

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

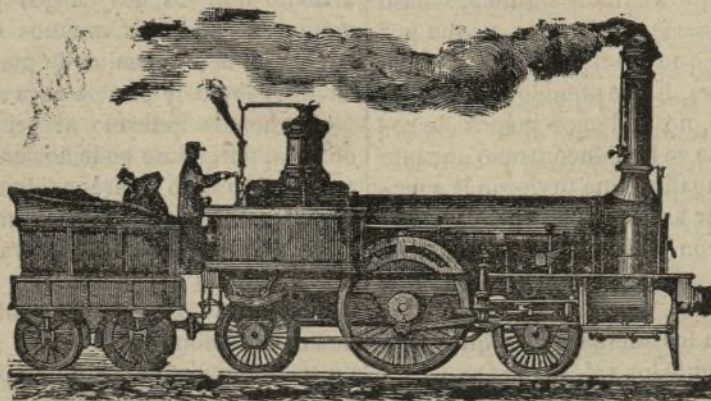
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal.

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Deune Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

En la Administración, en las librerías, de Bailly-Baillière, de Cuesta y de la Ilustración, Arenal 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.—V.—A «El Ejemplo».—Ferro carril de Galdames á Sextao.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Catástrofe de Montesa.—La cosecha de 1874.—Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.—La Isla de Cuba y sus ferro-carriles.—El ferro carril de Mallorca.—Ferro carril del Vesubio.—Jardin de Aclimatacion de París.—Estadística minera de la Gran-Bretaña.—Exploracion del polo.—Crónica.—Crédito moviliario español.—Tipo de los fondos publicos.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

V.

Expuesta la situacion de las obras en nuestros dos últimos artículos, y reasumida en breves palabras nuestra franca y leal apreciacion acerca del modo y manera de trabajar por parte de la Compañía, tócanos hoy hacerla algunos cargos que no dejan de tener fuerza y gravedad.

Creemos haber indicado ya que, si las obras no han adelantado más en algunas secciones, y si las hay que todavía no están atacadas, se debe ostensiblemente á las dilaciones y á las dificultades habidas para conseguir la aprobacion oficial de sus trazados y sus variaciones. Pero nosotros preguntamos: ¿Ha hecho la Compañía por su parte todas las gestiones que del caso fueren, y las ha hecho con aquella actividad que todos reconocemos en las personas en ella interesadas? Hé aquí nuestra duda, y aun pudiéramos añadir (sin permitirnos jamás entrar en el terreno vedado de las intenciones) que algunas veces hemos sospechado si habria un interés decidido en demorar la aprobacion de unos planos sin la cual no es permitido trabajar. Cumple tambien á nuestra sinceridad añadir

que, si bien nos ha ocurrido esta sospecha algunas veces, inmediatamente surgió en nuestro ánimo una duda de bastante peso.

La Compañía, nos decíamos, tiene el mayor interés en recibir el anticipo con que ha sido favorecida; y como esto no puede conseguirlo sin ejecutar las obras, es de creer que nadie tenga mayor interés que ella misma en emprender sin tardanza los trabajos sobre todos y cualesquiera puntos.

A pesar de esto, y bien considerado el caso, creemos que se puede hacer un cargo á la Compañía ó á sus ingenieros, por no haber formalizado y presentado con la anticipacion debida todas y cualesquiera variaciones de replanteos á la aprobacion de la superioridad, pues no podia ignorar que este requisito previo era indispensable y urgentísimo, ni desconocer tampoco, los tramites á que sujetase semejantes aprobaciones, nuestra legislacion de obras públicas, y el tiempo de absoluta precision, para que documentos de tanta trascendencia se examinen, se comprueben y se discutan con la detencion y madurez debidas.

Otro de los cargos que nos toca hoy hacer á la empresa del Noroeste, se refiere á la formacion de su capital y á la falta de prevision en allegar ámplios recursos que desde el primer día debieron considerarse como necesarios para llevar á feliz término las obras colosales que tomaba á su cargo. Ya en nuestro primer artículo nos permitimos indicar muy á la ligera algo sobre este que llamamos vicio congénito, y esta es la ocasion y el lugar de ampliar nuestras observaciones, proponiéndonos, como nos proponemos en todo, apurar la verdad, y nada mas que la verdad. Á varias personas y repetidamente hemos oido en estos últimos años lamentarse de que la Compañía no tuviera los medios de llenar sus compromisos, atribuyendo este mal en su mayor parte á su falta de voluntad ó de pericia. Si el papel de esta Sociedad decian, no se podia emitir en con-

diciones admisibles; si por el estado de los mercados en Europa, las acciones y las obligaciones de las obras públicas de España no hallaban colocación y salida, ¿por qué no se recurría á otros medios y se solicitaba el auxilio de capitalistas que de un modo u otro la hubieran prestado su cooperación? A primera vista semejante cargo tiene muchísima fuerza; pero nosotros que venimos siguiendo paso á paso las vicisitudes de nuestros ferro-carriles, y que por motivo de la obligación en que hemos estado y estamos de estudiar estas cuestiones, hemos tenido ocasión de entrar en el fondo de las cosas, no podemos menos de recordar aquí la situación en que se han encontrado durante tantos años, aun aquellas Compañías que tuvieron la suerte de nacer antes y de terminar sus obras en época bonancible. Todas ellas se encontraron ya hace 10 años con unas dificultades que no esperaban á juzgar por lo que venia sucediendo en los años anteriores. Cerráronse inopinadamente y contra toda previsión los mercados en que hasta entonces se negociaron facilmente los valores de ferro-carriles; y, lo que es peor, despues del favor concedido en todas partes á nuestras obras públicas, se apoderó del capital un recelo por entonces infundado, pero que los trastornos y desdichas de nuestro país desgraciadamente vinieron á justificar despues. Es menester estar al tanto de las exigencias de los capitalistas cuando se trataba de nuestras obras públicas para comprender cómo y por qué los directores, prudentes y previsores, se negaban á hacer sacrificios que en realidad eran exorbitantes, y si nos colocamos mentalmente en los años de 64 y 65, y si recordamos que aun entonces habia sólidas razones para confiar en el resultado de todas nuestras grandes empresas, nos será imposible condenar una conducta que tendia á defender los intereses sociales, oponiéndose á sacrificar lo que todavía tenia tantas probabilidades de salvarse. En esta vacilación echáronse encima los acontecimientos políticos, las gestiones se hicieron más difíciles las exigencias crecieron de un modo que parece hasta increíble, y cuando ya las circunstancias no dejaron libre la elección, surgieron nuevos obstáculos y se creó la situación presente.

Es necesario que seamos justos: no es posible suponer que hombres avezados á esta clase de negocios, que personas cuyo interés les marcaba el camino que debían seguir tan precisa y claramente, dejaran de hacer todos los esfuerzos imaginables para allegar recursos cuya falta les costaba tanto. Lo que hay en este asunto es que todos, como es natural, procuraron aminorar sus pérdidas, y que, fluctuando entre la resistencia de hacer sacrificios dolorosos y la esperanza de que la situación pudiera mejorar dentro de un plazo más ó menos largo, no se decidieron á ceder á exigencias que ellos tenían por injustificadas; que estas exigencias fueron de tal modo en aumento que ya era imposible de todo punto transigir. Reflexiónese con imparcialidad y digamos con franqueza si alguno de nosotros, aun despues de la revolución y en presencia de las reformas que halagaban lisongeramente nuestros deseos y esperanzas, pudo sospechar siquiera que llegásemos á presenciar un estado tan desastroso como el que sufrió España durante todo el año próximo pasado.

El cargo, pues, de imprevision ó de codicia en que pudiera fundarse el no haber allegado á tiempo un capital

proporcionado á la magnitud de la empresa, tiene su explicación sencilla y lógica en la fuerza de las circunstancias, siendo de notar que la falta que se acrimina pudo ser originada justamente por exceso de prevision y disculpable de sobra de celo en favor de los intereses de todos.

Resulta, pues, de cuanto acabamos de exponer en este artículo que los dos cargos principales—porque en ellos van envueltos otros muchos secundarios—son la dilación habida en la aprobación de planos y replanteos y la falta de prevision ó de pericia para allegar recursos suficientes.

Ya hemos indicado al principiar la duda que se nos ocurría, porque no podemos creer que la Compañía obrara, contra su propio interés evidentemente, por el mero gusto de perder el tiempo. Pero aun hay más: por las noticias que hemos podido adquirir, ya en documentos publicados, ya en oficinas y dependencias del gobierno, es incuestionable que la Compañía ha venido presentando los planos de las variaciones y obras en los períodos convenientes y en tiempo oportuno. Porque es de advertir, y esto lo comprenderá todo aquel que haya tenido que dirigir prácticamente empresas de esta índole, como lo hemos tenido que hacer nosotros mismos, que no todas las variaciones de un trazado de tanta magnitud y en terreno tan difícil pueden hacerse y presentarse á la vez. Sucede muy amenudo que, para fijarse definitivamente en el trazado más útil, hay que decidir con anterioridad el que convenga en tal ó cual trozo; y que hasta que se resuelve este y se sabe que es aceptable para la superioridad, no se puede formular y presentar el que le sigue ó el de toda una sección. Si la aprobación del problema previo se demora, dilátase irremisiblemente la aprobación del conjunto, y en el caso que nos ocupa sabemos de algunos de estos trazados parciales cuya aprobación ha sido causa de dilaciones inverosímiles. Si unimos ahora las deducciones lógicas que han llegado á nuestra noticia, á la presunción racional de que la Compañía debía tener grande interés en acortar el plazo de la construcción, nos inclinaremos á no mostrarnos por demás severos con ella, y á disculparla de unas faltas que no pudo estar en sus manos evitar.

Por otra parte, esta predisposición á la benevolencia es una de las condiciones naturales de nuestra posición especial en la prensa: la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, fundada con el objeto de favorecer el desarrollo de las modernas vías, esta obligada principalmente a conciliar los intereses de todos, y no puede ser hostil sistemáticamente con las Compañías, reservando su hostilidad únicamente para los casos en que la conveniencia pública lo exija de una manera clara y decidida.

Sirva esta consideración de gobierno á los que censuran lo que llaman nuestra parsimonia, y que no es otra cosa que cumplir con perfecta calma nuestro propósito de exponer el pró y el contra de cuanto atañe á las empresas de ferro-carriles.

Respecto al segundo cargo que hemos formulado hoy, mucho pudiéramos añadir; pero como los límites de un artículo no pueden ensancharse indifinidamente, y como todavía nos queda bastante que decir antes de formular la síntesis del pró y del contra, dejaremos para otro día y para otros artículos esta materia, y daremos punto aquí por hoy.—B.

