

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.

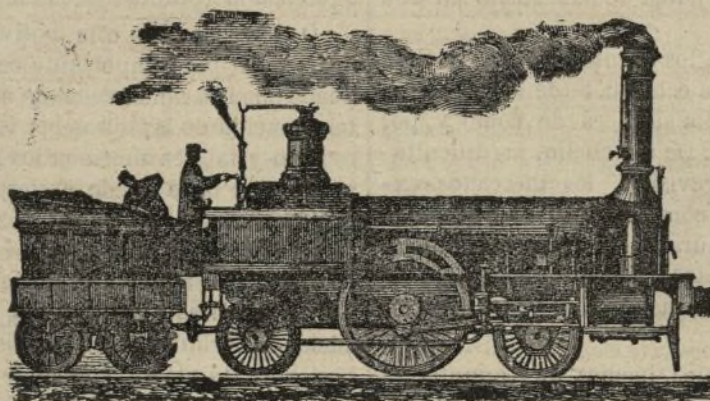
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Dene Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 69, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA 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.—VI.—Escuela de agricultura de Aranjuez.—Situacion de las líneas férreas.—Noticias de Bancos.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Riqueza hullera del reino de Sajonia.—Compañía de los ferro carriles de Madridá Zaragoza y Alicante.—La isla de Cuba y sus caminos de hierro.—España en el Congreso de Lille.—Canal de Suez.—Movimiento de los ferro-carriles prusianos.—Fabricacion del papel.—El lago Tititaca.—*Variedades:* El arsenal de Fou Teheou.—Crónica:—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

VI.

Dejamos pendiente en nuestro artículo anterior el desarrollo y discusion del segundo cargo en él formulado y que, segun recordarán nuestros lectores, fué el relativo á la formacion de su capital en tiempo oportuno. Este cargo seria de los más graves si mirásemos las cosas sólo al través del prisma de los acontecimientos actuales; pero al discutir asunto tan importante, que es como la base de todas las peripecias que venimos lamentando, debemos hacer lo que ya en otras ocasiones, y con relacion á diferentes empresas hemos hecho, guiados por un espíritu de imparcialidad. No podemos ménos de retroceder con la mente á épocas anteriores, y hacernos cargo de las condiciones en que se hallaban la Compañía del Noroeste y el país por los años de 63 ó 64.

Recordemos que en aquellos tiempos nuestra Deuda estaba próximamente á 50 por 100, que el dinero por consiguiente valia 6 por 100, y que, á pesar de que ya se empezaba á divisar algunas nubecillas en nuestro horizonte fi-

nanciero, todos los hombres de negocios, absolutamente todos, tenian fundadas esperanzas de que se dominaria fácilmente cualquiera dificultad, y confiaban en el porvenir. Los más suspicaces esperaban con tranquilidad el resultado que racionalmente debia presumirse de la nueva sávia y de los cuantiosos elementos de vida inoculados en el país por los caminos de hierro.

Terminadas las principales líneas, nos decíamos, la agricultura tendrá esa salida fácil y segura para sus productos que tanto necesita; la industria podrá aprovechar los elementos abundantes que hasta hoy permanecian estériles; la minería será un venero de riqueza incalculable, y el comercio, llevando de una comarca á otra los sobrantes, difundirá la riqueza y preparará el terreno para que se aclimate entre nosotros el espíritu de asociacion, y se echen de una vez los cimientos sólidos de nuestro crédito. Con semejantes condiciones, era natural que los directores de las Compañías no se apresuraran á sacrificar los intereses confiados á su cargo, por el temor de hallarse un día en la responsabilidad de no haber allegado los recursos que necesitaban. Tenian por entonces capital bastante para acometer y desarrollar las principales obras; deber suyo era por lo tanto proceder con suma circunspeccion, hasta cerciorarse á fondo de las exigencias y de las necesidades presumibles para el porvenir, y una vez emitidas las acciones y las obligaciones por el momento indispensables, prudente era que se tomaran tiempo y espacio para completar los elementos que cada empresa exigía.

Si comparamos ahora aquella situacion y aquellas esperanzas con las cosas que nos rodean y los acontecimientos que nos amenazan, fuerza será confesar que no hay prevision humana bastante á precaverse contra tal cúmulo de desgracias. ¿Quién podia sospechar que una gran parte del país se dedicara á destruir lo á tanta costa creado? ¿Quién hubiera vaticinado que las provincias más favorecidas, las

que más intereses tenían en sostener la paz, y á la sombra de la paz, el trabajo, fuente de la riqueza, se habian de levantar en armas por el sólo gusto de arruinarnos, arruinándose? ¿Quién hubiera dicho que el dinero se encontraría al precio de hoy, nuestra deuda por el suelo, y que toda la actividad de la nacion se habia de concentrar en una obra destructora?

Y sin embargo, desde 1864, los acontecimientos se han precipitado con tan vertiginosa celeridad que nadie ha tenido tiempo ni para darse cuenta siquiera de cómo y por qué se sucedian y atropellaban. De día en día, las dificultades crecieron fuera de toda prevision, los mercados extranjeros se nos cerraron por completo, los capitales nacionales, se aficionaron á la usura, y medidas económicas y administrativas poco meditadas ó sostenidas con flojedad y torpeza, aumentaron nuestros males haciendo imposible ya todo remedio.

Consecuencia de todos estos hechos que apuntamos muy ligeramente, fué la situacion en que se encontraban varias Compañías y muy especialmente el director y el Consejo de la del Noroeste. Entregados á sus propias fuerzas, con unas líneas en construccion de longitud y de dificultades escepcionales, sólo á fuerza de inmensos sacrificios podemos concebir que lograran sostener los obras y ejecutar en tiempos tan calamitosos las que están hechas y que nosotros hemos reseñado. Y sería una injusticia notoria ó una pasion perjudicial á todas luces desconocer que hay algun mérito en no habar parado ni un sólo día los trabajos y en haber luchado con fé y con tanacidad contra tantos y tan inesperados obstaculos. Por nuestra parte, lo decimos francamente, y en virtud de la esperiencia que tenemos de lo que son obras públicas; no concebimos que estas se puedan hacer allí donde los capitales se acostumbran á ganancias fabulosas de 20, 25 y más por 100, siendo para nosotros un enigma todavía cómo podemos continuar las que se encuentran en vias de ejecucion, y comprendemos por lo tanto las angustias, los apuros y las irregularidades, que otros condenan sin tomarse la molestia de examinar su origen y lo lógico de que sucedan.

Por todas las razones apuntadas y por otras muchas que omitimos en gracia á la brevedad, vemos que la Compañía del Noroeste puede defenderse del segundo cargo que le hicimos, con argumentos muy plausibles que tienen el carácter más ó ménos de fuerza mayor. Si fuese la única Compañía que se encontrara en su caso, podrian tener mucha mas fuerza los ataques que se la dirigen; mas para aquellos interesados en la situacion general de semejantes empresas, lejos de ser la escepcion, es por desgracia, la regla general, y hasta es justo que añadamos que es una de las que más han adelantado sus obras en los últimos años transcurridos.

No hemos querido hacernos eco de otra acusacion reproducida sin cesar por algunos de los periódicos locales, diciendo que la empresa trabajaba en las secciones fáciles y tenía poca ó ninguna prisa en acometer las más costosas y difíciles. Los hechos que hemos expuesto, los datos oficiales remitidos por la inspeccion de Leon, y sobre todo, la facilidad que tiene cada cual de verificar sobre el terreno lo que hay de verdad en esto, nos eximen de un examen tan coioso como estéril.

No se puede negar que las obras se han acometido y que se han empujado con actividad en todos los puntos fáciles ó difíciles, inmediatamente despues de aprobados los proyectos; y si algun pequeño trozo se encuentra todavía sin trábajadores, depende esta dilacion de circunstancias ajenas á la voluntad de la empresa.

Ocúrrémos con este motivo una observacion trivial en apariencia, pero importante en el fondo. ¿A qué criterio puede obedecer el sistema de señalar plazos fatales para la terminacion de las obras por los mismos centros en donde radican y tal vez duermen los planos y replanteos sin cuya aprobacion nada puede arriesgarse á hacer la Compañía? Nos consta que en algunos trozos de la línea de Galicia se ha estado trabajando, no meses sino años, sin contar con la aprobacion á que nos referimos; nos consta que en la línea de Astúrias y en las obras más difíciles del Puerto, se adelantaron muchos millones sin esperar la aprobacion superior de los planos, corriendo así riesgo inminente de perder las cuantiosas sumas empleadas por el afán de adelantar; y estas pruebas de una decision enérgica que honra á la empresa constructora y á la Compañía, constan en documentos oficiales, en dictámenes respetables de Cuerpos consultivos, y tienen por lo tanto un carácter tan fehaciente que imposible sería ponerlo siquiera en duda. Hoy mismo está sucediendo algo parecido á esto, y nosotros que nos hemos propuesto hacernos superiores á toda pasion y á todo interés bastardo, debemos decir que, si algo nos inspira la situacion de la Compañía de que se trata, es una profunda compasion al verla luchar, no sólo con todas las dificultades de la época, sino contra una situacion inverosímil amenazada, por una parte, con multas y con la caducidad porque no ha hecho y no hace, y por otra en la impotencia de resolver por sí cuestiones previas que la embarazan en su marcha.

