

# 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.

CÁDIZ: D. José Maria de Rivas calle de San Pedro.

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

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

### Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



## SE SUSCRIBE EN MADRID

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

### PRECIOS DE LA SUSCRIPCION

#### Madrid y Provincias.

Por un año. . . . . 100 rs  
Por seis meses. . . . . 50  
Por tres id. . . . . 25

#### Ultramar y Extranjero.

Por un año. . . . . 150.  
Por seis meses. . . . . 75

### ANUNCIOS.

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

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

## RESÚMEN.

Ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz.—Cuestión del Banco de Castilla.—Ferro-carriles del Noroeste de España.—VII.—Razon de fuerza mayor.—Cargo injusto.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Exposicion de las provincias del Este.—Subasta de cupones.—Ferro-carriles peninsulares.—Túnel de la Mancha.—Los abordajes.—La isla de Cuba y sus caminos de hierro.—El Faraday.—Metales preciosos.—Crónica.—Sindicatura de la quiebra de Sarriá.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

### FERRO-CARRIL DE SEVILLA A JEREZ Y CÁDIZ.

En la Junta general de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz celebrada el 30 del mes último, se aprobó y aceptó definitivamente el contrato en venta que, para la disolucion anticipada y liquidacion de aquella Compañía, habia presentado D. Jorge Loring.

Este resultado habrá podido sorprender á algunos que creian que la compra de la línea de Sevilla á Jerez y Cádiz se hacia por la de Córdoba á Sevilla; pero parece que las proposiciones del Sr. Loring eran algo más ventajosas y estaban formuladas de un modo más concreto y terminante.

La cesion del camino de Sevilla á Jerez y Cádiz á una persona cuyas conexiones con las de Málaga, Granada y Belmez son bien conocidas, nos hace esperar que la fusion de todas las líneas andaluzas en una sola Compañía no se hará esperar mucho tiempo.

Esos ferro-carriles pueden formar una red de más de mil kilómetros, en cuya administracion se conseguirán grandes economías, cuando todas dependan de un sólo centro.

Tambien podrá disponer la nueva Sociedad de las minas de carbon de Belmez y de las de hierro que hoy poseen los interesados en las líneas fusionadas, asegurándose así el combustible, los rails, las traviesas metálicas y otros artículos necesarios para la explotacion, como hacen con grandísima ventaja otras empresas.

Creemos, pues, que la trasferencia de la línea de Cádiz, es el primer paso para la realizacion de una Sociedad poderosa que ha de contribuir grandemente al desarrollo de los intereses materiales de la region más hermosa y más productiva de España.

En nuestro próximo número daremos más detalles.

### CUESTION DEL BANCO DE CASTILLA.

Algun periódico diario de gran circulacion habia dicho hace ya dias que la cuestion pendiente entre el señor ministro de Hacienda y el Banco de Castilla estaba á punto de resolverse de una manera satisfactoria, lo cual en efecto ha sucedido con gran satisfaccion por nuestra parte.

No teniamos encargo de defender los intereses del Banco de Castilla, ni siquiera un conocimiento exacto de la cuestion que se debatía; pero las noticias que habian llegado á nuestro conocimiento no nos dejaban la menor duda de que la reclamacion del Banco era justa, y por lo tanto de aquellas que nos corresponde apoyar, como si digéramos de oficio.

En el fondo, se trataba del perjuicio que necesariamente habia de producir á los intereses del Banco de Castilla la emision de 300 millones de pesetas en Bonos del Tesoro; emision cuyo inevitable y natural resultado habia de ser producir una baja en el precio de los Bonos, de los cuales el Banco en cuestion poseia una gran cantidad en cartera, y que, en efecto, al anunciarse la emision, bajaron desde



44 á 41'25; si bien en el momento en que escribimos se han repuesto, quedando á 45'95.

Por otra parte, como por el decreto de emision de los Bonos nuevos, se admiten en pago del 50 por 100 de las suscripciones los cupones vencidos en 30 de Junio último, el descuento de estos cupones, que se hacia anteriormente á 52 por 100 de pérdida, se redujo á la mitad y se negociaban corrientemente á 26 de quebranto solamente. Semejante brusco movimiento produjo en la Bolsa una gran agitacion y las más vivas protestas; pero no son las actuales circunstancias en que se encuentra la prensa las más propicias para referir las graves interpretaciones á que el asunto se prestaba, ni conduce directamente á nuestro propósito el dilucidarlo. Los periódicos extranjeros le han dado, sea dicho de paso, una gran importancia; mas para nosotros es puramente incidental en este momento.

El caso es que la nueva emision de Bonos perjudicaba al Banco de Castilla, que aceptó del gobierno una gran suma de estos valores en el concepto de que, por las condiciones legales de su emision, no podian aumentarse, y es más que probable que el Banco, al aceptar los Bonos, asegurase sus intereses, estipulando de una manera concreta que no se hicieran nuevas emisiones.

El asunto se ha arreglado ya, como hemos dicho al principio; pero esto no obsta para que nos ocupemos de él; antes por el contrario, conviene que se sepa lo ocurrido, para que las cosas queden en su lugar, y para dejar consignada esta solucion como un precedente, como caso de jurisprudencia.

Hé aquí lo que parece ha sucedido:

Al contratar el Banco de Paris la adquisicion de los Bonos, que despues sirvieron para la garantía de los Billetes hipotecarios emitidos por el Banco de Castilla, al que aquel cedió sus derechos, el gobierno se comprometió solemnemente á no aumentar la emision de Bonos, ni llevar á cabo la de ningun otro valor admisible en pago de bienes nacionales.

El Banco de Castilla no ha intentado sin embargo la justa reclamacion á que tenia derecho; sino que, habiendo celebrado en 26 de Febrero de este año un contrato con el Sr. Echegaray, á la sazón ministro de Hacienda, para proporcionar 100 millones al Tesoro, con el fin á la vez de sostener y hacer subir el precio de los Bonos, el Sr. Camacho se empeñaba ahora en rescindir el citado contrato de una manera violenta y perjudicial á los intereses del Banco.