Á «EL EJEMPLO».

El Ejemplo, diario de la Coruña, se ocupa de nuestros artículos sobre los ferro-carriles del Noroeste, y en su número del día 10 del corriente censura lo que llama nuestra vacilación, porque hemos adoptado un método de exposición que no es de su gusto. Este método nuestro consiste, como han visto nuestros lectores, en presentar alternativamente las razones en pró y en contra de la Compañía, para venir á un conocimiento exacto de la situación de las cosas; y proponer despues lo que en nuestra opinión resulte más conveniente para los intereses del país.

Pudiéramos defender la conveniencia de nuestro sistema, si esta defensa fuera necesaria; pero el mismo ilustrado colega nos dispensa de hacerlo al escribir estas palabras:

«No abrigamos la pretension de imponer á nadie el método que deba seguir en la emision de sus ideas; pero nos permitimos exponer que el público no recibe bien estas alternativas, que representan una vacilación en el espíritu poco envidiable.»

Nos guardaremos bien de pedir al colega las credenciales con que ese público le declara ser representante para que declare que recibe bien ó mal un determinado método de exponer las ideas; pero á nuestra vez podemos tomar la representación de esa gran parte del público que prefiere se le facilite el conocimiento exacto y completo de todas las grandes cuestiones que le afectan, para poder juzgar por sí mismo, en lugar de que le den las soluciones hechas y le conduzcan como á un ciego á donde y por el camino que mejor plazca al que se le ofrece por guía.

Nosotros, que respetamos realmente los procedimientos de los demás, no hemos de censurar el que prefiere *El Ejemplo*; nos limitamos á continuar el que hemos comenzado; y sobre todo creemos estéril emprender una polémica sobre cuestión de procedimientos, cuando estamos tratando el asunto, y no hemos podido dar ocasión á que nuestras soluciones se discutan, puesto que no las hemos presentado todavía. Otra cosa sería si se discutiesen nuestros datos y nuestros cálculos, de los cuales pudiera inferirse que tratábamos de inclinarnos con su interpretación en un sentido determinado y opuesto á la justicia y á la conveniencia.

Así, pues, nos limitamos á esta respuesta que nos impone la cortesía, aprovechando la ocasión para advertir al colega y á otros periódicos de la localidad, que la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO ha sido quizás el periódico que más se ha ocupado de los ferro-carriles del Noroeste, principalmente hace diez años, cuando se trataba del trazado y de las condiciones con que se debía constituir la Compañía. Si entonces se nos hubiera oído, en todo, como se nos oyó en lo relativo al trazado, acaso se hubieran evitado muchos males, y gran parte de las dilaciones de que se queja el público.

Escrito lo que precede, llega á nuestras manos un nuevo número del *El Ejemplo*, correspondiente al día 11, con un artículo que hace absolutamente imposible toda discusión por nuestra parte con tan ilustrado colega. En efecto, no hay medio de discutir con quien nos atribuye cosas que

no hemos dicho. *El Ejemplo* olvida de nuevo en su impaciencia que, como acabamos de decir, no hemos hecho hasta ahora más que exponer, sin emitir ni una sola opinión decisiva, sino las meramente incidentales que se desprenden de la exposición, y que no pueden ser definitivas hasta que la exposición se complete. No hay tampoco para qué traer la cuestión de si conocemos ó no la legislación, cuestión cuando ménos prematura.

En tales condiciones la polémica no sería polémica, dado que estuviéramos en el caso de sostenerla fuera de tiempo; sería pura y simplemente embrollar el asunto á los ojos del público, misión que no es la nuestra; todo lo contrario, nuestro principal propósito es decir lo que creemos saber en pró y en contra; esclarecer el asunto; ponerlo en disposición de que el público, más bien que nosotros, sea el que juzgue y falle.

Si á *El Ejemplo* le parece inconsecuencia y veleidad y no sabemos qué otras enormidades más, presentar el pró y el contra de las cosas, libre es de emplear ese sistema de apreciación; no le negamos la libertad de discurrir como guste; pero tenemos el incuestionable derecho de raciocinar por nuestra propia cuenta, rechazando esa imposición á que por lo visto aspira á someternos.

Es tan nueva como curiosa y peregrina la pretension de que trunquemos nuestro plan y abandonemos nuestro camino para discutir en particular con todo el que nos salga al paso, y sobre todo, con quien como *El Ejemplo* falta á la primera y más esencial de las condiciones: la de no alterar las ideas expuestas por el adversario.

Por lo demás, si quisiéramos imitar á *El Ejemplo* no nos faltaría ocasión de hacerlo: de los cuatro artículos que le han remitido de Madrid, y que conocíamos de antemano, ha omitido la publicación del primero, precisamente del que contenía el propósito de los tres restantes, los cuales han quedado como colgados, sin que pueda definirse bien su objeto ni su importancia.

Para explicar la omisión del primer artículo, dice el colega que habia ya tratado el asunto á que se refiere; pero nosotros nos atrevemos á sospechar que la omisión debe reconocer por causa más bien cierta divergencia de opiniones entre las contenidas en el artículo y las que ha expuesto en otra ocasión *El Ejemplo*.

Valga sólo como observación, protestando de la completa libertad del colega para hacer lo que mejor le plazca; pero no es ese nuestro sistema, que consiste en decirlo todo, tanto lo que se conforma con nuestras opiniones, como lo que resulta en contrario de ellas. Sólo así se puede esperar á la imparcialidad.

FERRO-CARRIL DE GÁLDAMES Á SEXTAO.

Tenemos la satisfacción de anunciar que están concluyéndose las obras del ferro-carril de Galdames á Sextao, y que dentro de mes y medio ó dos meses quedará la línea completamente terminada. Ya la recorre la locomotora. Se trabaja en las boquillas ó entradas del túnel grande, en el que se completa el balasto, y en otras obras que pueden llamarse de remate, ocupándose unos 800 operarios, á los cuales, por cierto, cobran los carlistas la contribución de medio real diario por permitirles trabajar.

Merced á la inteligente actividad del contratista de la construcción M. R. Roberts, que había anticipado el plazo de terminación de las obras, ganando la prima ofrecida por la Compañía concesionaria, hace tiempo que la línea de Galdames estaría completamente acabada; pero conocidos son los sucesos ocurridos cerca de Bilbao, que obligaron á suspender en absoluto los trabajos desde mediados de Julio del año pasado, hasta fines de Mayo último, en que ha podido comenzarse de nuevo á trabajar, teniendo que reparar los desperfectos ocasionados por los carlistas. Estos, no sólo dispersaron los rails, deshicieron la vía aérea que servía para transportar los minerales mientras se trabajaba en el gran túnel, llevándose el material móvil, los útiles, etc., que emplearon en defender sus posiciones; no sólo han quemado ó destrozado las traviesas, sino que las oficinas y la casa misma del Sr. Roberts fueron incendiadas con cuantos efectos contenían, sin que se salvase mas que la documentación, retirada de antemano primero á Somorrostro y posteriormente á Madrid.

El entendido contratista, á la vez que termina la línea, está recogiendo lo que puede de su magnífico material de construcción, en parte aun esparcido por aquellas ásperas montañas, sin que se pueda todavía calcular la importancia de sus pérdidas. Tanto estas, como la prima convenida por anticipar la conclusión del camino, anticipo que representa considerables gastos, es natural que se indemnicen.

PRENSA EXTRANJERA.

La Semaine financière.—Inserta la Memoria de la Compañía de Zaragoza a Pamplona y Barcelona.

Publica también noticias y comentarios políticos acerca de la actitud de Alemania respecto de nuestro país.

Las acciones de Madrid á Zaragoza y Alicante dice que han subido desde 267 á 270.

Los fondos españoles están menos débiles: la exterior se cotiza á 18.

Luego añade:

«Tenemos que rectificar en un punto los informes que habíamos recibido de Madrid, que nos hacían conocer las condiciones del arreglo entre el ministerio español y el representante del Banco de París.

«No es exacto que el Banco se haya desprendido de la totalidad de los títulos del 3 por 100 que se le habían entregado en garantía en negociaciones precedentes; sólo una parte de ellos ha abandonado, en cambio de aceptaciones suscritas por el Banco de España. El capital representado por los títulos devueltos es la representación exacta de la suma por la cual el Banco de España se ha comprometido.»

Dice, con referencia á su corresponsal de Madrid, que la continuación en el ministerio del Sr. Camacho, después de la última crisis, ha sorprendido á todo el mundo.

Journal des chemins de fer.—Ocupase, como todos los periódicos, de los tiros cambiados entre las cañoneras alemanas y los carlistas; pero, añade, que el suceso ha preocupado poco á la Bolsa.

Dice que el exterior español ha subido, desde 18, á 18 1/8; «pero esta mejora, insignificante ya por sí misma, no tiene absolutamente alcance alguno. El Tesoro español está hace 18 meses en suspensión de pagos para con sus acreedores.

Journal des actionnaires.—Su primer fondo se ocupa de una manera seria y muy sensata de lo que puede sobrevenir para toda la Europa, según el giro que tome la actitud de Alemania en

nuestro país. Sentimos que la índole de nuestro periódico no nos consienta consagrar algo espacio á tales indicaciones de la prensa francesa; y sin embargo, los sucesos á que se refieren afectan profundamente á los intereses económicos de España.

Dice que nada hay todavía resuelto sobre la fusión de Sevilla á Jerez y Córdoba á Sevilla, y que es necesario vencer todavía muchas dificultades.

L'Industrie. Como todos los demás periódicos, lo que principalmente ocupa á este colega respecto de España es lo perteneciente á la actividad de Alemania después de los tiros cambiados entre sus cañoneras y los carlistas sobre la cual dice: «Los despachos recibidos hasta ahora demuestran que el gabinete alemán ha tomado las cosas con bastante frialdad, y no parece tener intención de mezclarse en los asuntos de España más activamente de lo que lo ha hecho hasta aquí.»

Dice que los fondos españoles continúan flojos; si bien han experimentado la mejora de algunos céntimos.

Moniteur des intérêts matériels.—Hé aquí lo que dice bajo el epígrafe «España.»

«Al fin se ha realizado un arreglo entre el gobierno y el representante del Banco de París, director del sindicato del último anticipo español.

«Las sumas debidas al sindicato están garantidas por una delegación sobre los productos del impuesto del papel timbrado, y, para otra parte de dichas sumas, por aceptaciones del Banco de España. En consecuencia, los títulos de la renta exterior, que formaban la primitiva garantía, son restituidos, y el sindicato puede hacer á sus asociados un nuevo reparto de 25 por 100, elevando al 75 por 100 la parte devuelta.