Nos hemos detenido tanto en la discusion de los dos puntos referentes á la aprobacion de los trazados y á la formacion del capital social, porque, segun dijimos en nuestro primer artículo, creíamos que los ferro-carriles del Noroeste nacieron con un vicio congénito de inmensa trascendencia, y este vicio congénito consistia segun dijimos en un trazado primitivo monstruoso y en la insuficiencia de la subvencion para realizarle y llevarle á buen término. Delucciones lógicas de este vicio congénito eran la necesidad de verificar nuevos trazados sobre el terreno, de presentarios a la aprobacion superior, si se quería poner en armonia el coste verdadero de las obras con los auxilios del gobierno, y tambien, ó siguiendo otro camino, la necesidad de crear un capital inmenso y fuera de toda proporcion con los rendimientos presumibles. La empresa adoptó el primer camino y, segun dimos á entender en los primeros párrafos que dedicamos á examinar la cuestion del Noroeste, obró con mucha cordura. Era una necesidad imperiosa la reforma de los planos primitivos, sobre todo para la línea de Galicia; sin ella desde luego aseguramos que aquella línea no se hubiera construido nunca. Admitida esta necesidad, la pérdida de tiempo era inevitable hasta poder presentar proyectos enteramente nuevos; y si en algo pudiera haber responsabilidad á los concesionarios, no podia ser mas que, ó perdiendo mucho tiempo en hacer y presentar los proyectos, ó deteniendo en las oficinas su

aprobacion indefinidamente. Las fechas en que se presentaron cada una de las reformas ó innovaciones del trazado deben constar de una manera fehaciente, y no sabemos si de aquí podría formularse alguna acusacion más grave; pero, en cuanto á la segunda hipótesis, la creemos improcedente y hasta impertinente, porque además de envolver un cargo inadmisibile contra la administracion pública, nada probaria contra la empresa del Noroeste, á la que no puede hacerse responsable de las acciones ajenas.

Respecto á la otra parte del vicio congénito, es evidente que pudo en un tiempo abrigarse con fundamento la esperanza de reducir el capital social necesario, reduciendo la importancia de las obras ó rebajando su presupuesto; y ya hemos visto el camino preferido por la empresa, que repetimos era el más lógico y racional, camino que, una vez emprendido, viene á corroborar nuestras suposiciones acerca de la conducta observada por la Compañía, desde que comenzó á iniciarse la tremenda borrasca que por desgracia no se ha calmado todavía.

Haremos aquí punto para no involucrar cuestiones de índole distinta, y seguiremos en nuestro número próximo tratando algunos puntos secundarios y muy apropiados para fijar la opinion y formar un juicio acertado y verdadero.

B.

ESCUELA DE AGRICULTURA DE ARANJUEZ.

Nuestro amigo el señor conde de Peracamps nos ha dirigido una expresiva carta acompañada de una circular impresa y del prospecto de la Escuela teórica y práctica de Agricultura y del Asilo de aprendices agrícolas que se establece en Aranjuez. Ambos establecimientos tienen por objeto enseñar á los jóvenes que se dediquen á la Agricultura, pudiendo aprovechar esta enseñanza, desde los más ricos propietarios, hasta los más desvalidos huérfanos de los labradores pobres.

Al fundarse una institucion de tal importancia, se ha puesto, como es natural, con fecha 10 del corriente, en conocimiento de los gobernadores civiles, diputaciones provinciales, juntas de Agricultura, ayuntamientos y sociedades económicas de Amigos del país, para que tan laudable suceso adquiriera publicidad por conductos tan autorizados, y además se ha solicitado el concurso de la prensa periódica, concurso que por nuestra parte le prestamos con verdadera satisfaccion, no sólo ahora, sino para lo sucesivo y siempre que puedan ser útiles al objeto nuestros modestos servicios.

Segun el prospecto, en la Escuela se dará toda la instruccion moral, religiosa y agrícola teórica y práctica, que necesitan los hijos de los propietarios que dirigen por sí mismos la explotacion de sus fincas, que son los llamados á regenerar y engrandecer la industria agrícola con gran provecho propio y no escaso para el país.

Los alumnos serán internos y externos, pudiendo ingresar á cualquier edad.

Asistirán al perfeccionamiento de la instruccion primaria los que lo necesiten; y todos á las esplicaciones teóricas de elementos de física, química é historia natural, botánica, zootenia y veterinaria; teorías generales de agri-

cultura y especiales de cultivos; aritmética, álgebra, geometría, trigonometría, nociones de geometría descriptiva y topografía; prácticas, experiencias y análisis en los gabinetes, manejo de las máquinas, industrias agrícolas, dibujo, gimnasia y música.

La gran importancia que tiene el estudio de las estepas ó terrenos salitrosos, de las plantas esteparias que en ellos pueden producirse y su cultivo especial, por ser la décima parte de la superficie de España estepas de escaso aprovechamiento, que pueden convertirse en productivas, hará dedicar á ellas la atencion que merecen, con tanto más fruto, cuanto que las aguas del llamado Mar de Ontígola y algunos de los terrenos de la Escuela son esteparios y se establecerá prácticamente su explotacion.

Dedicarán á los estudios, clases, medicion de terrenos, levantamiento de planos y nivelaciones la mitad de las horas de trabajo en cada estacion. La otra mitad la dedicarán al trabajo material de las faenas de campo, dirigidos por los profesores y guiados por los capataces labradores del establecimiento, en los terrenos de riego de huerta con aguas del rio Tajo; riegos ménos abundantes con aguas algo salobres del Mar de Ontígola, pantano que enseña la naturaleza y utilidad de esta clase de obras; terrenos secos, olivar, frutales, viñedo y pastos en un monte: todo cuanto pueden presentar los diversos terrenos y cultivos, situados en los lindes de las casas de la poblacion de Aranjuez.

Los internos vivirán en el establecimiento, vigilados por los inspectores, profesores y director, y sólo pagarán seis reales diarios por la instruccion, libros, manutencion y alojamiento, y uno para el equipo, pues el vestido corre también á cargo de la Escuela. Los externos pagarán por la instruccion dos reales diarios.

La gran modicidad de estas pensiones demuestra desde luego que la creacion que nos ocupa no obedece á un pensamiento de lucro; y esta modicidad es tambien una condicion necesaria para que la instruccion agraria se difunda con la gran estension que necesita. Además, como la fundacion de la Escuela tiene por objeto fomentar la Agricultura, facilitando los medios de adquirir conocimientos perfeccionados á los agricultores, no se limita á señalar pensiones módicas á los alumnos, sino que concederá algunas plazas gratuitas, adjudicándose á los alumnos que más se distingan por su aplicacion y mérito.

Como complemento se funda el *Asilo de aprendices agrícolas*, que ya hemos mencionado, los cuales se alojarán, comerán y estarán con entera separacion de los alumnos de la Escuela, dedicándose al cultivo de las tierras é industrias del establecimiento, guiados por los capataces, aprendiendo á practicar los cultivos corrientes, los esmerados, las industrias, uso de máquinas, etc., para que salgan hábiles é inteligentes operarios de labor.

Las plazas de aprendices agrícolas son completamente gratuitas, y el Asilo les dará alojamiento, manutencion y vestidos.

La Junta protectora del Asilo la forman los Excmos. señores D. Alejandro Olivan, presidente de la seccion 1.^a del Consejo superior de Agricultura; D. Agustin Pascual, presidente de la Junta consultiva de Ingenieros de Montes; el Marqués de Remisa, propietario agricultor, y el

Conde de Peracamps, también agricultor y propietario.

Para hacer más útil el concurso de nuestra publicidad, debemos añadir que las solicitudes para ingresar en la Escuela deben dirigirse al último de los señores mencionados, el Sr. Conde de Peracamps, que vive en Madrid, calle de Villanueva, núm. 11, barrio de Salamanca.

En la enseñanza, que durará cuatro años, están comprendidos, además de los estudios técnicos, teóricos y prácticos, el perfeccionamiento de la instrucción primaria, la gimnasia, inclusa la natación, el dibujo y la música. Esta última con aplicación á coros, á instrumentos y en banda y orquesta. En cuanto á los estudios propiamente dichos de la ciencia y de la práctica de la Agricultura, el programa que hemos recibido nos parece bastante extenso y conforme con los adelantos modernos.

SITUACION DE LAS LINEAS FERREAS.

Los atentados contra los ferro-carriles son tan graves y frecuentes que ya no pueden consignarse tales actos de vandalismo como hechos excepcionales y exigen que con ellos formemos una crónica especial aparte.

El sábado anterior ya no se despacharon en Madrid billetes para Alicante, Valencia y Cartagena, pues los trenes no podían pasar de Chinchilla.

De Albacete escribían el 17 que una partida carlista, según algunos de unos 2.000 hombres, y según otros de 1.000 (esto es lo más verosímil), se dirigió aquella misma mañana sobre la vía, con objeto de apoderarse del tren núm. 8, lo que no consiguió, porque cuando los carlistas llegaron habían ya pasado; pero á poco llegó el 105 al kilómetro 331, donde los carlistas le detuvieron y después de atropellar al personal, hasta el extremo de hacer arrodillar á varios empleados para fusilarlos, y de haber saqueado algunos vagones del tren, ataron los alambres del telégrafo á este y, con alta presión la máquina, le dejaron retroceder sola, pasando como un relámpago por la estación de Alpera, en ocasión que hacia ya 16 minutos que había salido de Almansa un tren especial de mercancías para el Villar.

El jefe de Alpera dió inmediatamente conocimiento al de Almansa y este hizo salir el piloto á toda velocidad á ver si podía alcanzar el tren especial, lo cual se consiguió, pudiéndose así evitar la gran catástrofe del choque de los dos trenes.

A las tres de esta tarde salió el inspector Sr. Ochoa con 60 hombres de tropa á explorar la vía y ver si se podían reparar las averías del telégrafo; pero desde Alpera tuvo que retroceder porque los carlistas permanecían en el Bonete, á una hora corta de la vía, y siendo en tan crecido número, no le era posible contrarrestarlos con los 60 soldados. Como no era fácil adivinar sus intenciones, dispuso dicho jefe que no saliera el tren número 7 de Almansa, formado en esta ciudad con los viajeros de Cartagena.

Todas las casillas de los guardas del kilómetro 331 fueron quemadas. La avería causada en los postes telegráficos, aunque no de mucha extensión, es considerable, porque todos los postes están tronchados y los alambres partidos en tan pequeños pedazos, que es imposible empalmarlos.

Estas noticias se tenían ya el sábado, después de tirado nuestro número anterior. Posteriormente se han recibido detalles de las mismas, y otras refiriendo nuevos datos. Se confirma la de haber sido incendiada la estación de Pozo-Cañada, por la partida carlista Lozano, fuerte de 1.500 hombres, la que, después de causar daños en algunas mercancías del tren ascendente núm. 31, marchó en otro tren en dirección á Tobarra, habiendo levantado los carriles en 50 metros lineales de vía, en el kilómetro 309, é incendiado las casillas de los kilómetros 318 al 321, así como

también haber causado averías de dos obras de fábrica, cuyo desperfecto se hallan todos entre las estaciones de Pozo-Cañada y Tobarra.