Al cabo de dos meses de grandes batallas, la cuestion se ha transigido de una manera equitativa, aunque desnaturalizando el contrato, y viniendo este á quedar reducido á un simple préstamo con garantía de Bonos, llevando el vencimiento por mitad á 31 de Diciembre del presente año y 28 de Febrero del próximo de 1875, con interés de 9 por 100, y devolviendo el Banco de Castilla el excedente de Bonos que el Sr. Echegaray queria se conservasen en una sola mano para evitar su depreciacion.

Tal es la historia de lo sucedido: la solucion ha sido equitativa; pero indudablemente hubiera sido mejor no haber hecho necesario alterar el contrato celebrado en 26 de Febrero entre el Banco de Castilla y el ministerio de Hacienda, que entonces regia el Sr. Echegaray. De estas

discusiones y alteraciones referentes á contratos firmes y obligaciones solemnemente estipuladas, nunca sale bien parado el crédito de la nacion. Y el crédito público es como el honor, del cual, como ha dicho uno de nuestros grandes poetas,

«no admite mancha, ni doblez, ni arruga.»

## FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

### VII.

Si fuésemos á examinar todos los puntos secundarios á que aludimos en el último párrafo de nuestro artículo anterior, necesitaríamos, no sólo de un espacio de que no podemos consagrar al exámen de todos ellos, sino tambien estar en interioridades y perfecto conocimiento de hechos y de noticias que sólo á la Direccion de la Compañía del Noroeste incumben y pertenecen. Nosotros no queremos discurrir sino con el auxilio de aquellos datos que pertenecen al dominio público, y que por haber aparecido en Memorias, dictámenes y documentos oficiales, han llegado hasta nosotros, y de los cuales podemos usar libre y desembarazadamente. Entre estos datos, sin embargo, hay algunos tan conocidos y tan evidentes por lo relacionados que están con los acontecimientos de todos presenciados, que ellos bastarán á nuestro propósito para hacer justicia seca á cada cual, deduciendo lo que más convenga á los intereses generales del país en primer lugar, y á los de las provincias gallegas y asturianas despues. Si al hacer esto, y al elegir por norte de nuestras aspiraciones esos intereses que están por encima de todos los demás, podemos apoyar á una Empresa de tanta monta despues de haber dejado aquellos intereses á salvo, lo decimos con ingenuidad, tendremos una satisfaccion en ello; pero nunca sacrificaremos los primeros á la segunda, porque estamos persuadidos de la armonia que existe entre todos los intereses legítimos, y sabemos por esperiencia los peligros que se originan sacrificando lo principal á lo accesorio.

Hecho es de todos conocido que la Compañía del Noroeste, guiada por un celo patriótico digno de aplauso y alabanza, ha sido la única que consiguió hacer sus carriles en España. No es menester un grande esfuerzo para comprender que la fabricacion de material tan importante exigia sacrificios de tiempo y de dinero, porque no era posible figurarse que desde el primer día hubieran de quedar vencidas las grandes dificultades con que han luchado las naciones más industriales antes de conseguir carriles buenos.

Tampoco podia contar la Empresa con una cantidad ilimitada, vista la extension y la importancia de nuestra industria siderúrgica; y aunque el establecimiento de la Felguera, que se encargó de este nuevo é importantísimo adelanto en nuestro país, disponia de grandes elementos, de la esperiencia y pericia de hombres como los señores Duro y compañía, fácil era preveer que, sólo merced á una regularidad esquisita en la fabricación, recibiria el Noroeste las cantidades necesarias de carriles para sentar via en las diferentes secciones de la red y en los plazos fijados de antemano.

Durante algunos años existió esta regularidad con al-



gunas interrupciones; y cuando más precisa se hacia, y cuando era de suponer que aumentara y se fijase en virtud de la práctica y de la experiencia, acontecimientos públicos con el carácter más marcado de fuerza mayor vinieron á trastornar todos los cálculos y todas las esperanzas. La fábrica de hierro de la Felguera recibia una buena parte de sus materiales de Somorrostro en Vizcaya. El movimiento extraordinario de exportacion que se inició en 1872, trajo consigo algunas primeras dificultades no invencibles, que el fabricante y la Empresa dominaron con sacrificios pecuniarios; pero cuando la via de Bilbao se encontraba literalmente cuajada de buques á la carga; cuando pasaban de 100 los de vela y de 70 los vapores que esperaban con ansiedad para llenar de mineral de hierro sus bodegas; cuando todo hacia presumir que aquellas montañas de hierro se trocaban en veneros de oro, estalló la sublevacion carlista; la extraccion del codiciado metal se hizo imposible; y así como perdieron y se escarmentaron los capitales bilbainos y extranjerios, así alcanzó el golpe inesperado á la fabricacion asturiana y de rechazo á la Empresa cuyos actos discutimos.

Cualquiera que haya estado al frente de un establecimiento fabril, cualquiera que haya dirigido una de esas empresas modernas, cuya esquisita organizacion exige como condicion primera que funcionen todas y cada una de sus partes con perfecta regularidad, podrá calcular el trastorno que sobreviene cuando falta uno de los puntos de apoyo principales. Sucede entonces lo que vemos cuando en una máquina complicada se rompe el más insignificante piñon, el eje de menor cuantía; hasta las ruedas principales se paran y se entorpecen, y no hay medio de continuar la marcha mientras el quebranto no se repone. Carecer de carriles nacionales, equivale á decir que hay que buscarlos en el extranjero, y además del tiempo necesario para encontrarlos ó fabricarlos de las dimensiones exigidas por el contrato de construccion, debió tropezarse de seguro con la desconfianza que á toda Europa inspiraban los asuntos españoles, y con exigencias muy naturales y prudentes por parte de los extranjerios; pero sensibles y gravosas por todo extremo para nosotros. Compañía conocemos á la cual exigió un fabricante de carriles en Inglaterra que depositase el total importe de su material *antes de empezar á fabricarle*.