«Este arreglo tiene la ventaja de aliviar al mercado de la renta, que de un momento á otro podía ser aplastado por la venta de los títulos dados en garantía. Mas, por otra parte, ¿no debe asustar el papel que acepta el Banco de España, los compromisos que no ha vacilado en tomar sobre sí, en lugar del gobierno?»

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Ilmo. Sr.: Para cumplir lo mandado en los decretos de 26 de Junio último sobre amortización de cupones y demás valores á que aquellos se refieren, dispondrá V. I. lo conveniente para que en esa Dirección y con las formalidades prevenidas se celebre en 1.º de Octubre próximo la subasta de todo lo relativo á deuda interior por un valor efectivo de 6.250.000 pesetas que en su día satisfará el Tesoro. Respecto á los cupones de la Deuda exterior, el gobierno se reserva disponer lo que proceda luego que se convenga la forma de pago con los acreedores, según lo ordenado en el art. 1.º del decreto de su referencia.

Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 9 de Setiembre de 1874.—Camacho.—Sr. Director general de la Deuda pública.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Inglaterra. En la semana terminada el 30 de Agosto, los ferrocarriles ingleses han recaudado 1.191.635 libras, contra 1.164.556 en la correspondiente de 1873, y el producto bruto por día y kilómetro ha resultado de 182 pesetas, contra 180.

Francia. La Compañía de Lille a Valenciennes se ha convertido en el eje de toda una combinación que tiene por objeto la construcción en el Norte y en el este de Francia de una red secundaria é industrial. Las líneas que forman parte de esta red, y cuyo conjunto será de mil kilómetros no siguen la corriente de los transportes internacionales, ni la de viajeros entre grandes

centros: son ante todo vías industriales que se apoyan en las cuencas hulleras del Norte y del Pas-de-Calais. La red, de la cual todavía faltan 296 kilómetros por declarar de utilidad pública, consta de 31 secciones, que casi todas tienen entre sí un punto de contacto, extendiéndose por una zona que parte de los puertos de Boulogne, Dunquerque, Gravelines y Calais, atravesando los centros de consumo de Harzbrouck, Lille y Turcoing, surcan toda la cuenca hullera de Anzin y del Pas-de-Calais, enlazándose al Norte en cinco puntos con la Bélgica y extendiéndose por el Este hasta Hirson, y más lejos, por la línea de Sedan-Lerouville, hasta la cuenca minera y metalúrgica del Alto-Marne.

De esta red, 200 kilómetros están ya en explotación, 493 en construcción; y el resto, como hemos dicho, esperando la declaración de utilidad pública para empezarse a construir.

CATÁSTROFE DE MONTESA.

La causa de este desastre parece haber procedido del desprendimiento de una parte del tren ómnibus, por la necesidad de unirle un vagón. Separada la máquina para hacer las maniobras necesarias, bastó el empuje del carruaje que se añadía para que el tren se deslizara desde la estación de Vallada, retrocediendo hacia Montesa con una rapidez que aumentaba la pendiente. La situación de los pasajeros era muy peligrosa, y así lo comprendieron algunos de ellos, que faltos de serenidad para aguardar el choque, que por desgracia se realizó, se arrojaron de los coches, estrellándose, ó poco ménos, en el suelo, con tal violencia, que los heridos que resultaron más graves son los que saltaron del tren.

Este, siguiendo siempre su marcha, pasó por frente á la estación de Montesa, y fué á chocar algunos centenares de metros más allá de aquel pueblo, con el tren de mercancías, que seguía al ómnibus, y que lo creía á larga distancia. El choque fué violentísimo, quedando completamente destrozados varios carruajes, y el golpe hizo retroceder al tren de mercancías, que descarriló á poca distancia, en el puente denominado del Toll, rompiéndose las amarras de algunos carruajes que no habían saltado de la vía y que, como los del tren ómnibus, comenzaron á marchar por su propio impulso, haciendo temer nuevas catástrofes. Por fortuna, se detuvieron á corta distancia sin causar mayores destrozos.

La situación de los desgraciados viajeros no puede describirse: los recursos que ofrece el pueblecillo de Montesa son muy cortos, de modo que no podían ménos de tardar los primeros auxilios. Estos los ofreció el mismo tren-correo. Llegado á Vallada, y noticioso de lo ocurrido, un jefe de la guardia civil que venía en dicho tren, con una compañía de Castrejana, hizo que la máquina del correo le trasportara con esta fuerza al lugar del siniestro, y pudo comenzar á dictar disposiciones para trasladar á Montesa y Vallada los numerosos heridos que yacían por el suelo, improvisando camillas con escaleras y ramas de árbol, y sirviendo los soldados en esta obra de caridad con la misma decisión con que entran en batalla.

Terrible es la cifra de desgracias producidas por el siniestro. En los primeros momentos quedaron muertos un guarda-freno, llamado José Gurtea, y un niño de seis meses que iba en los brazos de su madre, y desprendido de ellos por la sacudida, se estrelló contra el suelo. Se hacen los mayores elogios del guarda-freno, víctima de su deber: antes del choque, y con arrojo y serenidad asombrosos, hizo esfuerzos titánicos por descarrilar el tren, comprendiendo que de este modo evitaría mayores desgracias; pero no pudo conseguirlo y murió procurando salvar á los demás.

Del choque resultaron heridos 11 guardias civiles de la fuerza que manda en aquella comarca el comandante Sr. Soler, el cual se salvó por no haber subido en el tren cuando estaba en Vallada vigilando desde el andén la fuerza que mandaba; 13 guardias ci-

viles del 14.º tercio que pocos días antes había ido á desempeñar una comisión y regresaba en aquel tren; 21 individuos de infantería que enfermos marchaban á los baños de Archena, y 42 viajeros. De estos numerosos heridos, entre los que hay algunos de gravedad, murieron apenas trasladados al pueblo dos guardias civiles y se hallaba moribundo el alférez que mandaba la fuerza del 14.º tercio.

Hé aquí el segundo parte referente á tan lamentable desgracia:

«Valencia, 11 (seis de la tarde.—Al director de Obras públicas.—Recibo el siguiente parte: Heridos 24 guardias civiles y 28 viajeros, poco graves: muertos el guarda freno y un niño. Sobre la vía en Montesa pueden trasbordar los trenes y doy orden para que salga el tren-correo. Trasbordado el tren 44.

»En cuanto se tuvo noticia del choque salieron de Játiva y Valencia trenes especiales con auxilios para curar los heridos.

»El coronel Villamazares, que se hallaba en Játiva, dió cuenta del siniestro al capitán general de Valencia en términos casi idénticos á los del anterior despacho.

»De su relación resulta además que los viajeros que se arrojaron del tren al prever el choque, fueron los que sufrieron lesiones más graves, y sólo leves los que permanecieron quietos y aguardaron el encuentro de los dos trenes.

»Una compañía del regimiento de Castrejana, que procedía de Fuente la Higuera, auxilió á los viajeros, prestándoles, y muy especialmente á los heridos, grandes servicios.

»Uno de los viajeros que llegó á Valencia, aseguró que los heridos eran 11 guardias civiles del 5.º tercio y 13 del 14.º, además del oficial, cuyo estado dijo ser grave; 11 individuos del regimiento de Granada que iban á Archena, heridos graves, y otros nueve contusos, y además 42 pasajeros. El viajero confirmó también la muerte del guarda freno y la de un niño; añadiendo que se creía hubieran muerto asimismo dos ó tres de los guardias civiles heridos.»

En el instante en que tuvo noticia el ministro de Fomento de la catástrofe, con un celo digno de elogio, secundado por el Director interino de Obras públicas Sr. Merelles, telegrafió al gobernador de Valencia y al jefe de la línea, encargando que saliesen trenes especiales con auxilios para que atendiesen con preferencia á la curación de los heridos, á la par que dejaran espedita la vía, y que comunicasen telegráficamente cuanto de particular ocurriera.

Hé aquí, según el *Mercantil Valenciano*, los nombres de los heridos que fueron curados en Montesa: guardias civiles, D. Antonio Vazquez Silva, alférez, muy leve; Modesto Aimar, leve; Juan Herencia, leve; Manuel Carnero González, leve; Mateo Díaz Breton, leve; Venancio Plá, leve; Rafael de Prados Lopez, grave, y Sixto Martínez. Del regimiento de Granada segundo batallón, Miguel Vidal, pronóstico reservado. Ingenieros, segundo batallón, Salvador Orengo, leve. Paisanos; Cayetano Torrijo, de Torrente, grave; Salvador Barat, de idem, leve; Manuel Barat, de idem, leve; Juan Aroca, de Cartagena, reservado; Manuel Alonso, médico, de Valencia, reservado; Modesto Chillida, estudiante de medicina de Villanueva de Alcolea, y su esposa Antonia Mayor, de idem, leves; Sofía Redondo, de Valverde, leve; María Latorre, leve; Josefa Jover, de Cieza, reservado; Mariana Lopez, leve; Soledad Soler, leve, y Consuelo Lopez, leve.

En Vallada fueron curados los guardias Bartolomé Galban, Miguel Martín, Juan Díaz del Alamo, Juan Gavilan Barquero, Antonio Sarraiz Sancho, Francisco Lopez, Juan Lorenzo Olivero, Vicente Molina, José Baño Carbonell, Juan Ferrí García y Joaquín Lopez Bosque. De estos sólo uno ofrece gravedad. Soldados heridos del segundo batallón de Granada que pisaban á Archena á aliviarse de sus dolencias: Antonio Bueno, leve; Ramon Sanchez, idem; Manuel Aviñó, idem; José Tomás Giner, idem; José Martínez, idem; Antonio Donaire Lopez, grave; Angel Sanz, idem; José Quintanar, idem; Pascual Ibañez, idem; Manuel Ruiz

Valera, sargento segundo, leve; José de la Torre, leve; Pedro Gordon, sargento segundo, leve; Juan Tribes, idem, idem, idem; Julian Lopez, cabo segundo, idem; Fermin Andújar, cabo segundo, idem; Manuel Llandres, leve; Francisco Ballester, idem; Clemente Orduña, idem; Celedonio Arias Merino, idem, y Miguel Martin, grave. Paisanos: Estéban Martinez, Orihuela, leve; Juan Cantos, Chinchilla, reservado; Francisco Berenguer, Ruzafa, leve; José Perser Marin, Alicante, leve; Manuel Candela, Valencia, reservado; Antonio é Hilario Vidal, de Alfarrasí, leves; Miguel Pons, de Alicante, leve; Ana Sierra y su hija de 15 meses, ambas leves; Josefa Suarez, anciana y achacosa, grave; Rosa Bruno Vinaixa, leve, y Vicente Perez Oriola, de Abal, leve.