El lunes añadía la *Correspondencia*:

«Se van recibiendo mas noticias de los destrozos y atropellos cometidos por los carlistas en la línea de Murcia.

«Han quemado las estaciones de Pozo-Cañada y Agramun y destrozado las puertas, ventanas y telégrafo de la de Hellin.

«En Agramun han quemado, además, unos 60 vagones y coches.

«En el kilómetro 371 han inutilizado cinco máquinas.

«Tres de dichas máquinas las han soltado desde Agramun y han chocado con un tren especial que conducía tropa, saliendo heridos el maquinista Moreno y el guarda freno Abascal.»

Afortunadamente, no se ha confirmado el fusilamiento del jefe de estación de Tobarra de que se habló en un principio. Recibió los auxilios espirituales, pero la intercesión de un jefe carlista le salvó la vida.

El autor de estas vergonzosas hazañas, el cabecilla Lozano, dirigió á los jefes de estación de la línea de Alicante y Murcia el siguiente aviso.

«Dios, patria y rey.—Ejército real del Centro, 6.^a brigada.

En lo sucesivo todo empleado de la línea férrea, tanto de la estación como del movimiento, que se encuentre á una hora de dicha vía, después de recibir los auxilios espirituales serán pasados por las armas. Las estaciones, materiales y demás efectos serán completamente destrozados, si circulan trenes.—Dios guarde á Vd. muchos años.—Alpera 17 de Setiembre de 1874.—El jefe de la brigada (firmado) Miguel Lozano.—Señor jefe de la estación de Alpera.—El capitán (firmado) Pio Hernandez.»

No obstante la magnitud de los destrozos, asegúrase que en breve quedará restablecida la comunicación en la línea férrea de Murcia. Se trabaja con actividad.

Después se ha sabido que los carlistas soltaron á todo vapor un tren, con la intención siniestra de destrozarlo en que iban las fuerzas de Lopez Pinto.

Del choque resultaron varios heridos y contusos, entre los cuales se cuentan el maquinista, el fogonero, el conductor, dos guardias civiles y un celador de telégrafos. Uno de los primeros fué despedido á la altura de un pino y hubiera escapado ménos mal sin la doble desgracia de que una astilla de las muchas que saltaron le cayó encima y le ocasionó una fuerte contusión.

—Ha quedado interceptada la línea férrea entre Zaragoza y Lérida, por haberse hundido un terraplen en Sastanosa, entre Lérida y Tardiente.

—Ya está restablecido el puente 86, destruido por los carlistas en Arcos, línea del ferro-carril de Zaragoza, y desde el miércoles quedó restablecido el tránsito.

—Los desperfectos de la línea férrea de Murcia, han quedado completamente reparados. Solo falta recomponer la línea telegráfica; pero es probable que mañana circulen ya los trenes en la expresada línea.

NOTICIAS DE BANCOS.

El Consejo del Banco nacional acordó el martes no aceptar las condiciones presentadas por el Banco de Sevilla para la fusión, y por consiguiente establecerá la sucursal correspondiente, como las establecerá en Jerez, Cádiz, Santander, Bilbao y Coruña.

—El jueves volvió á reunirse el Consejo para tratar diferentes detalles relativos á la organización de sucursales.

—El Banco nacional ha encargado á Londres una nueva emisión de billetes para dificultar más las falsificaciones; pero no podrá estar terminada la fabricación en 5 ó 6 meses.

—El 15 empezará á funcionar el nuevo Banco de Barcelona, de que es director gerente D. Ignacio Girona.

—Segun dice un diario, el Sr. Urquijo ha estado hace algunos dias, en el ministerio de Hacienda á dar cuenta del mal efecto que ha producido en Bilbao la aplicacion de algunas disposiciones para llevar á cabo las medidas dictadas sobre Bancos.

—Las órdenes comunicadas á los gobernadores de provincia en que existen Bancos de emision de los que no se han fusionado con el de España, prescriben que se recojan desde luego los billetes de aquellos establecimientos que existian en circulacion, interviniendo en la recogida y amortizacion un delegado de aquellas autoridades. Además parece que se obliga á los mismos Bancos á que nombren Juntas liquidadoras.

En algunas provincias, como la de Málaga, Santander y Zaragoza, ha producido alguna complicacion la orden de recogida de los billetes.

Algunos de los Bancos que no se han anexionado al de España, parecen que quedarán funcionando como Sociedades anónimas de crédito, y operando en la esfera que les permite la legislacion vigente.

El Banco de Bilbao ha hecho algunas indicaciones respecto á la situacion en que le coloca la orden de recogida de sus billetes y su inmediata liquidacion.

PRENSA EXTRANJERA.

Journal des actionnaires.—Este importante periódico, que con tanto acierto ha tratado siempre las cuestiones políticas de España y que se ha distinguido al mismo tiempo por su imparcialidad al tratarlas dice que «el breve discurso dirigido al presidente por el embajador de España sale de la insustancialidad ordinaria de los cumplimientos diplomáticos.» Comenta dicho discurso y hace la deducción siguiente:

«No hay exajeracion en decir que la paz de Europa depende, en cierto modo, de las precauciones de policia que nosotros tomemos en el porvenir para reprimir los amañes carlistas. La actitud de algunos de nuestros prefectos, de un año á esta parte, ha causado en España una irritacion profunda; se les atribuyen en favor de la insurreccion complacencias, cuyos efectos se exajeran sin duda, pero de las que se saca partido contra nosotros, y los hechos han presentado bastante verosimilitud para llamar la atencion de Alemania, etc.»

Despues de continuar ocupandose con relacion á Mr. de Bismarck de la que en Europa se llama ya la cuestion «hispano alemana,» concluye diciendo:

«La cuestion hispano alemana sigue siendo seguramente una cuestion europea.»

En su artículo «Ingresos de los ferro-carriles en la semana del 3 al 9 del actual, dice:

«A excepcion del Norte de España (línea principal, de Sevilla á Jerez, los Lombardos, de Córdoba á Sevilla, los Romanos y los Meridionales, los demás caminos extranjeros aparecen con disminucion marcada.»

Hé aquí un párrafo de su revista de la Bolsa de Paris:

«Pocas operaciones sobre los fondos españoles. La exterior cierra á 17 7/8. La situacion actual de España, si bien mejora da por el reconocimiento del gobierno del mariscal Serrano, es todavia bastante precaria para que los capitales no afluayan hacia los fondos españoles. Sin embargo, se cree que no es imposible se rebagan en un plazo bastante breve.»

La Semaine financière.—«Los caminos españoles, dice, están enteramente menospreciados, lo que se comprende sin dificultad, dada la situacion imposible que los acontecimientos han creado á esas desventuradas empresas. Las acciones de Madrid á Zaragoza y Alicante están á 265; por lo demás, su curso es nominal.»

Respecto á las líneas férreas españolas, el colega escribe el siguiente párrafo:

«A pesar de estas pérdidas (las que han experimentado las Compañías) los resultados generales de la explotacion desde el principio del corriente ejercicio (hasta la semana 35.^a) se traducen aun por aumento para todos los caminos, á saber:

	FRANCOS.	POR 100.
Madrid á Zaragoza y Alicante. . .	3 688.000	17'68
Córdoba á Sevilla.	297.000	13'78
Norte de España.	1.201.000	11'44
Alar á Santander.	564.000	15'92
Zaragoza á Pamplona y Barcelona. .	2.437.000	64'20
Sevilla á Jerez y Cádiz	377.000	16'00

«Los ferro-carriles portugueses han perdido durante la misma semana 35.^a, 21.000 francos, ó 10'54 por 100; pero en el conjunto del ejercicio, desde 1.^o de Enero, la pérdida se reduce á 8.700 francos ó sea un 5'16 por 100.»

Precedida de un largo preámbulo de la redaccion, el colega publica una carta anónima, fechada en Cadiz el 6 del corriente, de uno que se dice accionista y obligacionista de Sevilla á Jerez y Cádiz, sobre la fusion de esta Compañía con la de Córdoba á Sevilla.

A la pregunta que le dirigen acerca de cuál es la situacion de los antiguos obligacionistas de Sevilla á Jerez y Cádiz que no se han adherido á la transaccion, rehusando cambiar sus títulos, el colega contesta lo que sigue:

«Respondemos: Que una ley española promulgada en 12 de Noviembre de 1869, ha servido de punto de partida y de justificacion a los arreglos que diversas Compañías han hecho desde entonces con sus acreedores. La transaccion ultimada entre los diversos interesados de Sevilla á Cádiz se ha realizado en las formas legales: es decir, que se ha ratificado por los accionistas en Junta general, teniendo la adhesion de las tres quintas partes de los acreedores, como lo prescribe la ley. Ha sido confirmada por los tribunales, y ya no hay recurso ni apelacion abierta para los disidentes. Estos tienen de término hasta el 3 de Julio de 1875 para proceder al canje de sus títulos, si no quieren que se les declare caducados.»

Journal des chemins de fer.—Consagra un extenso artículo cuajado de guarismos á examinar la situacion del empréstito municipal de la villa de Madrid. El colega, sin embargo, empieza confesando que todas sus noticias son anteriores al 30 de Junio de 1872.

Respecto de la fusion del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz, le consagra un largo suelto, cuyo primer párrafo indica el objeto.

Hélo aquí:

«Un grupo de accionistas de Sevilla á Jerez y Cádiz se muestra dispuesto á combatir la fusion proyectada con el camino de Córdoba á Sevilla: no rechaza el principio de la fusion; pero si las condiciones en que se propone realizarla.»

Nótese bien que, en principio, nadie combate la fusion, y sólo si las condiciones que, naturalmente, cada uno pretende mejorar en su favor.

Moniteur des intérêts matériels.—Publica el balance del Banco de Castilla en 31 de Julio de este año, que á su tiempo dimos nosotros á luz y último de que tenemos conocimiento.

L'Industrie.—Publica íntegra la Memoria leida en la última Junta general de accionistas de la Compañía de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.

Cita el que llama extracto de la Memoria que los administradores del Noroeste de España han leido en la Junta general celebrada el 28 de Junio, y dice que los obligacionistas creen que está en el interés de la administracion de la Compañía el dar detalles circunstanciados sobre la situacion de la misma.