Y no se crea que semejantes exigencias, tan pesados gravámenes sólo han tenido lugar respecto al punto concreto que acabamos de citar. Por desgracia mucho del material necesario en los caminos de hierro tiene que importarse en el país y lo que acabamos de decir se ha repetido y se está repitiendo todavia respecto á locomotoras, á llantas y ejes y ballestas, á material de telégrafo y á otra multitud de efectos que antes se obtenian con ciertas facilidades relativas.

Esto mismo pudiéramos patentizar respecto á capitales y recursos de crédito. Aunque el dinero no se fabrica y se espense como el material fijo ó de traccion, elabóranse, sin embargo los recursos en forma de adelantos, de préstamos ó fianzas, por operaciones que, si no son materiales son delicadas como ninguna otra y sufren alternativas y percances, tanto mas difíciles de comprender, cuanto que pertenecen al terreno moral. Nada hay tan esquisitamente

sensible, tan precavido y aun pudiéramos decir, tan medroso, como el dinero ó el capital, y una Compañía puede tener hechos sus arreglos, puede haberse creado á fuerza de prevision, una reserva importante, y de la noche á la mañana ver que esta desaparece al nuevo impulso de un sencillo y lacónico telegrama. Muchos y notables ejemplos pudiéramos citar de negocios que se tenian por hechos en firme en 1872 y que se deshicieron como la niebla ante el viento apenas llegaron á las naciones europeas las primeras noticias de los desvarios iniciados á fines de aquel año. A la caída de D. Amadeo sucedió una ruina general, y cuando los capitales más saneados y robustos se resintieron hasta el punto de verse reducidos á la mitad y á la tercera parte, podemos imaginarnos sin que nos conste y sin que tengamos datos precisos sobre la materia, que es lo que le sucederia á la Compañía del Noroeste, teniendo, como tenia entonces, sus obras en el mayor grado de desarrollo y siete ú ocho mil obreros que pagar con la puntualidad que hay que pagar al obrero. No creemos que sea necesario continuar examinando otros puntos secundarios; tendríamos tarea para muchos números. Lo dicho basta para que nuestros lectores se persuadan de razones que están á la vista de todos. Si nos hemos detenido en apuntar y explayar tal ó cual ejemplo, es porque advertimos que todavia hay gentes que hablan como sino hubiesen salido de los buenos tiempos de 1860, ó como si los lamentables acontecimientos que perturban todo trabajo no fuesen bastantes á explicar la situacion angustiosa en que se encuentran, no una, sino todas las empresas de ferro-carriles. Verdad es que la mayor parte de las principales están en pié y se sostienen, porque cuentan con los capitales extranjerios comprometidos en ellas; pero esto no es razon para que se ataquen con mayor encono, para que se tenga ménos miramiento y consideracion con aquellas Compañías españolas que han construido un número respetable de kilómetros sin más auxilio que sus propias fuerzas.

Despues del exámen hecho, queremos dilucidar otro punto importantísimo que no es posible descartar en el trabajo de discusion en que nos vemos empeñados. Hemos leído varias veces y en estos últimos dias se nos ha vuelto á decir, que, si la Empresa del ferro-carril gallego hubiera caído en otras manos, aquel estaria hecho, con lo cual se parece insinuar otro cargo á la Compañía actual, porque acudió á la subasta y porque en ella ofreció mayores ventajas que todos los licitadores. Aquí tambien encontramos que se han perdido en muchas cosas la memoria; y como los hechos auténticos relacionados con la concesion que nos ocupa, dan motivo para dirigir el cargo hácia otra parte, la imparcialidad nos impone el deber de tratarle con detenimiento, y por eso aplazamos la tarea hasta el próximo número.

B.

#### RAZON DE FUERZA MAYOR.

Segun se nos asegura por informes que tenemos motivos para creer fidedignos, parece que el Consejo de Estado ha devuelto ya informada al ministerio de Fomento la instancia elevada por 17 Compañías de caminos de hierro en construccion, solicitando que, para el cumplimiento de sus



respectivos contratos, no se las impute el tiempo perdido por causa de las circunstancias anormales porque viene atravesando el país.

El informe del Consejo de Estado en pleno, como no podía ménos [de esperarse de la ilustración de aquel alto Cuerpo, está inspirado por los principios más estrictos de justicia, y nosotros, siempre ansiosos por la prosperidad de tan útiles empresas, no podemos ménos de felicitar al señor ministro de Fomento y al Director de Obras públicas si, aceptando los principios del luminoso dictámen del Consejo, contribuyen, con la actividad é ilustración que les son propias, á salvar en un breve plazo la grave dificultad que amenaza por momentos comprometer seriamente cuantiosos intereses.

### CARGO INJUSTO.

La *Epoca* había dirigido á la empresa del Norte un cargo injusto que otro colega, también diario, desvanece de la manera más concluyente, expresándose en los siguientes términos:

«Solo la pasión política puede explicar el que periódicos como la *Epoca* supongan que la empresa del ferro-carril del Norte ha incurrido en responsabilidad permitiendo que el tren del domingo retrasara dos horas su llegada á Madrid, con el objeto de que el Sr. Ruiz Zorrilla se detuviese á visitar á sus hermanas en el Escorial.

»No ha existido tal retraso, ni por lo tanto semejantes responsabilidades. El tren que debía llegar á las ocho y cuarenta minutos de la mañana, á esa hora llegó el domingo como llega todos los días. Lo que ocurrió, y eso no creemos que el gobierno, ni la empresa del ferro-carril del Norte, ni la misma *Epoca* pueden impedirlo, fué que el Sr. Ruiz Zorrilla abandonó el tren-correo en que venia, para tomar el express que llega á Madrid dos horas más tarde, con objeto de visitar á sus hermanas en el Escorial.

»Ya ve la *Epoca* con cuanta sinrazón dirige sus cargos siempre que se ocupa de hechos en que presume pueda haber responsabilidad para alguno de los hombres más caracterizados de nuestro partido.»

### PRENSA EXTRANJERA.

*La Liberté*.—«Hemos llamado la atención de los capitalistas y de los rentistas sobre las obligaciones de prioridad del Norte de España, títulos que al curso actual son la colocación de fondos más remuneradora que puede realizarse en obligaciones de ferro-carriles: están á 207'50 y se va á cortar un cupon neto de 7'50 francos en el mes de Octubre.»