Fueron tambien curados en la misma estacion de Montesa los guardias civiles Lázaro Perez, Demetrio Martinez, Manuel Ciego, Juan Ortega, José Domenech, Pio Gil y Bartolomé Alvarez, los cuales pudieron seguir á su destino.

El *Mercantil* hace, pues, el siguiente resumen: Ha habido que lamentar 75 heridos, de los cuales hay seis en estado de gravedad, siete cuyo pronóstico es reservado y 62 leves. Muertos dos. Total 77.

Posteriormente, hasta el lunes de los heridos graves, han fallecido cinco; las noticias, hasta el jueves, de los mismos periódicos valencianos, son satisfactorias. Segun ellas el estado de la generalidad de los heridos habia mejorado, no habiendo que temer nuevas defunciones.

LA COSECHA DE 1874.

Todos los años, despues de terminada la recoleccion, la casa Barthelemy Estienne, de Marsilla, una de las más importantes de Francia en el comercio de granos, envia á sus correspondientes una circular en la que da cuenta del resultado de la cosecha.

Esta circular, á la que hace pocos dias se ha dado publicidad, consigna que la cosecha de 1874 se clasificará entre las mejores de los años buenos. «No estaremos expuestos, dice, como en 1873, á realizar costosos aprovisionamientos en los mercados de fuera, y hasta nos encontraremos en disposicion de exportar importantes cantidades de cereales. Esta situacion ejercerá una gran influencia en el desarrollo de la riqueza pública y contribuirá seguramente á apresurar la reanimacion de los negocios. A las cosechas abundantes sigue siempre un impulso de la actividad industrial y mercantil.»

La cosecha de este año ha sido buena en general; hasta en nuestra desdichada España, donde por excepcion este año del resto de Europa, se contaba con una recoleccion escasísima que viniera á completar nuestros males, el resultado no ha sido tan malo, ni mucho menos, como se esperaba con bastante fundamento.

Cierto que la guerra ha restringido el cultivo en muchas comarcas, y que esto ejercerá naturalmente influencia; pero siempre es un bien que las causas dependientes de la naturaleza hayan sido más favorables de lo previsto, y que la abundancia general de Europa, no sólo no ejerza su influjo para encarecer aquí los precios, sino que puede en caso necesario venir en auxilio nuestro el grano de otras naciones, sin tener que pagarlo á precios exorbitantes.

COMPañIA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE.

(Continuacion.)

La cuenta de efectos en almacenes y talleres ha aumentado en unos nueve y medio millones de reales que comprenden el valor

de los vagones nuevos que hemos debido adquirir segun participamos ya á la anterior Junta; acopios para renovacion de via, abastecimientos más considerables de combustible en relacion con el mayor consumo proporcionado con el mayor tráfico.

La cuenta del tráfico pendiente de cobro ha subido de 8 y medio á cerca de 14 millones de reales, por efecto de la cuestion ya expuesta de la conduccion del correo en la linea de Almansa y de la importancia excepcional de los trasportes militares que son de cobro lento, por consecuencia del estado apurado del Tesoro.

La cuenta de ganancias y pérdidas exige por nuestra parte alguna aclaracion. Su saldo en 31 de Diciembre de 1872 era de. Rvn. 48.191.763'97
que con. 23.290.590'67

excedente de productos de la explotacion en 1873,
sube en 31 de Diciembre último á. . . Rvn. 71.482.254'64
de los que hay que deducir los. 12.691.504'03

contrapagos sucesivos desde 1868 al crédito de la cuenta de establecimiento, segun ya hemos explicado, dejando por saldo. Rvn. 58.790.850'61

Si la Junta general aprueba la reparticion á las acciones, segun nuestra proposicion, dicho saldo de. Rvn. 58.790.850'61
quedará ménos. 13.680.000

reducido á. Rvn. 45.110.850'61

Aun á riesgo de repetir cosas sabidas de todos, la Junta general encontrará en su lugar el que fijemos muy claramente y una vez más para siempre que este asiento de contabilidad no representa en modo alguno un sobrante líquido en Caja y susceptible de distribucion. Para demostrarlo bastará recordar que este fondo tiene su origen en la disposicion del art. 46 de nuestros estatutos segun el cual durante la construccion de las líneas aportadas á la Compañia, los intereses al 6 por 100 sobre el capital desembolsado por las acciones, así como la suma necesaria al servicio de los empréstitos, se sacaban anualmente del capital social, destinándose un mínimum de 25 por 100 del producto neto de las secciones explotadas á reposicion en el fondo social, y un máximo de 75 por 100 de aquel producto neto á distribucion eventual á las acciones. El Consejo de administracion en sus propuestas, las Juntas generales en sus sucesivos acuerdos, se han inspirado siempre en la necesaria prudencia para determinar las respectivas aplicaciones; así es que en 31 de Diciembre de 1866, primer ejercicio durante el cual toda nuestra red de 1.428 kilómetros se hallase en explotacion, el fondo de beneficios no repartidos se elevaba á. Rvn. 35.890.722'13 y decíamos en nuestra Memoria del 26 de Mayo de 1867:

«Despues de lo manifestado sobre nuestra situacion financiera, los señores accionistas no podrán ménos de comprender que no há lugar á reparticion alguna á las acciones... Creemos superflua toda insistencia en la conveniencia y necesidad de esta medida; ante el crecido importe de nuestra deuda flotante y las dificultades de nuestra actual situacion financiera, un reparto cualquiera á las acciones sería imposible.»

Desde aquella fecha el exceso de los gastos de establecimiento sobre el capital, y como su consecuencia el importe de nuestra deuda flotante, ha aumentado de 160 á 190 millones de reales, y hemos podido atravesar los siete años transcurridos desde aquella época sin emitir una sola obligacion, bajo la presion de las adversas circunstancias que durante este tiempo ha experimentado la Compañia, y á pesar de que desde entonces hayan subido los gastos de establecimiento desde 1.423 millones de reales á 1.467 millones, ó sea en 44 millones de reales.

No habríamos podido vencer tales dificultades sin el constante concurso de nuestros banqueros, que no se han detenido, como bien lo saben nuestros accionistas, en anticiparnos sumas tan cuantiosas en épocas en que apenas se vislumbraba la eventualidad de una situación tan mejorada como lo es hoy la nuestra. A este apoyo se debe el que hayamos podido hacer frente á los inevitables gastos de construcción y al puntual servicio de nuestras obligaciones sin tener que vender una sola de estas en medio de la gran depreciación que sufrían.

Mejorada ya nuestra situación, y bajo la influencia favorable que este hecho ejerce sobre el precio de los títulos de la Compañía, esperamos llegar paulatinamente á la liquidación de la cuenta de anticipos de nuestros banqueros.

En cuanto al saldo de la cuenta de ganancias y pérdidas, si bien representa, como hemos dicho, excedente de ingresos sobre los gastos de la explotación en ejercicios anteriores, este saldo por efecto de las circunstancias se halla invertido, como dejamos explicado repetidas veces, y no puede en manera alguna servir de base para la evaluación de futuros repartos á las acciones.

Hemos dicho que los gastos pertenecientes á la cuenta del establecimiento han importado en el último ejercicio.

Rvn. 2.647.560'70, de los que corresponden

Rvn. 1.308.681'08 á Cartagena.
632.037'50 á Córdoba.
427.533'76 á Alicante.
232.749'11 á Zaragoza.
46.559'25 á Ciudad-Real.

La crecida cifra imputable á la línea de Cartagena comprende el pago de Rvn. 1.221.000 á contratistas de la construcción de dicho ferro carril, cuyas liquidaciones no habrían podido ser ultimadas desde hace algunos años, por no haber conformidad entre las pretensiones de aquellos y los devengos reconocidos por nuestros ingenieros. En virtud de laudo dictado por árbitros, ha terminado por fin esta enojosa cuestión, única de su clase é importancia que había pendiente; y aunque la suma fijada por la sentencia arbitral excede de las que desde un principio se reconocieron á favor de los contratistas por nuestros ingenieros; debemos consignar que lo reclamado ascendía á más del doble. Hemos considerado siempre que era nuestro deber y nuestro interés el evitar tales contestaciones, y prueba de ello es que en la construcción de nuestra extensa red hayan sido tan contados los casos de esta clase.

Los demás gastos de establecimiento repartidos sobre las otras líneas en las proporciones indicadas consisten principalmente en expropiaciones é indemnizaciones de atrasada tramitación, caminos de incorporación, construcción de muelles y de sus cubiertas para mercancías, aumento de vías y plataformas en las estaciones y colocación de cierres de alambre en estas. La línea de Córdoba es la única en la que además de esta clase de trabajos quedan aun otros por ejecutar y en curso de ejecución, como son, por una parte refuerzo de los puentes reparados después de las averías causadas por bandas armadas, y por la otra ensanche de explanaciones y revestimiento de túneles. Los créditos abiertos hasta esta fecha para el ejercicio corriente ascienden á dos millones de reales; pero es de advertir que las obras exigidas por el gobierno con la prescripción de terminirlas para 30 de Junio de 1875, importarán tres veces esta suma, y que además exige la superioridad otras, señalando para su ejecución el plazo del 31 de Diciembre de 1877. Estas últimas son las que mencionamos en nuestras Memorias de 2 de Junio de 1872 y 29 de Mayo de 1870, cuando nos referíamos al ilustrado informe dado con fecha 24 de Marzo de 1870 por la comisión de auxilio nombrada en Noviembre de 1868, la que recomendaba al gobierno «la suspensión» de todas las obras que no sean de seguridad en las líneas en explotación y concesión de plazos y facilidades para repartir

» ciertos gastos de refinamiento sobre un número determinado de años: figuran entre tales gastos los ensanches de las explanaciones hasta el completo de la doble vía....»