El colega dice que el exterior español está á 17 14/16, precio fundado en dos creencias: una que el ejército republicano no podrá emprender operaciones hasta el 10 ó el 15 de Octubre (?) y la otra es que muchos suponen cierto que el emperador de Rusia haya escrito á D. Carlos.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO.

DECRETO.

En vista de las razones expuestas por el ministro de Fomento y de acuerdo con el Consejo de ministros, el Presidente del Poder Ejecutivo decreta:

Artículo 1.º Se concede, con el carácter de anticipo reintegrable, á la Junta del Canal imperial de Aragon la cantidad de 100 000 pesetas con destino á las obras provisionales de la presa del Bocal con cargo al cap. 30, art. 1.º, seccion 7.ª del presupuesto vigente.

Art. 2.º La Junta del Canal presentará en un breve plazo al ministerio de Fomento el proyecto de las obras de reconstruccion de la citada presa.

Art. 3.º La misma Junta propondrá la operacion de crédito necesaria para sufragar los gastos de reconstruccion y el importe del anticipo, basada en los productos normales del Canal y los eventuales procedentes de recargos que sobre el uso de las aguas se autoricen cuando sea conocido el importe del presupuesto de las obras.

Art. 4.º Los ministros de Hacienda y Fomento quedan encargados del cumplimiento de este decreto.

Madrid veintiuno de Setiembre de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de Fomento, Carlos Navarro y Rodrigo.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Inglaterra. En la semana terminada el 30 de Agosto último, los ferro-carriles ingleses han recaudado 1.194.635 libras esterlinas, contra 1.164 556 en la correspondiente del año pasado; y el ingreso medio por dia y kilómetro ha resultado de 182 pesetas, contra 180.

Rusia. Este país no se detiene en su actividad para construir ferro-carriles y en mejorar los que ya posee: al de Zarskoé-Selo se le va á poner la segunda via, á cuyo efecto, y tambien para amortizar la deuda flotante de la Compañia, emitirá muy en breve un empréstito de 1.800.000 rublos en metálico, que tomará un grupo de banqueros rusos y alemanes.

RIQUEZA HULLERA DEL REINO DE SAJONIA.

El inmenso desarrollo que en el último decenio ha tenido la industria hullera en el reino de Sajonia, con resultados de explotación extremadamente brillantes hasta el presente, merece ser conocido de nuestros lectores.

En el distrito de Zwickau particularmente, se han encontrado los más abundantes depósitos de hulla de la calidad mas buscada, y las Compañias por acciones que explotan dicho distrito cobran dividendos cada vez más crecidos. En el último boletín se publican los siguientes datos relativos al Zwickau, que espresan en florines el valor nominal de las acciones, el dividendo que han cobrado en 1873 y el precio á que se cotizan:

	Valor nominal.	Divid. 1873.	Precio de cotizacion.
Zwickauer Bürgergewerkschaft. (Asociacion ciudadana)	21 1/3	175	2.560
Erzebergischer Steinkohlenbau Verein (Explotacion de las hulleras). .	100	190	2 425
Zwickauer Steinkohlenbau Verein.	46	127	1.580

Y sin embargo, aun no son estas las Compañias más favorecidas: otra más reciente, la *Compañia hullera Brückenberg* es la que merece mayor atencion, por ser la de más extensos dominios.

COMPANIA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE.

(Conclusion).

Deducidas las cargas de los productos, queda un excedente de estos de Rvn. 23.290.590'67 segun los asientos de las cuentas que acompañan; pero ya hemos indicado desde el principio de nuestro presente informe, que la conduccion del correo y los trasportes militares pendientes de cobro importan más de 10 millones de reales que no han entrado en nuestra Caja; de modo que la cantidad líquida repartible no puede en ningun caso exceder de los fondos realmente existentes y disponibles, ó sean unos 13 millones de reales en 30 de Junio próximo, cuando en 31 de Diciembre último no eran (segun adjunta situacion general de las cuentas) sino de Rvn. 5.317 492 98.

Ante la situacion de Caja, á la que tenemos que ajustarnos, la reparticion de 57 rs. por accion, ó sean Rvn. 13 680.000 equivale, pues, al importe íntegro de beneficios líquidos y disponibles, con inclusion del semestre corriente.

Para no dar á nuestro informe demasiada extension, nos referimos para los datos estadísticos y comparados á la serie de estados que acompañamos para el examen competént de los señores accionistas.

En cuanto al material móvil, diremos que el aumento del tráfico y recorrido de los trenes, así como las frecuentes averías causadas á mano armada, nos han obligado á poner en servicio 13 maquinas, de las que, nuevas ó completamente reparadas, consideramos como nuestra reserva, la que queda así en 31 maquinas, hecha deduccion de otras 4 que hemos cedido al precio conveniente de 320.000 reales á la Compañia de ferro carriles portugueses. En contra, hemos aumentado el pedido de los vagones, mencionando ya en nuestra anterior Memoria, desde 200 hasta 460 vagones. Estos no han llegado aun en su totalidad. Cuando los pagos y las entregas se hallen terminados habrá lugar á las correspondientes modificaciones de nuestro inventario por los dos conceptos de aumento de vagones y disminucion de maquinas.

El trabajo de sustitucion del carril Brunel por el de Vignole se ha continuado con tal actividad en la linea de Alicante, única que con su ramal de Toledo se habia establecido con el rail Brunel, que en los 432 kilómetros que mide no quedan ya en la via general sino 25 kilómetros de via Brunel.

Toda renovacion de via se hace actualmente con carriles de acero.

Productos de la explotacion.

Hemos dicho que el aumento de los ingresos ha sido de. Rvn. 20.168.840'77 de los que corresponden:

Rvn. 6 541.404'46 á gran velocidad.

» 13.624.442'31 á pequena.

Aunque los adjuntos estados arrojan una luz completa sobre los elementos que han contribuido á estos resultados, creemos conveniente y hasta necesario llamar más especialmente la atención de los señores accionistas sobre algunos puntos característicos del ejercicio de 1873.

Mientras los viajeros de 1.^a clase han disminuido en 11.619 y su producto en Rvn. 1.396.237'36, y los de 2.^a clase en 8.137, reales vellón 363.200'57, ha habido en los ingresos de 3.^a aumento de 150.730 con un producto superior de Rvn. 2.749.303'72.

Los servicios especiales á precios reducidos para baños de mar (Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga y Cádiz) han bajado en más de una tercera parte como número de viajeros, y como producto, y el retraimiento de viajes de recreo ha llegado á tal punto, que nuestro servicio especial, y con gran rebaja para Lisboa y Oporto, no nos ha proporcionado más que 778 viajeros con un producto de Rvn. 60.083.

De la misma manera se nota una disminución de 290 millones de reales en el valor de metálico transportado, y de reales vellón 489.566'61 en los productos de este artículo.

Todos estos datos revelan y confirman lo que es harto sabido: la falta de seguridad no puede ménos de influir directamente sobre la circulación de los viajeros, de obligar al comercio á limitar sus expediciones de metálico á lo estrictamente inevitable.

El aumento de los productos de la gran velocidad, está pues en la compensación por efecto de los transportes de tropas y material de guerra, siendo un renglón importante el de caballos y mulas para el ejército, aparte de que generalmente la mayor parte de los suministros para las tropas en campaña se transportan en gran velocidad.

En cuanto al tráfico de mercancías en pequeña velocidad, el aumento de 13 millones de reales, representando por 135.000 toneladas más que en 1872, tiene su origen en las circunstancias ya anteriormente señaladas: cosecha muy abundante de cereales y aceites con un incremento muy notable en la producción de vinos y aguardientes.

En los transportes de hulla y coke, el progreso es lento y reducido á un aumento de 3.000 toneladas sobre 1872.

En frente de estos aumentos figuran también disminuciones de tonelaje y de productos, principalmente sobre los artículos siguientes:

Espartos.	5.000 toneladas ménos.
Plomos.	8.000. —

Ambas disminuciones (con una reducción de un millón de reales en su rendimiento) proceden de los acontecimientos de Cartagena, cuya vida comercial ha quedado completamente anulada durante seis meses.

Frutas (naranjas).	8.000 toneladas ménos.
Lanas.	2.000 —

(con pérdida de otro millón de reales) como consecuencia de la interrupción de las líneas de Valencia, Barcelona y del Norte, entre los que nuestra red sirve de intermediaria.

En resumen: descartando los transportes militares que por las circunstancias han tomado proporciones excepcionales, consideramos que se compensan las pérdidas y las ventajas, y que si el país hubiese gozado de paz y orden, el efecto natural y legítimo de la cosecha habría sido igualmente favorable á nuestras líneas por sus propios elementos de tráfico.

El aumento de nuestros productos se reparte por líneas de la manera siguiente:

Alicante.	Rvn. 13.294.115'21
Zaragoza.	» 2.647.352'30
Ciudad Real.	» 960.817'57
Córdoba.	» 3.682.134'94

Rvn. 20.585.150'02

ménos disminución sobre
Cartagena. Rvn. 416.303'25

Aumento general. . . . Rvn. 20.168.846'77

En nuestra penúltima Memoria hemos mencionado como línea afluente á las nuestras la de Belmez á Córdoba, diciendo que «eran varias y contradictorias las conjeturas sobre la influencia que había de ejercer la apertura de este ramal en sentido favorable ó adverso sobre nuestro tráfico.»

En el último trimestre del año pasado se ha entregado dicha línea á la explotación, y el hecho es demasiado reciente para que podamos apreciar sus efectos. Los carbones de Espiel y de Belmez se hallarán así en condiciones bastante más económicas situados hasta nuestra cabeza de línea de Córdoba para su consumo en la misma y para su transporte por nuestra línea hasta Linares, lo cual favorecerá el desarrollo de este tráfico con ventaja para nosotros y para la industria minera. Por otra parte, la apertura de esta línea que forma el completo de la de Belmez á Almorchón, establece la vía más corta entre Extremadura y Andalucía (distancia de Almorchón á Córdoba 137 kilómetros, mientras que por Ciudad-Real, Manzanares, Córdoba, hay 433 kilómetros), de modo que perderemos necesariamente el tráfico en Andalucía y Extremadura.