Publica un artículo muy extenso acerca de la fusión de las Compañías de Sevilla á Jerez y Cádiz y de Córdoba á Sevilla, encaminado á demostrar que la primera de ellas es la que obtendría de la fusión mayores beneficios y ventajas.

*La France financière*.—El corresponsal de este colega en Madrid le da cuenta de varios asuntos, entre ellos de la cuestión pendiente á la fecha de la carta, entre el Banco de Castilla y el ministro de Hacienda Sr. Camacho.

El corresponsal está equivocado al decir que la cuestión consistía en que, habiendo el Sr. Echegaray encargado al Banco la negociación de bonos del Tesoro mediante una comisión determinada, el ministro actual quería reducirla. A pesar de este error de hecho, el colega de París tiene razón al censurar que un mi-

nistro trate de faltar á lo estipulado con los que contrataron con antecesoros suyos en el departamento de Hacienda.

«Segun ese principio, añade, habría de ponerse en tela de juicio todo lo hecho por todos los ministros de la revolución de 1868, desde los Sres. Figuerola y Ruiz Gomez, hasta el Sr. Echegaray, sin olvidar á los Sres. Ladikó, Tutau y Candau. Todo, pues, se reducirá á mucho ruido para nada.»

*Journal des chemins de fer*.—Ocupase del estado actual de la Compañía del Noroeste de España; pero cometiendo inexactitudes al consignar los hechos, que quitan toda autoridad á sus palabras.

Del consolidado español exterior, dice que no ha variado y que se cotiza á 18.

*Journal des actionnaires*.—El Norte de España, dice, se ha re- puesto algo, avanzando hasta 152'50.

«Algunas ventas han llevado el Córdoba á Sevilla á 500 francos.

»No tenemos ninguna alteración que consignar respecto de Zaragoza á Pamplona.

»Madrid á Zaragoza y Alicante está á 261'25 sin modificación notable respecto de la semana precedente.

»El moviliario español ha progresado todavía algunos francos y está á 585.»

*La Semaine financière*.—«Los fondos españoles, un poco más firmes á 18 1/8 la exterior, y la interior á 12 11/16.»

Publica una larga carta remitida tratando el asunto de la fusión de las líneas de Córdoba á Sevilla y de Sevilla á Jerez y Cádiz, en el sentido de los que consideran que la primera concede poco á los interesados en la segunda. Su argumento principal consiste en consignar que, para 1879, la Compañía de Córdoba á Sevilla concluirá de percibir la subvención del Estado concedida por veinte años.

Dice que la liquidación de la Sociedad de las minas de estaño de Zamora ha sido acordada por la última Junta general de accionistas quedando nombrados liquidadores MM. Exelman, de Poix y Alary.

*Moniteur des intérêts matériels*.—Ocupase del programa de nuestro gobierno para la subasta (ya verificada) de tres trimestres de cupones de la deuda interior, de bonos del Tesoro, de acciones de carreteras y de obligaciones de ferro-carriles, así como de las del Tesoro vencidas, por una suma efectiva de 6.250.000 pesetas. En cuanto á la deuda exterior, dice que el gobierno se reserva tomar disposiciones tan pronto se decida el modo de efectuarse el pago.

*La France financière*.—Oree que el señor ministro de Hacienda, «no solamente se ha enajenado las simpatías de la alta banca inglesa, francesa y belga, sino también las de los capitalistas españoles.»

Ocupase de la fusión de las Compañías de Sevilla á Jerez y Cádiz y de Córdoba á Sevilla, diciendo que los tenedores de gran número de acciones de la primera no aceptan la proposición sino se aumenta el tipo de 40 francos; mientras que los accionistas en pequeño están dispuestos á aceptar lisa y llanamente la proposición.

*L'Industrie*.—«El Moviliario español, dice, con firmeza, á 587 francos.»

«En España, añade en otro lugar, el ministro de Hacienda lucha con complicadísimas dificultades financieras. Sin embargo, el anuncio de algunas ventajas obtenidas por el ejército liberal ha hecho subir el precio de los fondos españoles. Se negocia la exterior á 18 1/4, y la interior á 12 13/16.»

Dice que se ha formado en París un comité de obligacionistas de la Compañía del Noroeste de España.



## DOCUMENTOS OFICIALES.

## MINISTERIO DE HACIENDA.

## EXPOSICION.

Sr. Presidente: Para llevar á cabo lo dispuesto en el decreto de 26 de Junio último, relativo á la reduccion de los intereses de la Deuda pública, y hacerlo por los procedimientos que mejor pudieran conducir al acierto, se creó por otro decreto de 26 de Julio siguiente una Junta, cuyo dictámen ha de formar parte de la informacion destinada á preparar resolucion de tanta importancia. Constituida aquella inmediatamente, dió principio de seguida á sus trabajos; mas como su juicio ha de basarse sobre datos de carácter oficial que habian de suministrar las dependencias administrativas, y los reclamados á este propósito por la Junta no hayan podido reunirse por completo sino hace pocos dias, es forzoso prorogar el breve plazo que en razon á la índole del asunto, y fiando en el celo de los vocales de la Junta, se habia fijado á esta para la terminacion de sus trabajos en 30 del presente mes; y al efecto tengo el honor de someter á la aprobacion de V. E. el siguiente decreto.

Madrid 29 de Setiembre de 1874.—El ministro de Hacienda, Juan Francisco Camacho.

## DECRETO.

De acuerdo con lo propuesto por el ministro de Hacienda, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se prorroga al 31 de Octubre próximo el plazo señalado en el decreto de 26 de Julio último para terminar sus trabajos á la Junta encargada de emitir dictámen acerca de la forma más conveniente de llevar á cabo la reduccion de los intereses de la Deuda pública.