Hemos creído oportuno recordar estos antecedentes, y no podemos menos de esperar confiadamente que serán atendidas por el gobierno tan fundadas razones, con tanto más motivo, cuanto que desde la época en que se exponían por la citada comisión, las empresas han sido cruelmente castigadas por atentados y devastaciones continuas, que la reconstrucción de las obras y de los edificios así destruidos, la reposición del material móvil así perdido, son ya por sí gravámenes harto onerosos para que el Estado no imponga, y aun diremos no permita siquiera, el que las Compañías apliquen sus limitados recursos á otras atenciones. Verdad es que la legislación de 1855 prescribe que las explanaciones han de ser para doble vía, aunque los carriles no se han de colocar más que para una sola; pero desde entonces la experiencia hecha á costa de las Compañías, ha demostrado el erróneo concepto bajo el cual se había legislado. En la actualidad no se puede prever si llegará jamás el caso de que se necesite la segunda vía por el aumento de tráfico; pero aun suponiendo que así suceda, el pedido y la fabricación y la traida del extranjero del material fijo necesitarían un tiempo por lo ménos igual al que debería invertirse en el ensanche de las explanaciones. Exigir, pues, que estas se ejecuten con anticipación, sería tan prematuro, y á nuestro juicio tan improcedente, como si se mandase que las Compañías tuviesen desde hoy en almacenes todo el material de puentes y de vía que en tan lejano porvenir pudiesen eventualmente necesitar, lo cual por fortuna no está en la ley de 1855, ni en la mente de nadie.

Cuenta de la explotación.

El producto bruto total, con inclusión de los ingresos varios ha sido en 1873 de. Rvn. 133.233.214'27
habiendo sido en 1872. » 113.157.822'22

El aumento de los ingresos, es, pues, de. Rvn. 20.075.452'05
Los gastos, comprendiendo complementarios, extraordinarios y los de renovación de vía han sido:

Rvn. 47.115'914 » contra
38.638.347'10 en 1872, ó sea

Rvn. 8.477.560'90 de aumento.

La proporción de los gastos con los productos es de.
35'45 por 100 En 1872 había sido
34'27 por 100. Hay pues

1'18 por 100 de aumento.

Ya en nuestra última Memoria indicábamos el temor de que así fuese, por efecto de la subida de materiales y jornales, averías por fuerza mayor y demás perjuicios inevitables en el estado de guerra en que se halla el país. Con un aumento del recorrido de los trenes de. 4.014.647 kilómetros en 1872,
hasta. 4.377.364 kilómetros en 1873,
ha subido, sin embargo, el coste del kilómetro de tren desde

Rvn. 9'62
á » 10'76

Rvn. 1'14 de los que corresponden á la tracción

Rvn. 4'13 en 1873 contra
» 3'39 en 1872, ó sea

Rvn. 0'74 á este sólo servicio, no por otras

causas que por el aumento de jornales. 0'15
y subida del precio de combustible. 0'40
reparación del material. 0'19

causas todas nacidas de circunstancias superiores á nuestra acción.

En resumen, el producto líquido ha sido de

Rvn. 86.117.360'27 contra

» 74 519.475'12 en 1872.

Rvn. 11 597.885'15 á favor de 1873.

La cargas de la explotación han ascendido á

Rvn. 51.884 673 » intereses de las obligaciones.

» 5.719.000 » amortización.

» 118.682'36 Derechos de timbre y tras
mision de acciones.

» 1.804 414'24 Quebranto de remesas.

» 300.000 » Comision y gastos del servi-
cio en el extranjero.

Rvn. 62 826 769'60 en junto.

El quebranto de giro sobre la remesa de fondos al extranjero se ha agravado en 1873, comparado con 1872, como lo teníamos previsto, y ha importado hasta Rvn. 2 317.414'24, de los que deducimos por intereses á nuestro favor en cuenta corriente reales vellón 513.000, con cuyo abono queda la cuenta de cambios en Rvn. 1.804.414'24, cifra de arriba.

(Se concluirá.)

LA ISLA DE CUBA

Y SUS CAMINOS DE HIERRO.

III.

Segun veremos por los datos acumulados más adelante, en el transcurso de los diez años que han mediado entre el 63 y 73; sólo hemos construido 276 kilómetros de vías férreas servidas por fuerza motriz (1); es decir, un progreso bastante exiguo por cierto y en discordancia con las necesidades del país, y con las aspiraciones de nuestra cultura.

En efecto: en 1863 teníamos. . . 1.080 kilómetros.

En 1873 tenemos. 1.356 »

Aumento. 276 kilómetros.

Es decir que si de ese hecho participamos hay que convenir en que léjos de adelantar por el camino de nuestro mejoramiento social, nos hemos estacionado cuando el afán de todos los pueblos cultos se fija en el desarrollo de los caminos de hierro. Nos hemos estacionado, cuando era más urgente ir adelante para remover la riqueza que el suelo entraña prepotentemente. Nos hemos estacionado en fin, cuando Cuba fué uno de los primeros pueblos del universo que adoptó con fé el invento del ferrocarril. (2)

(1) Los indicados 276 kilómetros son de vía ancha=5'8 1/2»

Se han construido además en el periodo del 71 á la fecha los siguientes ramales de vía estrecha.

Compañía de Matanzas. . .	Ramal de Guaraíra. . .	10 kilóms.
Id. » d. . .	Id. de Atrevidos. . .	16 »
Id. de la Bahía. . .	Id. de Guamacaro. . .	16 »
Trocha Militar del Oeste. . .		7 »

49

Existen además 192 kilómetros de vía férrea de varios anchos, servidas por fuerza animal.

(2) Principió la explotación de los caminos figurados en esta nota, en las fechas siguientes:

Inglaterra.	Manchester á Liverpool....	15 de Set. de 1830
Estados Unidos.	Rio Hudson á Albany.....	1830
Francia.	Andresicux á Sant Etienne	Abril de..... 1832
Bélgica.	Bruselas á Malines.....	Mayo de..... 1835
Alemania.	Nuremberg á Fur	7 de Dic. de 1835

Pero este hecho tiene sus causas visibles y de ellas vamos á ocuparnos.

Los capitales empleados en nuestros caminos de hierro, excepto alguna que otra Compañía, no han producido el tanto por ciento de interés que era racional esperar de ellos, y claro es que con tan pésimos resultados económicos ó financieros, necesariamente tenía que cundir la desconfianza entre los tenedores del capital, y por consiguiente el alejamiento de esas especulaciones donde la industria se negaba á producir un beneficio equitativo.

Varios son los motivos que, á nuestro modo de ver, han concurrido á producir ese resultado, y entre ellos figura en primer término, la legislación que nos rige en el asunto; porque allí donde la ley no favorece al libre cambio, la industria no progresa, el comercio se abate y la agricultura no prospera en debida progresion; y como un camino de hierro es, entre otras cosas, un instrumento industrial, y como la legislación aludida no es la más apropiada porque adolece de los mismos efectos que la ley francesa y la ley peninsular, en lo tocante á restricciones, de aquí el que la industria de los ferro carriles no pueda progresar entre nosotros en la misma proporción que cualquiera otra clase de industria, donde el interés particular, resuelve libremente sus asuntos económicos.

¡Cuántas decepciones ha traído al negocio del ferro-carril y por consiguiente perjuicios á la humanidad, el equivocado concepto de considerar que hay diferencia entre la industria de un camino de hierro y la de una Compañía naviera una fábrica de hilados, ó una casa de comercio en fin. Y no se diga que el error nació en España, pues en él han incurrido casi todos los pueblos pertenecientes á la raza latina. De él se han salvado en primer lugar Inglaterra y despues todos los demás pueblos donde el Estado se abstiene de tomar la iniciativa en la formación de las Compañías ferro carrileras, y sobre todo de ejercer ninguna influencia doméstica en la marcha económica de las mismas.

De ese modo han evitado esos pueblos previsores, el tener que recargar el presupuesto del Estado ó del Municipio con las cantidades que los primeros han llevado al seno de las Compañías con el carácter de subvenciones; cuyas sumas ni han llenado en todos los casos el objeto á que se les destinaba, como está probado en la Península, ni dan otros resultados inmediatos que el de desmembrar el presupuesto del Estado.

Desengañémonos de una vez para siempre: el ferro-carril es un instrumento industrial como cualquiera otro, y mientras no se mira la cuestión bajo ese punto de vista, no puede haber adelanto posible ni para las Compañías, ni para los pueblos que los sustentan.

Hemos dicho que son varios los motivos que han concurrido á producir aquel resultado y para ser justos y verídicos, citaremos los demás que están á nuestro alcance.

La falta de brazos que tanto afiñe al país ha influido también sin duda alguna, pues por la escasez que nos rodea es muy elevado el precio señalado al jornal del bracero.

También hay que citar los subidos valores de aquellos artículos que se importan del extranjero, ya para las construcciones ó ya para las explotaciones de los caminos, conservación de la vía, etc.; valores que, ó mucho nos equivocamos ó no representan ménos de dos millones de pesos anualmente.

Lo reducido del tipo señalado por regla general al precio del transporte con relacion á lo caro que resulta la vida en Cuba.

Y por último: desacertados calculos ya en los rendimientos de los caminos ó ya en los precios de construcción, á causa de la falta absoluta en que nos hallamos de una estadística buena.

Todas estas circunstancias han influido sin duda alguna en el atraso que nos ocupa, y seguirán influyendo, sino se alteran en

España.-Cuba....	Habana á Bejucal.....	19 de Nov de 1837
Rusia.	Sn. Petersburgo á Nocera.	4 de Abril de 1838
Italia.	Nápoles á Nocera.....	1839

todo ó en parte, como lo esperamos; porque conocido un mal que como el presente ataca los intereses de toda una provincia y por consiguiente de la nación; nada más justo ni racional que aplicar el remedio sobre todo cuando este es fácil y hacedero. Nos referimos á lo concerniente á la legislación, pues bien se nos alcanza que en cuanto á los otros particulares, es cuestión de tiempo y nada más.

(Se continuará.)

EL FERRO-CARRIL DE MALLORCA.

Hé aquí la situación de esta línea que publica la *Revista balear*:

«Complácenos sobremanera dar cuenta á nuestros lectores, aunque sea sucitamente, del estado en que se encuentra la construcción del *ferro carril* de Palma á Inca, pues los progresos obtenidos durante los últimos meses son tan considerables, que bien merecen los honores de la publicidad.