Hemos dado cuenta de los satisfactorios resultados obtenidos por la explotación de nuestra red en el ejercicio de 1873, cuya consecuencia es que por primera vez desde hace nueve años, podemos proponer á la Junta la repartición de utilidades á las acciones. Varias son las circunstancias que han contribuido á dichos resultados como acabamos de manifestarlo; pero tampoco ha sido extraño á ellos el celo desplegado por todo el personal bajo la impulsión del señor director de la Compañía D. Cipriano S. Montesinos, á cuyas cualidades y condiciones tributamos con gusto el testimonio de nuestro aprecio y agradecimiento.

Creemos hoy llegado el momento de someter á la Junta general una proposición que ha sido desde hace algun tiempo objeto de nuestros estudios y deseos, para demostrar al personal el sincero interés con que miramos su porvenir.

Si otras Compañías han podido dentro y fuera de España precedernos en iniciar este pensamiento, nuestra situación hasta ahora, mientras las acciones de la Compañía se hallaban privadas de todo rédito, nos ha impuesto el deber de demorar la ejecución de nuestras intenciones hasta el momento en que podemos ya proponer una repartición—aunque módica—á los accionistas, á cuyos sentimientos apelamos para que nos autoricen á formular y plantear el sistema que á nuestro juicio pueda conciliar las aspiraciones de los agentes y empleados con los medios á nuestro alcance. Si la suerte de las empresas estuviese en nuestro país tan asegurada como en otros, la creación de una Caja de retiros sobre bases fijas sería indudablemente lo más apetecible; pero ni el estado presente de cosas en España, ni lo incierto del porvenir nos permiten contraer compromisos á los que tal vez con el transcurso del tiempo no tuviésemos la posibilidad de dar el debido cumplimiento. Estudiando simultáneamente los diferentes sistemas puestos en práctica, y aplicándolos á nuestra situación, hemos tenido que dar la preferencia á crear un fondo de previsión (*caisse de prévoyance*), cuyo fondo se constituiría exclusivamente con las cantidades que al efecto se destinen á propuesta del Consejo por las Juntas generales, cuando los resultados del respectivo ejercicio lo permitan. Este fondo, constituido á título puramente gracioso, se regirá con sujeción á las reglas que el Consejo de administración, autorizado por la Junta general de este día estableciere al efecto, y cuyas bases ponemos de manifiesto para conocimiento de la Junta.

Si la Junta general tiene á bien otorgar su sanción á la medida indicada, y nos confiere la autorización de plantearla, le propondremos que por esta vez y como primera partida, se destine á la dotación de la Caja de previsión la cantidad necesaria para la adquisición de mil obligaciones de la Compañía con el cupón corriente; y muy grato será por cierto para el Consejo y para las futuras Juntas generales, si las circunstancias permiten ir leván-

tando el edificio cuya primera piedra se ha de colocar en este día con vuestro beneplácito.

SEÑORES:

Hemos terminado la exposicion de nuestra gestion durante el ltimo ejercicio; hemos tratado de presentar con toda precision el estado actual de la Compañía; y viendo por fin confirmadas nuestras previsiones del año pasado, hemos podido decir á la Junta:

«Ha llegado el caso de que las acciones entren á disfrutar de un excedente disponible de los productos líquidos.»

No nos es dado prever el porvenir; pero desempeñado este ya de las dificultades legadas por el pasado, las utilidades venideras podrán tener su natural aplicacion á las acciones encanto constituyan excedentes realizados en Caja, procedentes bien de ultiores productos líquidos, ó bien de productos pendientes de cobro. Tan sólo diremos que los resultados del ejercicio corriente referentes á los cinco meses trascurridos, arrojan un aumento de 20 por 100 aproximadamente sobre igual periodo de 1873:

Corresponde por turno la reeleccion ó el reemplazo del señor baron Gustavo de Rothschild. No ponemos en duda que la Junta se servirá renovar su mandato.—Los otros tres turnos corresponden á otras tantas vacantes, punto sobre el cual no se halla todavía el Consejo hoy en el caso de poder formular proposicion determinada.

Acuerdos.

1.º La Memoria y las cuentas que la acompañan quedan aprobadas.

2.º La Junta general aprueba la reparticion de 57 rs. (15 francos) por accion, que se efectuará desde 1.º de Julio próximo en canje de los cupones núms. 12 á 29 inclusive.

3.º La Junta general confirma la autorizacion otorgada en 2 de Junio de 1872 para las obras de prolongacion de una via desde la linea general de Manzanares á Córdoba, hasta la poblacion y distrito minero de Linares.

4.º La Junta general reelige miembro del Consejo de administracion al señor baron Gustavo de Rothschild.

5.º La Junta general, adhiriéndose á lo expuesto respecto á la creacion de la Caja de prevision á favor del personal, aprueba la adquisicion con aplicacion á la misma de 1 000 obligaciones de la Compañía, de 1 900 reales con el cupon corriente, y confiere al Consejo de administracion amplios poderes para dictar todos los reglamentos necesarios á su planteamiento y gestion.

LA ISLA DE CUBA

Y SUS CAMINOS DE HIERRO.

IV.

En el siguiente cuadro que hemos extractado de la Memoria de Obras públicas en lo referente al año 63, y en lo tocante al año 73, de los datos que se han servido enviarnos los señores administradores de las compañías (1), se demuestra la recaudacion obtenida por nuestros caminos de hierro en ambas épocas con expresion de sus respectivos productos por kilómetros.

Resulta la recaudacion de 1863 en. pesos. 4.211.751 05

Y la de 1873 en. » 8.621.003 37

Aumento. pesos. 4.409.252 32

(1) Aprovechamos esta oportunidad para mostrar nuestra profunda gratitud á los expresados señores por la finura y eficacia con que atendieron á nuestra indicacion.

Cuadro comparativo del producto de los caminos de hierro entre 1863 y 1873.

	Kilómetros en explotacion.	Producto bruto.	Producto por kilómetro
Habana.....	{ 1863 239 1.390.564'63 1873 254 1.767.851'65		5.834'64 6.961'13
Cárdenas y Júcaro...	{ 1863 174 1.134.319'31 1873 269 1.878.025'01		6.525 6.981'50
Matanzas.....	{ 1863 92 672.083'55 1873 134 1.133.004'51		7.350'88 8.455'25
Bahía y Coliseo, incluido ramal de Guanabacoa.....	{ 1863 147 952.146'03 1873 147 1.303.960'79		6.477'18 8.870'48
Sagua.....	{ 1863 113 279.614'20 1873 113 626.102'78		2.491'24 5.540'73
Oeste.....	{ 1863 52 87.253'54 1873 101 475.517'21		2.988'65 4.708'08
Trinidad.....	{ 1863 30 69.712'12 1873 30 78.959'39		2.353'55 2.631'97
Cienfuegos.....	{ 1863 69 290.803'51 1873 69 460.060'08		4.246'05 6.667'53
Marianao.....	{ 1863 10 48.419'63 1873 10 170.054'55		4.841'96 17.005'45
Caibarien.....	{ 1863 22 50.607'05 1873 46 344.163'28		5.149'27 7.481'81
Guantánamo.....	{ 1863 21 82.950'74 1873 21 142.754'81		4.062'23 6.797'85
Santi-Spiritu.....	{ 1863 9 7.666'62 1873 39 119.184'59		866'28 3.056'01
Cuba (1).....	{ 1863 26 145.611'01 1873 33 121.364'72		5.646'03 3.677'70
Puerto Príncipe (2)...	{ » » » » » »		» »

Nótase desde luego, como hemos visto ya, un aumento de pesos 4 409.252'32 en el referido periodo de diez años; cuyo progreso es debido, sin duda alguna, bien á los 276 kilómetros de via prolongada, bien al desarrollo progresivo que trae á la agricultura la existencia de los caminos de hierro, ó ya en fin al aumento de produccion obtenida en las fincas azucareras, á causa de los muchos aparatos de vapor colocados en las mismas, durante el precitado periodo.

Tenemos ya conocido nuestro producto bruto por kilómetro y por compañías, en 1873; cuyo término medio resulta ser de pesos 6.809, tipo mayor que el de algunos países de Europa.—Veamos ahora el producto por dias y por Compañías tambien.

(1) La produccion figurada en el 73, corresponde al año 72.

(2) No hemos podido hacer figurar este camino en el presente trabajo por que carecemos de dato alguno referente al mismo.

COMPANIAS.	PRODUCTO BRUTO POR DIA.
Habana.	pesos 4.843'43
Cárdenas y Júcaro.	» 5.145'27
Matanzas.	» 3.104'12
Bahía.	» 3.572'49
Sagua.	» 1.715'35
Oeste.	» 1.302'78
Trinidad.	» 216'32
Cienfuegos.	» 1.260'43
Marianao.	» 465'90
Caibarien.	» 942'91
Guantánamo.	» 391'10
Santi Spiritu.	» 326'53
Cuba.	» 382'50
Total.	pesos 23.619'13

Resulta, pues, que nuestros caminos de hierro, tuvieron un ingreso diario en el año de 1873 de pesos 23.619'13, por término medio, y de pesos 64'71 por kilómetro y por día.

Terminaremos este capítulo ofreciendo al lector un estado comparativo de las líneas que había en explotación en Europa el año 62—no tenemos datos más recientes—y de los ingresos obtenidos en el mismo año, para que se vean los productos por kilómetro comparado con el de Cuba y consignar después las consideraciones que se nos ocurren.

Hé aquí dicho estado:

	Longitud explotada por término medio.	Producto total de las explotaciones	Producto por kilómetro.
	kilómetros.	Pesos.	Pesos.
Francia.	10.522	91.523.915	8.698
Gran Bretaña é Irlanda.	18.028	138.441.823	7.679
Austria.	5.556	35.784.513	6.404
Prusia.	6.040	35.012.202	5.879
España.	2.560	9.479.680	3.703
Bélgica.	1.861	10.506.043	5.645
Confederación Germánica.	5.667	28.048.000	4.949
Rusia.	2.706	13.390.649	4.948
Italia y Estados pontificios.	2.347	9.842.031	4.949
Holanda.	363	1.793.825	4.951
Suiza.	1.086	4.239.049	3.903
Dinamarca.	174	502.752	2.889
Portugal.	153	284.926	1.862
Turquía.	64	6.142	955
Cuba.	1.019	4.868.191	4.777
	57.227	379.410.450	

De esta comparación se deduce que en el indicado año del 62 diferíamos del término medio europeo en pesos 1.842 por kilómetro explotado, pues entre los países citados da un tipo de pesos 6.629, y Cuba lo da de pesos 4.777; pero en cambio se vé también que casi estábamos en parangón con Prusia, Bélgica, Confederación Germánica, Rusia, Italia, Holanda y Suiza y que superábamos á los demás países de aquel continente.

