	291.370	115.976	275.013	169.465	16.357	"	6.511	"	"
Córdoba á Sevilla. ....	27 al 2 Setiemb....												
Zaragoza á Barcelona.	20 al 26 Agosto...	13.893	"	"	270.377	22.702	943.171	79.411	"	672.794	"	56.709	"
Barcelona á Pamplona.		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— á Francia.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— á Tarragona.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— á Sarria.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lérida á Reos y Tarrag.		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Alar á Santander.....	26 al 1.º Setiemb..	"	"	"	132.982	956*70	151.535	1.090*18	"	16.553	"	13*65°	"
Langreo á Gijon.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Palencia á Leon.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Córdoba Málaga.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Medina á Zamora y Vi-		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
go á Orense.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ciudad-Real á Badajoz.	21 al 2 Setiemb ...	"	"	"	295.330	"	337.423	"	"	41.093	"	"	"
Utrera á Moron.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"



## COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 5 AL 11 DE SETIEMBRE DE 1874.							CAMBIOS OFICIALES.	
FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 40	11 50	.. ..	11 75	11 90	11 95	Albacete.....	Daño. Beneficio
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 52	11 65	.. ..	11 80	11 90	11 70	Alicante.....	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	14 95	15 ..	.. ..	15 20	15 35	15 60	Almería.....	1/2
Bonos del Tesoro.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Avila.....	1/2
Material del Tesoro no preferente con interés....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Badajoz.....	1/4
Bonos del Tesoro.....	43 75	44 ..	.. ..	44 40	44 40	43 ..	Barcelona.....	1
Deuda amortizable de primera clase.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Bilbao.....	1/4
Deuda amortizable de segunda ídem.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Burgos.....	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Caceres.....	1/2
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	98 ..	98 25	.. ..	98 35	98 25	98 50	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...	1/4
Idem de 4.200 rs. ....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Córdoba.....	par p.
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs. ....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Coruña.....	3/4
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs. ....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Cuenca.....	.. ..
Idem de 9 de Marzo de 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.
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	20 50	20 55	.. ..	20 90	20 90	21 10	Huelva.....	1/4
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs. ....	19 90	19 90	.. ..	20 10	20 15	20 60	Jaén.....	par ..
Idem id. id. de 20.000 rs. ....	20 20	20 25	.. ..	20 ..	.. ..	.. ..	León.....	1/2
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs. ....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lérida.....	1/4
Acciones de Banco de España.....	190 50	191 ..	.. ..	191 ..	193 ..	194 ..	Logroño.....	par ..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lugo.....	.. ..
Banco popular español de Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Málaga.....	3/4
							Murcia.....	3/8
							Orense.....	1/8
							Oviedo.....	par ..
							Palencia.....	1/4
							Pamplona.....	1/4
							Pontevedra.....	1/4
							Salamanca.....	1/2
							San Sebastian..	1/2
							Santander.....	1/2
							Santiago.....	7/8
							Segovia.....	1/2
							Sevilla.....	1/2
							Soria.....	1
							Tarragona.....	1/2
							Teruel.....	par ..
							Toledo.....	3/4
							Valencia.....	3/8
							Valladolid.....	1/4
							Vitoria.....	3/8
							Zamora.....	1/4
							Zaragoza.....	par ..
							Londres, á 90 d/f....	49 65 ..
							Paris, á 8 d/v.....	5 06 ..
							Hamburgo, á 8 d/v...	.. ..
							Genova, á 8 d/v.....	.. ..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 2 AL 8 DE SETIEMBRE.								
FONDOS PÚBLICOS.	DIA 2.	DIA 3.	DIA 4.	DIA 5.	DIA 7.	DIA 8.		
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	11 60	11 62	11 85	11 77	11 80	.. ..		
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	16 45	16 40	16 75	16 65	16 70	.. ..		
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
Bonos del Tesoro.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
Sociedad catalana general de crédito.....	83 ..	83 ..	83 ..	83 ..	83 50	.. ..		
Banco de Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
Crédito mobiliario barcelonés.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
Caja barcelonesa.....	23 75	24 ..	24 ..	23 75	24 ..	.. ..		
Sociedad de crédito mercantil.....	34 50	34 50	34 50	34 50	34 50	.. ..		
Camino de Barcelona á Francia.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
— de Tarragona á Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
— de Zaragoza á Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
Canal de Urgel.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
Alumbrado por el gas en Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..		
							Londres, á 90 d/f....	49 65 ..
							Paris, á 8 d/v.....	5 06 ..
							Hamburgo, á 8 d/v...	.. ..
							Genova, á 8 d/v.....	.. ..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.							
FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS
de los	de	reembolsa-		de los	de la	le	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	789.698	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	Paris 5 de Set ..... 220 ..
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	.. ..	Norte.....	— — — 204 75
1859.....	92.618	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99 —	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 3 Set..... 310 ..
1859.....	177.044	1.900	3 %	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.....	— — — 227 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Sevilla á Jerez.....	— — — 70 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Ciudad-Real á Badajoz...	— — — 42 ..
.. ..	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9 —	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 47 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Targ. á Martorell y Barc	— — — 95 25
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Noroeste.....	Bruselas 3 Set ..... 64 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lérida á Reus.....	Paris 5 de Set..... 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 série .. ..
1871-73.....	14.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50 —	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 665 ..
						Gran Central-Peninsular	

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