En primer lugar, las obras de explanación y de fábrica para pasos de aguas están completamente terminadas, y casi todas ellas recibidas provisionalmente de los respectivos contratistas. Los accidentes del terreno no han dado lugar á obras de grande importancia como las que se observan en algunas líneas del continente; sin embargo merecen citarse los puentes contruidos para salvar los torrentes de Lloseta, Alaró y Pont d'Inca, y los desmontes verificados en los kilómetros 9, 13 y 26 en los términos de Marratxí, Santa María y Lloseta, que han ofrecido serias dificultades. Los puentes son todos de fábrica de sillería dura y compacta y de mampostería careada; unos con muros en ala, otros con muros de acompañamiento, y todos ellos trazados con arcos de un sólo centro y provistos de barandillas de hierro, de modo que ofrecen á la vez un carácter sólido y robusto y la elegancia de formas con que suele distinguirse modernamente este género de construcciones. Se han llevado á cabo, simultáneamente con las obras de explanación, por medio de pequeñas contratas en pública subasta, lo cual ha venido á dar por resultado una ejecución sumamente beneficiosa para los intereses de la Sociedad, pues ha desaparecido por completo el intermediario obligado, en la generalidad de los ferro-carriles, de una sociedad constructora ó de un empresario general; circunstancia que encarece, salvo raras excepciones, el coste de las obras.

El balasto (grava y cascajo) está extendido en una longitud de veinte y cuatro kilómetros, y se prosigue esta operación con mucha diligencia.

Los edificios para viajeros, en las estaciones de *Santa María*, *Alaró* y *Consell* y *Pont d'Inca*, están terminados. En los de Inca, Binissalem, Lloseta y Marratxí, se trabaja con la actividad necesaria para que queden terminados en dos ó tres meses á lo más.

Han llegado ya seis buques, cuyo cargo, juntamente con el de otro que va á llegar dentro de pocos días, compone todo el material, fijo, móvil y accesorio que se necesita, exceptuando las locomotoras, que á mediados de este mes de Setiembre, llegarán con un acopio de combustible para la explotación.

Las traviesas están prontas casi en su totalidad, se ha empezado la colocación de la vía, y se ven ya extendidas las barras carriles en una longitud de diez kilómetros, debiendo quedar terminada esta operación para el 1.º de Noviembre próximo.

Tanto el material fijo como el móvil se diferencian mucho del comunmente empleado en los ferro-carriles del continente. Las barras-carriles (*seccion Vignoles*) son de hierro en su mayor número, pero las destinadas á los puntos de la vía más castigados por la acción destructora de los trenes, son de acero. El material móvil está arreglado para un ancho de vía de 915 milímetros entre bordes de las barras-carriles, y los vagones están contruidos, sin faltar á la solidez reclamada por la velocidad de los tre-

nes, con notoria ligereza, la cual dará por resultado una relación muy pequeña entre el peso muerto y el peso útil de las mercancías transportadas; y sabido es que esta circunstancia constituye el verdadero secreto de la explotación económica de las vías férreas.

Los aparatos de tracción y de choque están formados de resortes de acero en forma de espiral, con un sólo tope central en donde va el enganche, que se efectúa de una manera automática y expedita, sin necesidad de los tornillos dobles generalmente usados.

Nada podemos decir de los coches, porque todavía no han sido montados; pero, por las fotografías y diseños que hemos tenido ocasión de examinar, se deja comprender que serán muy cómodos y elegantes.

En medio de este adelanto y de tan sorprendente celeridad, un sólo punto en blanco observamos: la construcción de la estación de Palma, que hasta aquí no había podido emprenderse por dificultades independientes de la voluntad de la Compañía. Por fin, parece que han sido resueltas, y en su consecuencia se ha empezado á levantar un edificio destinado á talleres, y se dará principio en breve al edificio para viajeros, que será la construcción más importante de toda la línea. El cobertizo y las casitas que se ven hoy emplazadas en dicha estación, únicamente deben considerarse como obras provisionales.

Sin perjuicio de hacer, más adelante (cuando el camino se abra á la explotación), una reseña completa, tanto de las obras como del material, hemos adelantado á nuestros lectores estas noticias, para que puedan formar juicio acerca del estado en que se encuentra la construcción del ferro-carril de Mallorca. Por de pronto, cumple á nuestro deber consignar que la buena marcha y el magnífico resultado obtenido hasta ahora en los trabajos mencionados, se deben en su mayor parte á nuestro querido amigo D. Eusebio Estada y Sureda, ingeniero director del ferro-carril de Mallorca, cuyo celo incansable é inteligente actividad le han permitido simultáneamente proyectar con acierto todas las obras de fábrica, hasta en sus más insignificantes detalles, y vigilar por sí mismo y por medio de sus dignos auxiliares el fiel y exacto cumplimiento de las condiciones estipuladas en los respectivos contratos. En prueba de lo que llevamos dicho, basta recordar que al día siguiente de haberse descimbrado el atrevido puente levantado sobre el torrente del *Pont d'Inca*, tuvo lugar una de las mayores avenidas que de cincuenta años á esta parte se recuerdan, sin que la impetuosidad de las aguas, que inundaron los campos vecinos y cubrieron los salmeres por espacio de dos horas, produjera socavon alguno, ni el más ligero desperfecto.

Estas breves líneas sirvan también de satisfacción á la Junta directiva de la empresa, que tan serios obstáculos ha tenido que vencer, y cuyo triunfo es tanto más meritorio, cuanto más difícil y anómalo es el estado de perturbación y desasosiego en que se encuentra España, desasosiego y perturbación que trascienden indirectamente, pero de una manera poderosa, á nuestra isla, abatido como está el crédito público, roto el equilibrio comercial con el extranjero, y herido de muerte nuestro importante comercio con las Antillas, á consecuencia de la crisis económica y de las disensiones que devoran aquel país.

A todo esto debe añadirse que la escasez de brazos y la carestía de los jornales como consecuencia forzosa, los precios enormes á que se han mantenido los hierros en los mercados ingleses, las exigencias de algunos propietarios á quienes se ha tenido que privar de sus terrenos, las multiplicadas gestiones é ineludibles formalidades que se requieren para poder levantar edificios en la zona militar, y mil otras circunstancias imposibles de referir, han sido causas que han contrariado fuertemente la realización de un proyecto que se lleva á cabo con recursos exclusivos de esta isla, y sin los grandes auxilios que el gobierno ha prestado á empresas análogas del continente.

El establecimiento de esta vía férrea en Mallorca, que podemos considerar ya como un hecho, habrá demostrado una vez más á todos los isleños, que cuando aunan sus esfuerzos para fines útiles al país en general, prescindiendo de miserables antagonismos y dejando á un lado la fatal política, el resultado más halagüeño y beneficioso viene á coronar sus nobles propósitos. No importa que se presente obstáculos, al parecer insuperables; la inteligencia, la buena fé y la voluntad decidida, todo lo pueden, todo lo resuelven y todo lo alcanzan.

FERRO-CARRIL DEL VESUBIO.

Sabido es que se trata de construir un camino de hierro hasta la cima y muy cerca del crater del Vesubio. Este ferrocarril partirá de Nápoles, y la distancia hasta el crater es de 26 kilómetros. Las localidades que la vía deberá servir hasta el pie del volcan son en general las que aprovisionan el mercado de Nápoles y que contienen una poblacion de 100.000 almas próximamente.

Hasta el pie del Vesubio, ó sea en una distancia de 23 kilómetros, se empleará el sistema ordinario de vías férreas, y en el resto del recorrido, que son 3 kilómetros, se empleará la traccion por cables de hierro, sistema llamado Drathseil.

Este segundo trayecto se dividirá en dos secciones: una de 2.100 metros de longitud, hasta el sitio nombrado Atrio di Cavallo, en donde estarán las máquinas de traccion y los edificios necesarios para el material; el segundo, de 1.100 metros, concluirá á pocos pasos del crater.

El desembarcadero estará enclavado en la misma lava en una longitud de 20 metros, dispuesto de modo que, en caso de erupcion, la corriente de la misma lava se desviará del ferrocarril; por lo tanto, toda esa parte de la vía estará bastante elevada del suelo.

El director del observatorio del Vesubio, el profesor Palmieri, cuyo nombre es bastante conocido, hace notar que, en las últimas erupciones, la corriente de lava se ha aproximado siempre y cada vez más á los edificios del observatorio, y por lo tanto, la vertiente opuesta de la montaña es la elegida para la instalacion del ferrocarril.

A cerca de 200 metros de la estacion proyectada del Atrio di Cavallo, el monte Somma forma una salida, y se aprovechará este contrafuerte para resguardar todo el material en caso de erupcion. Al efecto, el ferrocarril se pondrá en comunicacion directa con el observatorio, por medio de un telégrafo.

Las observaciones recogidas en el Vesubio desde algun tiempo á esta parte, prueban que las erupciones se verifican á intervalos cada vez más largos.

Parece que las obras comenzarán por la última seccion, es decir, por la más inmediata al crater, para poder desde luego ahorrar á los *turistas* la parte mas fatigosa del trayecto. Este trayecto no exigirá más de un año para quedar concluido.

JARDIN DE ACLIMATACION DE PARIS.

Como dato interesante, hoy que la Sociedad española de Agricultura y Acclimatacion, apenas nacida, encuentra ya entre nosotros las dificultades que aquí se oponen á todo lo útil, vamos á presentar los productos que en el año pasado ha obtenido el jardín de Acclimatacion de Paris, segun la Memoria presentada á la Junta general de la Sociedad.

Los ingresos ordinarios de 1873 han ascendido á 350.868 francos y 40 céntimos. Las entradas han producido 250.000 frs. con un aumento de 100.000 sobre el producto de 1872. Los beneficios realizados sobre la venta de animales ha sido de 41.204 francos.

Los gastos de explotacion han importado 313.618 frs., comprendida la instalacion del nuevo jardín de Acclimatacion de Hyeres.

El resultado del ejercicio da un excelente ingreso de 37.256 francos, suma que, unida á la subvencion del Municipio de Paris, que asciende á 60.000 frs., se empleará en gastos extraordinarios.

Comentario: Aquí la Sociedad de Agricultura y Acclimatacion constituida hace unos tres meses, no ha pedido un real de subvencion al municipio ni al Estado; tiene realizada una suma obtenida exclusivamente de sus socios, y sin embargo, encuentra graves obstáculos en su marcha, y no puede comenzar sus servicios al país, por las causas que ya hemos referido no há mucho, que se oponen á que entre en posesion del Olivar de Atocha, que era el sitio destinado á establecer la estacion agronómica con todas sus dependencias.

Síntesis: En Paris, 60.000 frs. de subvencion municipal; en Madrid, o bstáculos:

Corolario: ¿Por qué está tan atrasada la agricultura en España?

ESTADISTICA MINERA DE LA GRAN-BRETAÑA.

Las noticias estadísticas publicadas por M. Robert Hunt inspector general de minas y jefe de los archivos mineros del Reino Unido, suministran los datos siguientes sobre la produccion metálica y minera de 1873.