ESPAÑA EN EL CONGRESO DE LILLE.

Hé aquí como se expresa la *Revue scientifique de la France et de l'Etranger* acerca de los trabajos presentados por el brigadier Ibañez.

«Entre las comunicaciones dirigidas á la sección de matemáticas, debemos citar particularmente la descripción de los trabajos geodésicos y topográficos del mapa de España por el general Ibañez. Estos trabajos, emprendidos hace cerca de veinte años, no se han interrumpido nunca á pesar de las críticas circunstancias que España ha atravesado.

En estos momentos las operaciones continúan en todas partes donde es posible instalar los instrumentos, y pronto veremos los efectos de esta perseverancia, que sólo puede compararse á la de Delambre y Méchain, efectuando sus operaciones geodésicas en la época más crítica del Terror.

Para fundar en España la ciencia geodésica en buenas condiciones, por consejo de algunos políticos ilustrados el general Ibañez y su sábio colega, Sr. Saavedra, que ha muerto hace algunos años, vinieron á Francia y fueron á Inglaterra y á Alemania para estudiar los métodos nuevos y comprar los instrumentos que les permitieran alcanzar la precisión mayor posible. Obtuvieron del gran artista francés Brunner, la construcción del mejor aparato para medir bases que se haya empleado hasta hoy. La medida de la base central de Madrilejos, efectuada con este instrumento, hace un gran honor á los ingenieros españoles, y les señala un lugar distinguido en el arte difícil de las observaciones de precisión. La triangulación de primera clase se ha apoyado sobre esta base, y verificada con instrumentos excelentes construidos casi todos por Repsold, de Hamburgo. Esta triangulación está casi terminada hoy, y las operaciones topográficas y catastrales han podido relacionarse fácilmente con ella. Las triangulaciones de orden inferior han procurado puntos de partida de una exactitud rigurosa. Se ha emprendido una nivelación de precisión; se han establecido mareógrafos en varios puertos, y se ha concluido la nivelación entre Alicante y Santander, pasando por Madrid. Se va á empezar una serie de observaciones con el péndulo de reversion destinadas á determinar la intensidad de la gravedad en diferentes puntos de la Península. Se ha estudiado con cuidado la acción que ejercen las montañas sobre la plomada. Las latitudes y las alturas azimutales se toman en los vértices de los triángulos, dirigidos en el sentido de los paralelos. Deben medirse tres nuevas bases.

Estos trabajos se han realizado con un personal formado en un espacio de diez á doce años apenas. El general Ibañez está autorizado para escoger este personal entre los cuerpos de ingenieros, artillería, estado mayor, caminos, minas, montes, que todos han contribuido á la formación de un cuerpo de geógrafos, cuya aptitud es incontestable, y que funciona con una regularidad perfecta.

Este cuerpo está auxiliado por 300 topógrafos, que son á la vez operadores cuidadosos y hábiles dibujantes. El general Ibañez ha dado acerca de la organización de este cuerpo, dependiente del ministerio de Fomento, detalles interesantísimos. Ha podido también dar á conocer los resultados que ha alcanzado, apoyándolo en pruebas. Ha presentado la primera hoja del mapa de España cromolitografiado en la escala de 1/50.000, con el relieve del suelo, representado por curvas horizontales trazadas á la distancia de 20 á 20 metros, y por cotas intermedias de 10 en 10. Este mapa es el de los alrededores de Madrid. Es de un aspecto agradabilísimo, efecto de la buena elección de los tintes convencionales que facilitan su lectura sin recargarla, y su exactitud es tal, que se puede seguramente hacer sobre ella todos los anteproyectos de trabajos públicos, caminos, canales, vías férreas, etc. En fin, el general Ibañez ha adoptado una resolución que debe ser muy aplaudida para evitar los inconvenientes de las proyecciones; esto es, sustituir pura y simplemente un poliedro de caras planas á la porción de la superficie de la esfera terrestre, que está ocupada por la Península española.

Así ha podido España, apenas entrada en la lucha y gracias á la voluntad enérgica de algunos hombres instruidos y entu-

siastas, colocarse en un lugar distinguidísimo en la ciencia geográfica. Por un lado la Asociación geodésica internacional de los grados de los meridianos de Europa, ha designado al general Ibañez para formar parte de la comisión permanente de esta asociación, y por otra la comisión internacional del metro le ha nombrado presidente de la comisión permanente encargada de las operaciones destinadas a dar al nuevo tipo de las medidas el carácter de autenticidad y las garantías de precisión indispensables.

Este doble homenaje al mérito y a la perseverancia de un hombre cuya modestia es igual a su talento, debe ser una compensación para la noble tierra de España, tan desgraciada y tan digna de simpatías.

CANAL DE SUEZ.

Segun una Memoria enviada al *Foreign-Office* por el vice-cónsul inglés de Port-Said, el tráfico del canal de Suez va siempre en aumento.

En 1873, el movimiento total ha llegado a 2.085.279 toneladas, de cuyo número el pabellón inglés representa 1.500.000 toneladas repartidas en 810 buques, lo que da una proporción de 69 por 100 en el de los buques y de 72 por 100 en el porte, respecto del movimiento general del tráfico. En cuanto al número de viajeros, se ha elevado a la cifra de 65.335.

El mismo cónsul anuncia también, segun los informes que ha recogido, que los ingresos de la Compañía del canal han sido de 911.032 libras esterlinas, en cuyo total Inglaterra ha figurado por 647.833 libras; y añade que no ha habido dificultad en mantener la profundidad de agua necesaria; y que el único obstáculo serio con que ha tenido que luchar la Compañía son los depósitos de fango que se forman a la entrada de Port-Said.

Segun un telegrama de Ismailia, fecha 10 de Setiembre, han pasado el canal, desde el día 1.º a la expresada fecha, 33 buques; y los ingresos por el servicio del tránsito, desde el 1.º al 10 de Setiembre, ambos inclusive, se han elevado a la suma de 615.000 francos.

En los ocho meses trascurridos desde el 1.º de Enero al 31 de Agosto de este año, los ingresos publicados por el Boletín semanal se ha elevado a 16.807.258 francos, lo que corresponde a 2.100.907 al mes, por término medio; y suponiendo que este promedio de ingreso mensual continúe, y los cuatro meses últimos den 8.403.628 francos, el total de este año será de 25.210.886 francos.

Los gastos de 1874 no se conocerán hasta que se publique la Memoria; pero ateniéndonos a los de 1873, resulta que los gastos obligatorios, que comprenden las cargas sociales, los de administración, de conservación, de tránsito, de las aguas, etc., etc. se elevaron a 17.346.108 francos.

quedando para los intereses de los bonos nuevos y de las acciones. 7.864.778 »

Total igual de ingresos y gastos. 25.210.886 francos.

MOVIMIENTO DE LOS FERRO-CÁRRILES PRUSIANOS.

Los ferro-carriles explotados en Prusia durante el año 1873 han tenido una extensión de 13.632 kilómetros, descomponiéndose como sigue:

Ocho líneas pertenecientes al Estado, tres a particulares administradas por el gobierno, y 37 a particulares explotadas también por particulares y de las cuales 9 no se explotaban aun en toda su extensión.

Entre las provincias mejor dotadas de ferro-carriles se deben citar:

La Sillesia, que posee. .	1.869 kilómetros.
Las provincias renhanas. .	1.845 —
El Brandebourgo. . . .	1.595 —
Sajonia.	1.483 —
Prusia.	1.200 —

El capital invertido en construir las líneas concedidas por el Estado a Compañías, en la parte completamente en explotación de las mismas hasta fines de 1872, ascendía a la suma de 767.245.877 thalers, ó sean 11.503.633.152 reales, lo que da un coste medio por kilómetro de 1.123.832 reales.

El conjunto de la explotación de los ferro-carriles prusianos durante el ejercicio de 1872, dió un excedente de ingresos sobre los gastos representado por 71.475.833 thalers (1.072 millones de reales) ó sean 5.657 thalers (85.000 rs.) por kilómetro; lo que dá un promedio de interés al capital de 7'54 por 100.

Las acciones han obtenido un dividendo medio de 7'10 por 100, comprendidos los intereses; estos, sin la garantía del Estado para aquellos caminos a que se aplica, resultan de un 5'77 por 100 del capital.

El fondo de reserva y de renovación ha llegado a la suma de 23.848.827 thalers, ó sean unos 358 millones de reales.

Para completar estas noticias, es necesario citar las vías férreas de uso exclusivo de las minas y de la industria. A fin de 1872, se contaban 31, con una longitud total de 665 kilómetros; las cuales construidas unas para tracción con máquinas y otras con caballos, han ocasionado un gasto de establecimiento de 39.253.212 las de la primera categoría, y de 63.437.340 las de la segunda ó sean los tramvias.

FABRICACION DEL PAPEL.

No es esta la primera vez que publicamos datos sobre la fabricación del papel; pero como la importancia de esta industria viene como a servir de termómetro del progreso en general, nos complace consignar de tiempo en tiempo el resultado de cada nueva estadística.

Los Estados Unidos poseen 800 fábricas dotadas de 3.000 máquinas, que suministran anualmente 200 millones de kilogramos de papel.

En Inglaterra hay 850 fábricas y 1.500 máquinas, produciendo 175 millones de kilogramos de papel continuo y 120 millones hecho a mano, ó de tina; en janto 189 millones de kilogramos.

Francia cuenta de 250 a 280 establecimientos, con 350 máquinas y produce 75 millones de kilogramos, de los cuales exporta 11 millones.