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

## MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: Visto el proyecto presentado por la Compañía cesionaria de las minas de Riotinto para la construccion de un muelle-embarcadero en el Odiel, como término del ferro-carril que dicha Compañía esta construyendo desde las referidas minas al puerto de Huelva:

Vista una exposicion presentada á nombre de la misma Compañía en solicitud de autorizacion para emprender desde luego las obras del muelle-embarcadero en su primer tramo recto;

Oido el informe de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos,

El Presidente del Poder Ejecutivo de la República, de acuerdo con lo propuesto por esa Direccion general, ha tenido á bien resolver lo siguiente.

1.º Se autoriza á la Compañía cesionaria de las minas de Riotinto para el establecimiento de un muelle-embarcadero en el Odiel, como término del ferro-carril de Riotinto á Huelva.

2.º La Compañía podrá desde luego construir el primer tramo recto comprendido entre la costa y la línea de más bajas aguas, con sujecion al proyecto que ha presentado y con las modificaciones propuestas por el ingeniero jefe de la provincia, bajo cuya vigilancia se ejecutarán las obras.

3.º La Compañía presentará un nuevo estudio del segundo trozo del muelle con los datos necesarios para fijar definitivamente su emplazamiento y avance en la ría, de modo que no ofrezca obstáculo alguno á la navegacion.

Lo digo á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 25 de Setiembre de 1874.—Navarro y Rodrigo.—Sr. Director general de Obras públicas.

## FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

*Rusia.* Es pasmoso el pasto que suministran á la especulacion los ferro-carriles moscovitas. En Marzo de este año, la suscripcion pública á las acciones de las líneas de Fastovo y de Orenbourg, por un capital nominal de 10.100.000 rublos, produjo una demanda de treinta veces la suma solicitada; en Abril, la suscripcion á las acciones de las líneas del Vistula y del Ural, por un capital nominal de 13.422.000 rublos, se cubrió más de cien veces. Esta enormidad de demandas, producida por la especulacion, continúa en proporciones notables; si bien no con tanta exageracion como en los dos casos citados.

*Inglaterra.* En la semana terminada el 13 de Setiembre próximo pasado, los ferro-carriles ingleses han recaudado 1.171.067 libras esterlinas, contra 1.153.821 en la correspondiente del año 1873; y el producto medio por dia y kilómetro resulta de 179 pesetas, contra 176.

*Francia.* El diario oficial francés publica los ingresos de los ferro-carriles en el primer semestre de este año, comparados, no ya con los del período correspondiente de 1873, sino con los del año 1869, considerado como normal en cuanto al tráfico de los caminos de hierro.

El cuadro comparativo presenta en el rendimiento kilométrico de los caminos de las seis grandes Compañías de la red antigua, comprendido el ferro-carril de circunvalacion de Paris, un aumento de 3.667 francos, que representa en cinco años un crecimiento de 13'45 por 100, ó de 2'70 por 100 anual por término medio.

El excedente para los caminos de la red nueva es sólo de 13<sup>5</sup> francos, lo que representa únicamente un aumento de 1'40 por 100; pero es necesario advertir que, mientras la longitud de la red antigua ha permanecido siendo casi la misma, 9.247 kilómetros en 1874 y 9.347 en 1869 (la disminucion proviene de la pérdida de las líneas situadas en el territorio cedido), la longitud de la red nueva se ha elevado, desde 7.530 kilómetros, hasta 8.172, por la agregacion de líneas nuevas y aun poco productivas. En las líneas diversas, independientes de las seis grandes redes, resulta disminucion; pero la explotacion se ha acrecentado, de 430 kilómetros, á 1.181, y no hay medio de hacer una comparacion útil, siendo tan grande el aumento.

El 14 de Setiembre ha sido adjudicada la concesion de una línea férrea de Besanzon á Morteau.

*Italia.* La Cámara de Comercio de Turin se ha ocupado desde fines de Agosto de un proyecto de ferro-carril desde la antigua capital del Piamonte á Marsella, pasando por Saluzzo y Dronero. La Cámara ha recibido una carta del cónsul general de Francia en Turin y una nota de Mr. Decazes, ministro de Negocios extranjeros, manifestando que la Direccion de Obras públicas de su nacion está en tratos con la Compañía de Paris-Lyon-Mediterráneo, para la concesion á esta de una línea de Gap á Brianzon, línea que perderia una gran parte de su importancia, si no se prolongara por el territorio italiano hácia Bardonneche y Turin. El duque de Decazes manifiesta su deseo de que se insista cerca de los diputados de Turin para presentar este trazado como preferible al de Salozzo y Dronero.

## EXPOSICION DE LAS PROVINCIAS DEL ESTE.

El jueves último se abrió de nuevo la Exposicion de productos de la region del Este, que se habia cerrado durante el verano; y al dia siguiente se reunieron para constituirse y comenzar sus tareas los Jurados elegidos por los expositores; pues en esta Exposicion, y contra la costumbre generalmente admitida, los miembros del Jurado no deben su eleccion al gobierno, ni á la



empresa organizadora, si no á lo que pudiera llamarse en su clase el sufragio universal. Hé aquí la lista de los jurados:

- Excmo. Sr. D. Emilio Castelar.  
 — Sr. Duque de Fernán-Núñez.  
 Illmo. Sr. D. Ignacio J. Escobar.  
 Sr. D. Antonio Aguilar.  
 Excmo. Sr. D. Emilio Arrieta.  
 Illmo. Sr. D. Francisco Javier de Bona.  
 Sr. D. Pedro Antonio Alarcon.  
 Sr. D. José María Alonso de Beraza.  
 Excmo. Sr. D. Eduardo Alonso Colmenares.  
 — Sr. D. Victor Arnau.  
 — Sr. D. Simeon Avalos.  
 — Sr. D. Antonio Caballero de Roda.  
 — Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo.  
 — Sr. D. Francisco de Cárdenas.  
 Sr. D. Carlos Frontaura.  
 Excmo. Sr. D. Federico Hoppe.  
 — Sr. Conde de Llobregat.  
 — Sr. D. Hilario Nava y Caveda.  
 — Sr. D. Alberto Quintana.  
 — Sr. D. J. Romero y Robledo.  
 — Sr. D. Servando Ruiz Gomez.  
 — Sr. Conde de Toreno.  
 — Sr. D. Augusto de Ulloa.  
 — Sr. D. Bernardo Iglesias.  
 Sr. Conde de las Almenas.  
 Excmo. Sr. D. Salvador Albacete.  
 — Sr. D. Manuel Danvila.  
 — Sr. D. Pedro Moreno Rodriguez.  
 — Sr. D. Antonio Ramos Calderon.  
 Sr. D. Emilio Ruiz de Salazar.  
 Sr. D. Francisco Sanz.  
 Illmo. Sr. D. Luis Rute.  
 Excmo. Sr. D. Francisco Julian.  
 Sr. D. Francisco Boronat.  
 Sr. D. Antonio Aura Boronat.  
 Excmo. Sr. D. Eduardo Chao.  
 Sr. D. Adolfo de Quesada.  
 Excmo. Sr. Marqués de Alcañices.  
 — Sr. D. Victor Balaguer.  
 — Sr. D. Acisclo Victor Miranda.  
 — Sr. D. Luis Mayans.  
 — Sr. D. Eleuterio Maissonave.  
 — Sr. D. Dionisio Lopez Roberts.  
 — Sr. D. Félix Gomez de la Serna.  
 Sr. D. Isaae Gonzalez de Goyeneche.  
 Illmo. Sr. D. Mariano Carderera.  
 Sr. D. Prudencio Alvarez.  
 Sr. D. Vicente Bas y Cortes.  
 Excmo. Sr. D. José Euduyen.  
 — Sr. Marqués de Acapulco.

Una comision nominadora, designada al efecto, y despues de retirarse á deliberar, propuso para formar la mesa, y fueron elegidos por unanimidad.

Presidente: Sr. Mayans.  
 Vicepresidentes, Sres. Chao y Quintana.  
 Secretario, Sr. Alonso de Beraza.  
 Vice-secretario, Sr. Bas y Cortes.

Por invitacion del Excmo. Sr. D. José Emilio de Santos, director gerente de la Exposicion, y en tal concepto miembro nato del Jurado, se invitó á los señores presentes para que designaran las secciones á que quisieran pertenecer; y verificada que fué la division del Jurado en secciones, estas se reunieron separadamente para nombrar cada una su presidente y secretario, quedando elegidos:

*Artes gráficas.* Sr. Aguilar, presidente; Sr. Ruiz de Salazar, secretario.

*Objetos metálicos.* Sr. Balaguer, presidente; Sr. Salazar secretario.

*Tejidos.* Sr. Balaguer, presidente, Sr. Aura Boronat, secretario.

*Materiales de construccion.* Sr. Nava, presidente; Sr. Rute secretario.

*Auxiliares de la industria.* Sr. Chao presidente; Sr. Martorell secretario.

*Sustancias alimenticias.* Sr. Mayans presidente; Sr. Beraza secretario.

### SUBASTA DE CUPONES.

En la subasta celebrada el jueves último en la Direccion general de la Deuda para amortizar hasta 25 millones de reales efectivos de cupones de efectos públicos vencidos, se han presentado 685 pliegos que contenian 732 proposiciones, ofreciendo dichos valores desde el 50 por 109 hasta la par, si bien de estos últimos son pocas,

### FERRO-CARRILES PENINSULARES.

*Córdoba á Sevilla.* Los ingresos, en la penúltima semana, presentan un aumento de 2 451 pesetas.

*Norte de España.* Aumento de 55.797 pesetas. Ultimo curso en aquella semana 151'25, en la Bolsa de París.

*Alar á Santander.* Aumento en los ingresos de 3.729.027 (suponemos que desde principios del año).

*Zaragoza á Pamplona y Barcelona.* Disminucion de 17.720 pesetas.

*Ferrocarriles portugueses.* Los ingresos han tenido una disminucion de 2.559 francos.

Ultimo precio, 187'50.

### TÚNEL DE LA MANCHA.

Hemos dicho ya que este proyecto, de que tanto se ha ocupado nuestra GACETA presentando y analizando cuantos sistemas se han propuesto, ha entrado en la época de su ejecucion práctica.

Hé aquí algunas noticias que Mr. Bergeron ingeniero correspondiente de la Compañía ha suministrado al Congreso científico:

Los capitalistas y hombres de ciencia que adelantan esta gigantesca empresa piden una concesion de 30 años, en lugar de los 99 otorgados generalmente á las Compañías de ferro-carriles, y no solicitan garantia de interés ni subvencion. Además, están dispuestos á gastar 4.000.000 de francos, que es la suma considerada como necesaria para los primeros estudios.

El proyecto en cuestion consiste, como repetidamente lo hemos dicho, en abrir dos pozos, en ambas costas francesa é inglesa, y dos galerías, de un kilómetro de longitud cada una, á partir del fondo de los pozos, y á una profundidad de 58 metros más baja que el fondo del mar. Los resultados de este trabajo preliminar no dejarán la menor duda acerca de la posibilidad de realizar la obra.

El alma de esta empresa, con los Sres. M. Chevalier, Leon Say y Rostchild, es Mr. Lavalley, el ingeniero que ha vencido las mayores dificultades en la construccion del Canal de Suez, y sin el cual tan gigantesca obra acaso no se hubiera realizado. Mr. Lavalley estima en 150 millones de francos el coste de esta obra; los ingenieros ingleses creen que llegara á 240 millones. En cuanto



al túnel el citado ingeniero opina que debería construirse la mitad por Francia y la otra mitad por Inglaterra y para escitar á estos dos países á que impulsen enérgicamente la obra, debería estipularse una bonificación para el que hubiera trabajado más deprisa.

Los 4 millones que forman el capital preliminar están casi enteramente suscritos: el ferro-carril del Norte francés se suscribe por un millon de francos; las dos Compañías de Londres á Dover, por otro millon y Mr. Rostchild por 500.000 francos. Se espera que el baron Lionel de Rostchild se suscribirá por la misma suma. Mr. Duval ofrece 50.000 frs. por la ciudad de París, y los Sres. Chevalier, Leon Say y Lavalley se han suscrito cada uno por 25.000 francos. Es seguro que en ambos lados del estrecho muchas personas contribuirán con sumas grandes ó pequeñas para completar el capital necesario. Bastarian un poco de buena voluntad por parte de la administracion francesa y un ligero cambio de ideas en el Parlamento inglés, en lo concerniente al monopolio y la competencia, para que se realizase en cinco años una comunicacion directa entre París y Londres.