El valor de los metales extraídos es de 22.070.447 libras esterlinas (552 millones de pesetas; el de los minerales, materias terrosas, porcelana, etc. etc. es de 1.811.826 libras (45 millones de pesetas; el del carbon, 48.311.143 libras (1.157 millones de pesetas). Total, 70.193.416 libras, ó sean 1.754 millones de pesetas.

El aumento sobre el año 1872 es de 12.871.523 libras (322 millones de pesetas próximamente) y se debe sobre todo á la influencia del elemento combustible, que el año pasado llegó á precios excepcionalmente elevados.

La cuestion de los carbones ingleses ocupa una gran parte de la publicacion de M. Hunt, y es la que en mayor grado importa á la industria inglesa. Hé aquí sobre el particular algunas noticias que no carecen de interés:

Las cantidades de carbones trasportados por las líneas férreas y los canales acusan un acrecentamiento de produccion sobre la cifra del año 1872, de 4.305.617 toneladas.

El aumento de consumo por las industrias metalúrgicas no es más que de 6.073 toneladas; y este aumento relativamente débil debe atribuirse á las economías obtenidas por algunos establecimientos industriales en el gasto de combustible, por efecto de la carestía de esta primera materia.

El acrecentamiento de la cantidad de hulla exportada es de 450.505 toneladas: los carbones enviados por tramvias (charrettes) se estiman en 250.000 toneladas más que en 1872, y los que han debido ser consumidos por las mismas minas de hulla, en 10.000 toneladas más.

La cifra total por estos últimos conceptos es de 5.016.364 toneladas de hulla.

Digamos algo de la exportacion.

El valor de los carbones exportados del Reino Unido durante el año 1873 se ha elevado á una cantidad que no tiene precedente, ha llegado á la suma de 13.205.618 libras esterlinas. Sólo de tres años á esta parte ha tomado la exportacion un desarrollo tan considerable. Hé aquí su importe en los años anteriores:

En 1872, de 10.442.321 libras; en 1871, de 6.246.133; en 1866, no excedió la cifra de la exportacion de 2.826.582; en 1857, de 3.610.661; en 1853, de 3.045.431; en 1859, de 3.270.013; en 1860, de 3.316.281; en 1861, de 3.604.790; en 1862, de 3.750.807; en 1863,

de 3.713.798; en 1864, de 4.165.773; en 1865, de 4.427.177, y en 1870, de 5.683.371.

Se espera una disminucion considerable en las exportaciones del corriente año.

EXPLORACION DEL POLO.

La geografia se ha enriquecido con un descubrimiento notabilísimo.

En Junio de 1872 el buque austriaco de vapor y de hélice *Tegetthoff* se hizo á la mar desde el puerto de Brema. Iban á bordo siete oficiales, doce marineros y un fogonero. Esa expedicion tenia por objeto explorar los mares al Norte de Nueva Zembla y de Siberia y buscar el paso por el estrecho de Behring. Mandabanla los Sres. Weyprecht y Payer, ambos tenientes de la marina de guerra austriaca.

Dos años han trascurrido sin recibir noticias del *Tegetthoff*. Por fin, dos despachos fechados el dia 7 de los corrientes en Warboe, punto septentrional de Noruega, y firmados por Weyprecht y Payer, dan cuenta del viaje y regreso de la expedicion.

El buque se encontró cogido por los hielos y arrastrado al Norte de Nueva-Zembla durante catorce meses, hasta que por fin se detuvo á tres leguas de un pais desconocido. Abordaron al nuevo continente, cuya costa Sur está situada cerca del paralelo 80, y emprendieron un viaje al interior en trineos. Siete meses duró este viaje. Llegaron hasta los 82° 50' de latitud, y desde las montañas vieron el pais hasta más allá del paralelo 83. No pudieron hallar los límites de aquella tierra al Norte ni al Oeste. Tal vez se prolongará hasta el polo. En la costa Sur parece que hay alguna fauna y flora, y tambien se encuentra madera arrastrada por las corrientes marinas. La temperatura máxima en Marzo es de 37° bajo cero, Reaumur.

A la vuelta de su expedicion por tierra firme, los atrevidos exploradores tuvieron que abandonar el buque, inutilizado á causa de la presion de los hielos, y partieron de nuevo en trineos. Despues de una marcha penosísima, alcanzaron la fortuna de ser recogidos por una goleta rusa que los trasportó a Warboe. Piden permiso al emperador de Austria para llamar al nuevo continente tierra de *Francisco José*.

Esa expedicion tiene una importancia geográfica inmensa. Es la que ha subido más al Norte. Parri en 1827 llegó hasta los 82° solamente. Otras quince expediciones verificadas desde 1867 no han dado resultados satisfactorios. Los austriacos están orgullosos, y con razon, por haber logrado tanta gloria.

CRÓNICA.

Vandalismo. A las nueve de la mañana del martes último, los carlistas hicieron una descarga á un tren de mercancías de la línea del Norte, habiendo sido contestada dicha agresion por la fuerza de carabineros que iba custodiando el tren, sin que ocurriera ninguna desgracia.

—Los carlistas siguen destrozando las líneas telegráficas en toda la provincia de Asturias.

Algo es algo. El señor ministro de la Guerra ha dado las ordenes más terminantes para que se vigile perfectamente la línea férrea del Norte.

Utrera á los Palacios. Por el ministerio de Fomento se ha otorgado la concesion de la línea férrea de Utrera á los Palacios y al muelle de Sevilla, de conformidad con la opinion unánime del Consejo de Estado.

Un ferro-carril á Teruel. Leemos en una carta dirigida á un colega desde la invicta ciudad:

«En la perspectiva de una paz más ó ménos próxima, se habla mucho por aquí de los trabajos que se tienen hechos cerca del gobierno para la inmediata realizacion del ferro-carril que debe unirnos con las demás líneas de España, cuyo asunto parece que ha merecido del gobierno especial consideracion, mucho más despues de las brillantes defensas de este heróico vecindario y como premio material de su heroísmo.

»La comision encargada de gestionar este asunto ha visto, segun se asegura, al nuevo ministro de Fomento, y encontrado la más cordial acogida.»

Semáforo. Desde el 30 del actual funcionará á la entrada del puerto de Santander un semáforo colocado en el sitio en que existia el castillo de Ano, el cual comunicará con los buques por medio de las señales del Código internacional.

Sierra Alhamilla á Cabo de Gata. La Direccion general de Obras públicas ha dado autorizacion para que se practiquen los estudios de un ferro-carril que, partiendo de la Sierra Alhamilla, provincia de Almería, termine en el Cabo de Gata.

Mata-fuegos Bññolas. Se ha consignado en las Direcciones de Artillería é Ingenieros cantidad bastante para adquirir aparatos Mata-fuegos por via de ensayo.

Puerto de Tarragona. Rescindiendo el contrato entre el gobierno y la empresa de la limpia del puerto de Tarragona la junta de obras del mismo se ha hecho cargo del material destinado al dragado, debiendo este correr á cargo de dicha corporacion.

Reglamento de minería. La junta facultativa de minas ha devuelto ya informado el proyecto de ley y reglamento de minería, y se trabaja con actividad en la Direccion de Agricultura en su exámen y aprobacion, á fin de plantearlo y regularizar cuanto antes tan importante servicio.

Marea. La marea del dia 12 ha sido de 87 centímetros; pero la mayor del otoño será la del dia 27.

Cinturon de salvamento. En Marsella se ha ensayado un nuevo cinturón de salvamento inventado por M. Gay. Al efecto se organizó un paseo por el mar de 3 á 6 de la tarde, formando parte de la expedicion el general Espivent, el vizconde de Villesbeisnet y algunos representantes de la prensa.

Precios de los coches. Los precios de los coches adquiridos últimamente por la Compañía de los ferro-carriles del Oeste de Francia, son los siguientes:

Coches de 2 ^a clase con cuatro compartimientos y sin freno.	6.578 francos.
Los mismos coches con freno.	7.623 —
Coches de 3 ^a clase, sin freno.	4.248 —
Los mismos coches con freno.	5.296 —
Vagones para mercancías.	2.339 —
Vagones para equipajes.	5.180 —

Canal imperial de Aragon. Segun carta de Bocal (Tudela) es posible que el importe de las obras de reparacion del canal ascienda á 4 millones de reales. Continúa siendo grande la activi-

dad desplegada en dichas obras, que días pasados ocupaban á 600 hombres, 100 carros y 30 barcas para el transporte de materiales.

Sucursal. Parece que dentro de pocos días se establecerá en Zaragoza la sucursal del Banco nacional.

Puentes. Efecto de indicaciones hechas por la prensa de Jerez sobre el estado de los puentes de la vía férrea de aquella ciudad á Cádiz, ha encargado el gobernador de la provincia al ingeniero jefe de la division que periódicamente de parte del estado de seguridad de dichos puentes. Recientemente ha participado el ingeniero que los comprendidos entre Puerto-Real y San Fernando no ofrecen peligro alguno; pero á pesar de esto se han hecho en ellos algunas obras y renovaciones.

Canal de Suez. Desde el 1.º al 10 del presente mes de Setiembre han pasado por el canal 33 buques, y los ingresos por el servicio de tránsito se han elevado á 615.000 francos.

Sociedad general de Crédito moviliario español.

Situación en fin de Julio de 1874.

ACTIVO.		Escudos.
Acciones emitidas: 120,000 acciones.		»
Caja efectivo, cuenta con el Banco, etc.	1.311.530'155	
Efectos en cartera á cobrar y negociar.	957.501'369	
Fondos públicos.	15.367.862'970	
Cuentas corrientes.	3.842.021'458	
Préstamos en garantía y operaciones á la dobla.	4.935.606'290	
Inmuebles.	2.531.455'534	
Moviliario.	28.873'655	
Varios.	85.843'638	
Total.	29.060.695'069	
PASIVO.		
Capital.	22.800.000	
Acreedores diversos.	742.420'226	
Efectos á pagar.	102.198'453	
Obligaciones emitidas.	105.000	
Cuentas corrientes.	4.423.377'010	
Fondo de reserva.	593.083'577	
Ganancias y pérdidas.	294.615'803	
Total.	29.060.695'069	

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

TIPO DE LOS FONDOS PÚBLICOS.

Todos los títulos de la deuda pública que ofrecen completa garantía de seguridad, están muy por encima de la par, considerando los intereses al 5 por 100 que por término medio es el precio corriente en Europa del dinero en las operaciones ordinarias. Hé aquí la relación de los fondos públicos que se hallan en el caso á que nos referimos.