Segun una estadística publicada por Mr. Rudal, existen en todo el mundo 3.939 manufacturas de papel, que emplean 90.000 hombres y 180.000 mujeres, no comprendiendo otras 100.000 personas que se ocupan en el recogido, transporte y comercio de los trapos y otras materias de que fundamentalmente se hace el papel.

La producción total de cada año se evalúa en 7.200 millones de libras de papel, de las que 3.600 millones se emplean en la imprenta, 400 millones en la correspondencia particular, 960 en el comercio, 800 en la instrucción pública, y 1.410 millones en otras diversas aplicaciones.

EL LAGO TITITACA.

El *Scientific american*, refiere que el lago Tititaca es el más elevado de los grandes depósitos de agua que se conocen y que no se hiela jamás. Dos pequeños vapores, de 100 toneladas cada

uno, le recorren, teniendo que producir el vapor con estiércol de llama ó vicuña, único combustible que se encuentra en el país. No hay árboles hasta una distancia de 150 millas.

Los vapores cuestan, sobre poco más ó menos, su peso en dinero, porque ha sido necesario subirlos pieza por pieza, y el coste del transporte ha duplicado su precio primitivo.

Una Compañía de vapores ha pedido á la Bolivia el privilegio exclusivo de navegar por el lago Tititaca y el río Desaguadero, hasta el lago Pampa, con una garantía de 6 por 100 sobre el capital y una participación en todas las minas nuevas que se descubran. El profesor Orton, que es el viajero que más recientemente ha visitado aquella región, consigna que el lago Tititaca está á una altura de 300 piés menos de la que indican ordinariamente los geógrafos.

La verdadera altitud es de 12 493 piés, y en el verano baja cuatro piés; estando comprobado este hecho por las nivelaciones consecutivas del ferro-carril de Arequipa que acaba de concluirse. Esta línea va del Pacífico al lago Tititaca, y este, el lago, tiene sobre poco más ó menos la extensión del Ontario. Poco profundo hacia el Oeste y el Norte, lo es mucho por el Este y el Sur.

Se encuentra una isla sobre la cual se elevan las ruinas coloniales é imponentes del Templo del Sol, y á su alrededor monumentos que atestiguan la habilidad y la magnificencia de los incas. Se ven también torres destinadas á sepulcros y palacios de una gran antigüedad.

VARIEDADES.

EL ARSENAL DE FOU-TCHEOU.

Esta denominación pudiera dar á suponer que se trata de un establecimiento destinado á la fabricación de armas, municiones y otros objetos de guerra; pero no es así; sino que constituyen el arsenal varios astilleros y talleres afectos á la construcción de buques, con una accesoria para trabajos metalúrgicos.

El principal objeto de este arsenal ha sido facilitar el medio de dar á los chinos una marina de guerra y de transporte, y de utilizar la gran riqueza metálica, sobre todo la de hierro, que posee la provincia de Fokien.

El puerto de Fou tcheou ha sido elegido para la creación de un establecimiento marítimo militar por la gran facilidad que hay de ponerlo en defensa, pues la entrada del río Min está sembrada de islotes y montañas en buena disposición para recibir fortalezas, y diez millas más arriba las colinas ribereñas cierran el curso de esta vía fluvial de manera que permite la colocación de torpedos que impidan en absoluto el paso. Además, el arsenal colocado en este puerto tiene la ventaja de estar cerca de una gran población con altos funcionarios que ejerzan constante vigilancia sobre los trabajos, y de una aduana cuyos rendimientos puedan servir para cubrir en primer término las atenciones del establecimiento. El virrey Tso, iniciador del proyecto, residía en Fou-tcheou cuando la fundación del arsenal, y ofreció dirigir por sí los trabajos preliminares: otra circunstancia favorable para la colocación del establecimiento en el expresado puerto.

El programa fué presentado por Giquel, y es el siguiente:

- 1.º Creación de talleres y astilleros propios para la construcción de máquinas y buques.
- 2.º Creación de escuelas para formar contramaestres de construcción, maquinistas y capitanes de navegación.
- 3.º Contratación de un personal europeo suficiente para llevar á cabo los trabajos é instruir á los chinos.
- 4.º Instalación de un dique de marea para reparación de buques.
- 5.º Organización de un taller para trabajos metalúrgicos.

El arsenal se inauguró en 1867, cuando llegó Giquel de Fran-

cia, á donde había ido en busca del material y personal necesario para plantear el establecimiento; y á los tres meses de esto, se dió principio con toda solemnidad poniéndose la quilla de un transporte.

Hoy el departamento metalúrgico comprende un espacio de 4 190 metros cuadrados; la calderería 2 400 metros; el departamento de ajuste, 2 400; el departamento de montaje 800; la fundición 2 400; el departamento de cronometría, 720; los fuelles pequeños, 2 160; las máquinas de serrar 1 620; los talleres de modelos y carpintería, 1 440; los astilleros de construcción cuentan con tres gradas; y por último, el arsenal ocupa una extensión total de 47 hectáreas rodeadas de un foso que deja aislado completamente el establecimiento.

Los alojamientos para el personal europeo y personal chino, así como las escuelas están situados foso por medio, sobre el cual hay un puente de comunicación, y en esta una puerta que se cierra de noche, quedan lo sólo en el arsenal una guardia de soldados chinos.

El personal europeo se compone de 52 personas y el chino de 2 600 entre estos hay 500 obreros para madera, 600 para hierro, 130 aprendices practicando, 300 alumnos, 500 soldados, y los demás son individuos de todas categorías que sirven de inspectores ó vigilantes del trabajo. El director general es un ingeniero francés.

El arsenal lleva construidos hasta hoy 15 vapores de guerra: una corbeta de 250 caballos, nueve transportes de 150 caballos cada uno, y cinco goletas de á 80 caballos.

CRÓNICA.

Estafeta sucursal. Hace algunos días que se halla establecida en la calle de Claudio Coello (barrio de Salamanca) una estafeta sucursal de correos que servirá de ensayo para las demás que se proyectan establecer en esta capital. En dicha estafeta se recibe toda clase de correspondencia y certificados, excepto papel del Estado y alhajas.

Estudios. Se ha concedido autorización á una empresa particular para hacer los estudios de la línea férrea de Mérida á Cáceres.

Emisión de los bonos. Dice la *Correspondencia*:

«Aunque la suscripción de bonos, no ha dado un resultado muy satisfactorio para lo que algunos creían, la verdad es que, aun sospechándolo así, el señor ministro de Hacienda, ha procedido muy cuerdate realizando esta subasta, como decían personas que, al parecer, conocen bien sus propósitos, puesto que de este modo consigna un precedente que puede ser un poderoso apoyo para sus ulteriores proyectos.»

No entendemos las ventajas del *precedente*, si, como dice el colega, el resultado de la suscripción ha sido malo.

Ferro-carril de Segovia. Los Sres. de Blas, Locatelli y don Meliton Martín han conferenciado el lunes con el señor duque de la Torre sobre cierto proyecto de ferro carril á Segovia, que tan útil puede ser y cuya necesidad se viene sintiendo desde hace mucho tiempo.

Recompensas. Se ha concedido la cruz de tercera clase del Mérito militar, por servicios especiales, al jefe del movimiento del ferro carril del Mediodía, Sr. D. Luis Sabouré, y de segunda clase á los inspectores del movimiento D. Eduardo Auribles, don Antonio Lopez Ochoa y D. Manuel Gonzalez Membrillera.

Por servicios especiales en la asistencia prestada á heridos y otros trabajos relativos á la guerra, se han concedido cruces de segunda clase del Mérito militar al ingeniero del ferro-carril del Norte D. Carlos Gubus, al inspector primero D. José M. Roncale y al jefe y sub-jefe de la estacion de Madrid, Sres. D. Gabriel Peña y D. Domingo Pozuelo; y de primera clase á D. Perfecto Martínez y D. Enrique Berredá, jefes respectivos de las estaciones de Miranda y de Irun; al jefe de traccion D. Aquiles Provern y maquinista D. Alfredo Locrosiey.

Proyectos sobre el arreglo de la Deuda. El señor ministro de Hacienda ha prorogado hasta fin de Octubre próximo el plazo que hasta el 30 del corriente habia dado á la comision de arreglo de la Deuda, en atencion al retraso que ha sufrido la reunion de datos que la misma necesitaba, y que no han podido facilitarle las oficinas con la perentoriedad que era de desear.

Reclamaciones de la Deuda. Durante el mes pasado mandó abonar la Junta de la Deuda, segun la *Gaceta* oficial, 519 reclamaciones importantes 3.991.521 esc. 48 milésimas: 831.548'58 en renta perpétua al 3 por 100 interior; 800 en renta perpétua exterior al 3 por 100; 3.155.200 en obligaciones del Estado por ferro-carriles; 313.800 en Deuda del material del Tesoro, y 2.658.667 en deuda del personal del Tesoro.

Cable costero. Parece que se trata de establecer un cable telegráfico submarino entre Valencia y Barcelona.

Villalva á Segovia. El Director de Obras públicas, D. Lino Peñuelas, con una comision, ha celebrado una conferencia con el señor duque de la Torre, con objeto de hablarle del proyectado ferro-carril de Villalva á Segovia, del cual ya nos hemos ocupado.

Emision de los bonos. La suscripcion á los bonos del Tesoro de la segunda serie, ha producido escasamente 23 millones de reales hasta ahora, si bien parece que aun faltan algunos datos de provincias que no creemos alteren mucho la cifra anterior.

El señor ministro de Hacienda no ha dado próroga especial ninguna para la suscripcion al empréstito de Bonos, á pesar de lo que se habia dicho.

Cámara de suspension. Dentro de pocos dias debe ensayarse un buque en la travesía de Douvres á Calais, provisto de un salon suspendido.

Sabido es que el objeto de esta innovacion consiste en sustraer completamente á las personas sensibles á los efectos del balance y la cabezada de los buques, haciendo desaparecer la causa principal del mareo.