Mr. Caillaux, ministro de Obras públicas de la vecina República, ha preparado el proyecto de concesion; y, sin la suspension de las sesiones, estaria ya sometido á la Asamblea nacional. Pero el tiempo de las vacaciones no será perdido, porque el Duque de De-cazes debe someter á Lord Derby, ministro de Estado de Inglaterra un proyecto de convenio diplomático sobre el particular.

Es probable que el gabinete británico acoja de una manera favorable las negociaciones, puesto que en el proyecto están tomadas cuantas medidas se han considerado necesarias para el caso de guerra. A cada extremo del tunel se establecerá una compuerta que cualquiera de los gobiernos podrá abrir para inundarlo. Se ha calculado que para poner de nuevo el túnel en estado de circulacion bastará un trabajo de 2.000 caballos de vapor funcionando durante 40 dias.

Reunidos los fondos para los trabajos preparatorios, los concesionarios se comprometen á ejecutarlos, con derecho á renunciar su privilegio y el ensayo no les parece de resultados para presagiar un éxito feliz al proyecto.

Poseen nuevas máquinas que perforarian el túnel á razon de 1 metro y 20 centímetros por hora; y trabajando dia y noche se sabe el tiempo que se invertiria en abrir los 34 kilómetros, atacando la obra por ambas extremidades.

Estando el túnel á 120 metros bajo el suelo en la parte más profunda del canal, el recorrido subterráneo, comprendidas las bajadas de las costas, no tendrá ménos de 50 kilómetros; es decir que estas entradas en pendiente serian de 8 kilómetros; cada una.

Realizada la obra, el trayecto de París á Londres se recorreria en 8 horas. El precio del pasaje seria cinco veces el importe de las tarifas de los ferro-carriles ordinarios.

Bajo el punto de vista práctico de la ejecucion, no se considera que haya dificultades insuperables.

Como cuanto concierne á esta grandiosa obra es de sumo interés, añadiremos algo de lo que sobre ella encontramos en el *Journal des travaux publics*. Nuestro colega dice que se han formado dos asociaciones, una en Francia y otra en Inglaterra:

1.º Para proceder á los primeros trabajos de investigacion. á fin de comprobar la posibilidad de abrir el tunel entre Inglaterra y Francia.

2.º Para establecer las vias férreas de empalme necesarias para comunicar con dicho túnel: en Francia, sobre un punto de la red explotada por la compañía de los caminos de hierro del Norte; y en Inglaterra sobre un punto de las líneas explotadas por las Compañías de los del *South Eastern* y del ferro-carril *London, Chatham and Dover*.

Cada una de las dos asociaciones deberá suministrar dos millones de francos para los trabajos de prueba: la parte de Francia

está suscrita por completo, y tambien debe estarlo el contingente de Inglaterra.

La Sociedad inglesa se obliga á no tratar con otra Compañía que las citadas, para el enlace con el túnel.

Las tarifas de viajeros y mercancías se fijarán en su dia, oor lo que concierne á la parte francesa, por las cláusulas del pliego de condiciones de la Compañía del Norte; y por la parte inglesa con arreglo á las tarifas actuales de las dos Compañías antes expresadas; pero entendiéndose que cada kilómetro del túnel se cuenta como cinco, de los actualmente explotados por las empresas de ambos lados del canal. En el caso de que estas establecieran tarifas comunes, el producto total se distribuirá entre ambas partes trasportantes, á prorata del número de kilómetros recorridos sobre las vias de cada una de ellas.

El *Journal des travaux publics* consigna que en 14 de Julio último se solicitó del gobierno francés la concesion de un ferro-carril que «partiendo del punto que se determina del ferro-carril » del Norte, cerca de Calais, y penetrando en el mar en direccion de Inglaterra »

Los peticionarios son los señores: M. Chevalier, miembro del Instituto, inspector general honorario de minas; C. Bergeron, ingeniero civil; P. Christoffe, fabricante, miembro del ayuntamiento de París; F. Raoul Duval, ingeniero civil, miembro del Consejo superior de Agricultura, Industria y Comercio; lord R. Grosvenor, miembro de la Cámara de los Comunes de Inglaterra; W. Hawes, negociante de Londres; F. Kuhlmann, corresponsal del Instituto, presidente honorario del Tribunal de Comercio de Lille; A. Lavalley, ingeniero civil; H. Sieber, regente del Banco de Francia; P. Talabot, director general del ferro-carril de París á Lyon y al Mediterráneo, y M. Thomé de Gammond, ingeniero civil. (1)

En la peticion se solicita que el plazo de concesion empiece á contarse desde el dia en que se inauguró el servicio del túnel; que el Estado se comprometa á no conceder durante 30 años á otras Compañías de ferro-carriles penetrar en el mar desde las costas francesas en direccion de Inglaterra, y otras condiciones que ya hemos indicado, además de otras comunes á todo este género de concesiones.

Las obras deben empezar tan pronto como estén corrientes las autorizaciones de ambos gobiernos, y la concesion se entenderá caducada, si trascurriesen tres años sin haberse arreglado dichas autorizaciones, ó cinco sin empezar las obras.

No podemos ménos de desear la realizacion de semejante empresa, cuya influencia en las relaciones mercantiles son incalculables para los dos países más directamente interesados y aun para el resto de Europa.

Si el proyecto llega á tener éxito, como es de esperar, nuestra generacion presenciara seguramente el triunfo de una de las empresas más importantes de los tiempos modernos, una de esas conquistas harto más gloriosas que otras por las que han gastado miles de millones y vertidose torrentes de sangre.