	Precio.	Paridad al 5 por 100.
3 % inglés.	62 1/2	154'16
4 1/2 belga.	108'87	114'30
2 1/2 holandés.	64 1/4	120'50
3 % —	73 1/8	128'54

4 % —	94 7/16	110'75
4 1/2 de Baviera.	101 3/4	113'05
5 0/0 ruso.	101 1/2	101 1/2
Obl. rusas 40/0.	430 »	107'50
5 % Estados Unidos.	105 »	105 »
4 1/2 prusiano.	105 3/4	117'27
4 % —	100 »	125 »
4 1/2 sueco.	98 5/8	109'58
5 % francés.	100'20	100'20

Nuestro desdichado crédito ofrece un triste contraste con los anteriores cifras. El 3 por 100 español interior, al mejor cambio que ha tenido estos días, á 11'70, representa, parificado al 5 por 100, un valor de 19'50 por 100.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

Compañía ibérica de riegos.—En cumplimiento de lo prevenido en el art. 43 de los estatutos de esta Compañía, se convoca á Junta general ordinaria de accionistas para el día 25 del mes de Octubre próximo.

La Junta se verificará á las dos de la tarde de dicho día, en el domicilio de la Compañía, plaza del Rey, núm. 6, principal.

A continuacion de esta Junta se celebrará una extraordinaria, para la cual se convoca á la vez por este anuncio, y en la que se tratará de los puntos siguientes:

1.º Aprobar el proyecto de convenio con los acreedores de la Compañía; y

2.º Acordar la liquidacion y disolucion de la actual Compañía y su fusion en otra, aprobando las bases sobre las cuales se ha de verificar.

Lo que se anuncia á fin de que llegue á conocimiento de los señores accionistas de esta Compañía; advirtiendo que los que deseen concurrir pueden hacer el depósito de sus acciones en Madrid en la secretaria, y en Lóndres en el núm. 12, Bishopsgate Street Within, antes del día 11 de Octubre próximo, y se les dará una papeleta para que puedan asistir y tomar parte en las deliberaciones.

Madrid 12 de Setiembre de 1874.—Por acuerdo del Consejo de administracion, el subdirector interino, C. E. Jauralde.

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

Esta Junta tiene por objeto deliberar:

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

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

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

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

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

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

En consecuencia, el depósito de acciones necesarias para tener

derecho de asistir á esta Junta deberá efectuarse antes del 24 de Setiembre próximo:

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

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

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

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

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

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

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

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

El número de 50 acciones da derecho á un voto.

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

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

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

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

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

FÁBRICA EN VENTA.

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

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

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

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

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

GACETA INTERNACIONAL.

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

Redaccion: 12, rue Livourne, Bruselas.

Precios de suscripcion: En Europa, un año, 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 administracion de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, Cervantes, 16, Madrid.

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

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

CONSERVACION

Y

BLANCURA

DE LAS



48 RS. ARROBA

DE

26 LIBRAS.

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 elabora 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.

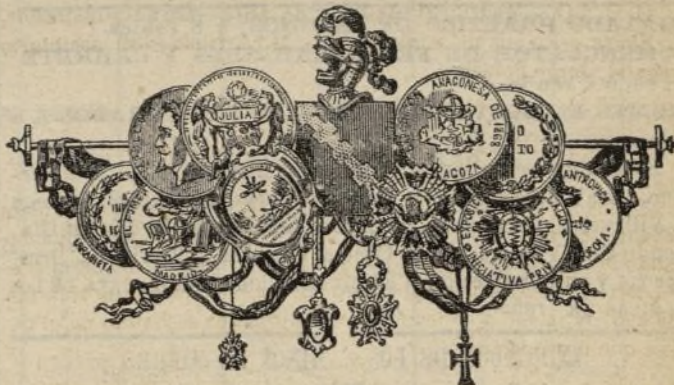
GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIÁ.

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

CASA CREADA POR EL 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 Exposicion nacional de 1873, en Madrid, y lo es de varias corporaciones útiles en Europa.

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

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

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

VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

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

NUBES Y FLORES.

VERSOS DE

D. Fernando Martinez Pedrosa

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

Cuatro pesetas con retrato y tres sin él.

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

TRATADO PRÁCTICO DE CAMINOS, á 8 reales.

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

FIRMES EN SUSTITUCION DE LOS EMPEDRADOS Á 5
reales.

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

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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

FABRICA DE HIERRO,

HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

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

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

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

LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

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

CADA AÑO REPORTE

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

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WILTEY PARTNERS, LIMITED,

DE LEECTS INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

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

Moscú 1872 y Viena 1873.

Representados exclusivamente en España por

RICARDO DE BERGUE Y C^a. Ingenieros mecánicos,
calle de Milans, núm. 3, BARCELONA.

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

Economía y perfecta regularizacion.

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

Aparatos y artefactos para toda clase de industrias.

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

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



VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.					1873.		Diferencia sobre 1873.			
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo												
Madrid á Cartagena...	20 al 26 Agosto...	34.315	231.493	376.898	608.891	426'04	630.537	476'56		72.146		10'80°
Albacete á Cartag...												
Alcazar á Ciud.-Real												
Manzanares á Córdoba.												
Norte de España.....	2 al 8 Setiembre...				860.685	664'24	304.889	528'40	55.706		25'70°	
Tudela á Bilbao.....												
Valencia á Almansa y												
Tarragona.....												
Sevilla á Cádiz.....	3 al 9 Setiembre...				83.694	526'37	84.419	530'94		725		0'85°/o
Córdoba á Sevilla....	3 al 9 Setiembre...	5.110	78.693	155.042	228.755	105.802	219.429	87.537	9.815		18.465	
Zaragoza á Barcelona.	27 al 2 Setiemb...	14.003			232.229	19.490	1.016.259	85.101		784.030		65.602
Barcelona á Pamplona.												
— á Francia....												
— á Tarragona....												
— á Sarria.....												
Lérida á Reus y Tarrag.												
Alar á Santander.....	2 al 8 Setiembre...				130.022	935'41	92.782	667'14	87.290		40'21°	
Langreo á Gijón.....												
Palencia á León.....												
Córdoba Málaga.....												
Mérida á Zamora y Vi-												
go á Orense.....												
Ciudad-Real á Badajoz.	3 al 9 Setiemb....				267.68		33.180			42.632		
Utrera á Morón.....												

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 12 AL 18 DE SETIEMBRE DE 1874.

CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIERCOLES.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 72	11 80	11 77	11 72	11 67	11 62	Albacete.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 75	11 95	11 80	11 80	11 70	11 65	Alicante.....	..	1/4
Titulo del 3 por 100 consolidado exterior.....	15 15	15 50	15 20	15 12	15 15	15 15	Almería.....	..	1/2
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..	Avila.....	1/2	..
Material del Tesoro no preferente con interés..	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	1/4
Bonos del Tesoro.....	41 75	41 70	41 90	42 ..	42 ..	42 ..	Barcelona.....	..	1/4
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda idem.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	..	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	1/2	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	98 50	98 50	98 50	98 50	98 50	98 50	Cádiz.....	..	3/8
ACCIONES DE CARRITERAS GENERALES.—6 ^o /o anual							Castellon.....	par	..
Emission de 1. ^o de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real.....	1/4	..
Idem de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	par p.	..
Idem de 1. ^o de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	30 ..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem de 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4	..
Idem 1. ^o de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Granada.....	..	1/8
Obras públicas de 1. ^o de Julio de 1858 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	..	Guadalupe.....	par p.	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	20 80	2 75	20 75	20 40	20 50	20 55	Huelva.....	..	1/4
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	20 20	20 20	20 40	..	20 10	20 10	Jaen.....	par	..
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Leon.....	..	1/2
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Lérida.....	..	1/4
Acciones de Banco de España.....	133 50	134 ..	133 75	133 ..	133 50	132 ..	Logroño.....	par	..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Lugo.....	..	..
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Málaga.....	3/4	..
							Murcia.....	..	3/8
							Orense.....	..	..
							Oviedo.....	..	1/8
							Palencia.....	par	..
							Pamplona.....	..	1/4
							Pontevedra.....	..	..
							Salamanca.....	1/4	..
							San Sebastian.....	..	1/2
							Santander.....	..	1/2
							Santiago.....	7/8	..
							Segovia.....	1/2	..
							Sevilla.....	..	1/2
							Soria.....	1	..
							Tarragona.....	..	1/2
							Teruel.....	par	..
							Toledo.....	3/4	..
							Valencia.....	..	3/8
							Valladolid.....	..	1/4
							Vitoria.....	..	3/8
							Zamora.....	1/4	..
							Zaragoza.....	par	..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 9 AL 15 DE SETIEMBRE.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 9.	DIA 10.	DIA 11.	DIA 12.	DIA 14.	DIA 15.		
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	11 95	12 15	12 07	11 81	11 95	11 90	Londres, á 90 d/f.....	43'60 ..
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	..	..	..	..	..	..	Paris, á 8 d/v.....	5'06 ..
Titulo del 3 por 100 consolidado exterior.....	16 70	16 80	16 70	16 60	16 80	16 75	Hamburgo, á 8 d/v.....	.. ..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Genova, á 8 d/v.....	.. ..
Sociedad catalana general de crédito.....	..	..	..	..	..	..
Banco de Barcelona.....	83 ..	83 ..	83 ..	83 ..	83 ..	83 ..		
Crédito mobiliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..
Sociedad de crédito mercantil.....	24 ..	23 75	23 55	23 75	23 75	23 50		
Camino de Barcelona á Francia.....	34 75	34 50	34 50	34 50	34 50	34 50		
— de Tarragona á Barcelona.....	..	..	18 25	18 ..	..	..
— de Zaragoza á Barcelona.....	..	..	..	..	..	..
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..
Alumbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS
de los	de	reembolsa-		de los	de la	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 12 de Set 220 ..
1860.....	625 000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Norte.....	.. .. 207 25
1859.....	92 678	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 10 Set.... 307 10
..	177 044	1.900	3 %	Enero.—Julio.	..	Zaragoza á Pamplona...	.. .. 125 ..
1859.....	44 984	1.900	57	Enero.—Julio.	99	Córdoba á Málaga.....	.. .. 58 ..
1858.....	230 000	..	57	..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	.. .. 227 ..
..	..	..	..	..	..	Sevilla á Jerez.....	.. .. 73 ..
..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real á Badajoz...	.. .. 42 ..
..	8 750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 47 50
1862.....	29 750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Targ. á Martorell y Barc	.. .. 95 25
..	..	..	..	..	..	Noroeste.....	Bruselas 10 Set ... 64 50
..	..	..	..	..	..	Lérida á Reus.....	Paris 12 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.....	1.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 665 ..
						Gran Central-Peninsular	