Segun los ingenieros ingleses, todas las probabilidades están en favor del nuevo sistema. Para aumentar los atractivos del viaje, el salon suspendido, cuyas dimensiones son 350 piés de longitud por 40 de ancho, está provisto de todo cuanto puede contribuir á asegurar la comodidad de los pasajeros. El vapor, en cuyo centro está suspendido el salon, es de ruedas, anda con una velocidad de seis leguas y media por hora, y tiene dos palos, uno á popa y otro á proa, para poder utilizar el viento aliviando á las maquina.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

Compañía ibérica de riegos.—En cumplimiento de lo pre-

venido en el art. 43 de los estatutos de esta Compañía, se convoca á Junta general ordinaria de accionistas para el dia 25 del mes de Octubre próximo.

La Junta se verificará á las dos de la tarde de dicho dia, 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 secretaría, y en Lóndres en el núm. 12, Bishopsgate Street Within, antes del dia 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 Cadiz, relativo á la adquisicion de esta linea.

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

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

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

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

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

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

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

En París, en la Sociedad general de Crédito Moviliario español, boulevard Haussmann, 25, esquina á la calle 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 dia 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 especial-

mentese sobre las que resultan de las dos proposiciones que anteceden.

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

El número de 50 acciones da derecho á un voto.

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

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

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

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

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

FÁBRICA EN VENTA.

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

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

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

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

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

GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO DE ESPAÑA Y PORTUGAL.

INDICADOR mensual de los servicios de todas las líneas férreas de la Península.

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

Este cuaderno, que sale á luz el día 1.º de cada mes, con tiene todos los datos indispensables á los viajeros.

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

Para los pedidos, suscripciones y anuncios, dirigirse, por carta ranqueada, al Administrador de la GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO.—Calle de Leganitos, 17, entresuelo, izq. MADRID.

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.

FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

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

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

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

CONSERVACION

48 RS. ARROBA.

Y

DE

BLANCURA

26 LIBRAS.

DE LAS

Y



ROPAS LAVADAS CON ELLOS.

SE SIRVEN Á DOMICILIO.

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

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

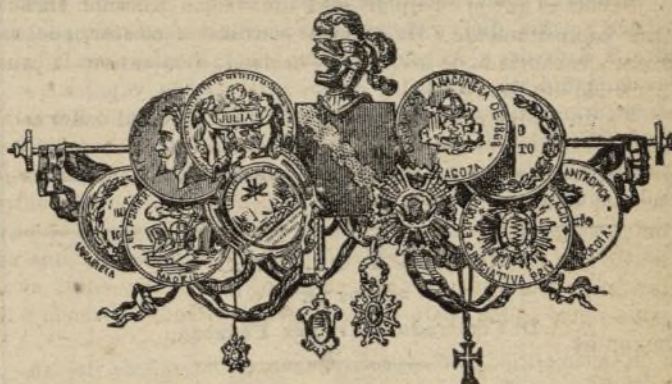
GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIÁ.

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

CASA CREADA POR 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)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

ANO XIX.

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

GACETA INTERNACIONAL.

Esta revista hispano-americana se publica semanalmente en
Bruselas, en castellano, y se consagra a 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 a 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.

VAPORES DE MEDITERRANEO 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 Mediterraneo y Cette ó Marse-
lla, con indicacion de los dias de salida, precios del pasaje, du-
racion de la travesia y noticias interesantes acerca de las como-
didades con que se efectúan los viajes.

NUBES Y FLORES.

VERSOS DE

D. Fernando Martinez Pedrosa

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

Cuatro pesetas con retrato y tres sin él.

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

CASA ESTABLECIDA EN 1844.

SRES. WHILTEY PARTNERS, LIMITED,

DE LEECHES INGLATERRA.

Ingenieros de sanidad é hidráulicos, constructores de máquinas y fundidores

Premiados en las Exposiciones de Nueva-York, Leeds
Sheffield, Londres 1862, Paris 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.

LA MODA ELEGANTE ILUSTRADA.

PERIÓDICO

EXCLUSIVO PARA SEÑORAS Y SEÑORITAS.

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

CADA AÑO REPORTE

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

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, escarpías, placas de junta, tornillos
y redoblones para ferro-carriles.

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

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



VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

Salidas de Cádiz. el 30 de cada mes.

Salidas de Santander. el 15 de id.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.					
		VIAJEROS.		Mercan cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.		
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.	
Madr. á Alic. y Toledo													
Madrid á Cartagena...													
Albacete á Cartag...													
Alcazar á Ciud.-Real													
Manzanares á Córdoba.													
Norte de España.....	9 al 15 Setiembre.				858.010	659'82	382.468	717'25		31.427		8'79 0/0	
Tunela á Bilbao.....													
Valencia á Almansa y Tarragona													
Sevilla á Cádiz.....	10 al 16 Setiembre.				81.649	513'52	89.763	564'54		8.114		9'03 0/0	
Córdoba á Sevilla.	10 al 16 Setiembre.	5.251	96.992	163.555	251.547	101.310							
Zaragoza á Barcelona.													
Barcelona á Pamplona.													
— á Francia...													
— á Tarragona.													
— á Sarria													
Lérida á Reos y Tarrag.													
Alar á Santander.....	9 al 15 Setiembre.				181.238	944'59	186.631	962'96		5.333		4'09	
Langreo á Gijon.....													
Palencia á Leon.....													
Córdoba Málaga.....													
Medina á Zamora y Vi go á Orense.....													
Ciudad-Real á Badajoz.	10 al 16 Setiemb..				209.546		245.081			189.085			
Utrera á Moron.....													

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 19 AL 25 DE SETIEMBRE DE 1874.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 65	11 70	11 65	11 62	11 65	11 60
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 70	.. ..	11 62	11 60	11 70	.. ..
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	15 ..	.. ..	15 10	15 20	15 ..	15 10
Deuda del personal.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Material del Tesoro no preferente con interés.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Bonos del Tesoro.....	42 ..	42 ..	41 95	42 ..	42 ..	42 75
Deuda amortizable de primera clase.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Deuda amortizable de segunda ídem.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	99 ..	99 50	99 50	99 50	99 50	99 60
ACCIONES DE CARRERAS GENERALES.—6 ^o /o anual						
Emisión de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs.....	20 50	2 55	20 55	20 60	20 60	20 40
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	20 10	20 10	20 20	.. ..	20 ..	20 05
Idem id. id. de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Acciones de Banco de España.....	132 ..	131 ..	131 ..	131 ..	132 50	133 ..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banco popular español de Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..

CAMBIOS OFICIALES.

	Daño.	Beneficio
Albacete.....	.. ..	1/4
Alicante.....	.. ..	1/4
Almería.....	.. ..	1/2
Avila.....	1/2 ..	.. ..
Badajoz.....	.. ..	1/4
Barcelona.....	.. ..	1
Bilbao.....	.. ..	1/4
Burgos.....	.. ..	1/4
Caceres.....	1/2 ..	.. ..
Cádiz.....	.. ..	3/8
Castellón.....	par ..	.. ..
Ciudad-Real.....	1/4 ..	.. ..
Córdoba.....	par p.	.. ..
Coruña.....	3/4 ..	.. ..
Cuenca.....	.. ..	.. ..
Gerona.....	1/4 ..	.. ..
Granada.....	.. ..	1/8
Guadalajara.....	par p.	.. ..
Huelva.....	.. ..	.. ..
Huesca.....	.. ..	1/4
Jaén.....	par ..	.. ..
León.....	.. ..	1/2
Lérida.....	.. ..	1/4
Logroño.....	par ..	.. ..
Lugo.....	.. ..	.. ..
Málaga.....	3/4 ..	.. ..
Murcia.....	.. ..	3/8
Orense.....	.. ..	.. ..
Oviedo.....	.. ..	1/8
Palencia.....	par ..	.. ..
Pamplona.....	.. ..	1/4
Pontevedra.....	.. ..	.. ..
Salamanca.....	1/4 ..	.. ..
San Sebastián.....	.. ..	1/2
Santander.....	.. ..	1/2
Santiago.....	7/8 ..	.. ..
Segovia.....	1/2 ..	.. ..
Sevilla.....	.. ..	1/4
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 16 AL 22 DE SETIEMBRE.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 16.	DIA 17.	DIA 18.	DIA 19.	DIA 21.	DIA 22.
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	11 97	11 95	11 90	11 92	11 95	11 90
Títulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	16 80	16 75	16 70	16 75	16 80	16 75
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Bonos del Tesoro.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Sociedad catalana general de crédito.....	.. ..	.. ..	49 ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banco de Barcelona.....	84 25	82 25	82 25	82 ..	82 ..	82 ..
Crédito mobiliario barcelonés.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Caja barcelonesa.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Sociedad de crédito mercantil.....	24 60	24 ..	24 ..	.. ..	23 75	23 50
Camino de Barcelona á Francia.....	34 75	35 ..	35 ..	35 ..	34 50	34 50
— de Tarragona á Barcelona.....	.. ..	.. ..	52 ..	52 51	.. ..	.. ..
— de Zaragoza á Barcelona.....	18 25	18 25	18 50	18 50	.. ..	.. ..
Canal de Urgel.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Alumbrado por el gas en Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..

Londres, á 90 d/f.....	49 60	..
París, á 8 d/v.....	5 07	..
Hamburgo, á 8 d/v.....	..	..
Genova, á 8 d/v.....	..	..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ÚLTIMOS 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 Alio	París 19 de Set 220 ..
1860.....	625.000	1.900	57	Abril — Octub.	.. ..	Norte.....	— — — 207 25
1869.....	92.618	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 17 Set.... 307 50
.. ..	177.044	1.900	3 0/0	Enero.—Julio.	.. ..	Zaragoza á Pamplona...	— — — 125 ..
1869.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	.. ..	Córdoba á Málaga.....	— — — 55 ..
1868.....	290.000	.. ..	57	.. ..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	— — — 226 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Sevilla á Jerez.....	— — — 72 ..
.. ..	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real á Badajoz...	— — — 42 ..
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 47 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Targ. á Martorell y Barc	— — — 95 25
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Noroeste.....	Bruselas 17 Set ... 61 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lérida á Reus.....	París 19 de Set.... 25 75
.. ..	.. ..	2.000	3 0/0	.. ..	.. ..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 97 ..
.. ..	.. ..	1.900	3 0/0	.. ..	.. ..	Almansa á V. y Tarrag.	— — — 17 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª série
1871-72.....	1.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 665 ..
						Gran Central-Peninsular	

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