## LOS ABORDAJES.

Las comunicaciones entre Europa y la América del Norte se han multiplicado de tal manera, que la ruta entre ambos continentes está sin cesar llena de buques. De aquí el nombre de *barca atlántica* dado por los americanos á esta via marítima. Pero si, bajo el punto de vista económico, es satisfactorio ver acrecentadas de dia en dia las relaciones europeo-americanas, no sucede lo mismo considerando el asunto en sus relaciones con la humanidad, pues la acumulacion de tantas naves en el mismo camino produce numerosos abordajes. De 1867 á 1871, estos choques han

(1) Autor del proyecto.

(N. de nuestra Redaccion).



llegado á 11.021, que han producido averías á 5.412 embarcaciones y una pérdida total de 854. El término medio anual de las colisiones ha sido durante el expresado período de 2.204, de los cuales 1.302 han sufrido averías y 171 se han perdido por completo.

¿Qué hacer para evitar estos desastres?

Desde 1780, Inglaterra había trazado las primeras reglas propias para prevenir los abordajes en el mar; pero desde entonces la navegación al vapor se ha establecido y desarrollado, y es precisamente cuando se ha sentido más la necesidad de dictar medidas para impedir los accidentes. El Parlamento inglés ha dictado un conjunto de leyes, disponiendo en suma que los barcos de vapor deban desviarse cuando encuentran á los de vela, y que en todos los casos los navegantes deben siempre tomar su derecha. Estas reglas, como acabamos de decirlo, no impiden los abordajes.

Con el objeto de remediarlos, el gobierno francés, en 1860, propuso al gabinete de San-James la reunion de un Congreso internacional que se ocupara de esta cuestion. Esta tentativa no tuvo éxito; pero después se han tomado ciertas medidas en interés de la navegación.

Todos los buques deben ir provistos de luces que los señalen desde lejos, precaucion que es buena, sobre todo cuando el tiempo está claro; pero es insuficiente durante las nieblas. Cuando apenas puede verse á algunos metros de distancia, no es posible el desviarse de su rumbo para salvar un obstáculo que viene directamente.

En la práctica, va en la proa de cada barco un vigilante de noche, que está encargado de advertir al oficial de cuarto todos los acontecimientos imprevistos; pero, desgraciadamente, el vigilante, que está siempre sólo, se duerme y deja por lo tanto de avisar el peligro.

En lugar de un vigilante, serian necesarios dos y que estuvieran colocados en un sitio donde no hubiera bancos ni sillas; pues no pudiendo echarse, se mantendrian despiertos. Además, seria preciso que, en lugar de estar seis horas, los vigilantes se relevaran de hora en hora. Estas precauciones serian seguramente muy buenas cuando el tiempo está despejado; pero, cuando está brumoso, habrian de tomarse otras. Convendria, en primer lugar, disminuir la marcha, á fin de que hubiera tiempo de hacer las maniobras para evitar los encuentros; en segundo lugar, llamar la atencion por diferentes medios, tales como el sonido de campanas, silbatos de vapor, cañonazos, toques de trompa ó de cualquier instrumento de largo alcance.

En general, el aire está en calma cuando hay niebla: por consecuencia, los sonidos pueden facilmente transmitirse. Cada minuto, por ejemplo, convendria hacer sonar las campanas de cierta manera. Silbatos especiales deberian ponerse en juego cada dos minutos, y por último dar ciertas notas con bocinas á otros instrumentos de gran alcance. Tal es un género de precauciones ya recomendadas á los marinos, pero que ellos no siempre ponen en práctica.

En el estado actual, por economía, los capitanes se dispensan frecuentemente de encender las luces reglamentarias. Encuentran que tirar cañonazos con frecuencia es demasiado costoso; y ni aun se sometian bastante facilmente á los silbidos y á los toques de un instrumento cualquiera. Para que semejantes prescripciones se cumplieran, seria necesario hacer responsables á los capitanes.

El abordaje ocurrido hace poco tiempo entre la *Ville du Havre* y el *Loch Barn* conmovió la opinion pública: el ministro de Marina de Francia tuvo que explicar en la tribuna las causas que determinaron tan gran siniestro; pero su determinacion, como era de esperar, tuvo que ser evasiva, quedando por lo tanto el público bajo el peso de la primera emocion.

Todos los espíritus rectos y juiciosos piensan que es ya tiempo de convocar un congreso internacional para conjurar, si es posi-

ble, los desastres demasiado frecuentes de los abordajes. La estadística que hemos dado al principio, prueba la extension del mal, que irá siempre agrandándose á medida que se estrechen las relaciones mercantiles entre los pueblos.

Creemos haber indicado el principal remedio; pero es necesario que un Congreso pueda completarlo y darle sancion.

Solamente se trata de saber si la marina mercante ejecutaria á la letra lo que se resolviese; pero respecto á este punto, las marinas militares, ya investidas de la policia del mar, podrian encargarse tambien de este ramo importante. Bastarian algunos años de una vigilancia rigurosa para reducir á los capitanes mercantes á conformarse con el convenio que se declare obligatorio.

Después de todas las pérdidas que la marina acaba de experimentar en estos últimos años; después de tantos desastres que han sumido en la desesperacion y la ruina á tantas familias, es preciso que los gobiernos no pierdan un solo minuto.

Creemos que ni una sola nacion rehusará su concurso á esta obra reparadora: en una cuestion que interesa tanto á toda la humanidad, es necesario dejar á un lado toda cuestion de amor propio nacional, y no considerar más que los resultados que habrán de obtenerse.

## LA ISLA DE CUBA

### Y SUS CAMINOS DE HIERRO.

#### V.

Entremos á tratar la cuestion del producto líquido—entre el capital realizado y los gastos de la explotacion—que es el que en la industria determina el interés al capital empleado.

Como hemos visto antes, el producto bruto realizado en 1873 asciende á la cantidad de pesos 621.003 con 37 céntavos.

Por datos que tenemos á la vista, aunque incompletos, puede decirse que en el expresado año, sólo una Compañía ha hecho sus gastos de explotacion con menos del 63 por 100 del capital realizado; lo cual aun tomando ese tipo deficiente por base arrojan los expresados gastos de explotacion un total de pesos 431.232\*12 céntavos.

Por manera que sólo hay una ganancia líquida nominal ó aparente de pesos 3 189 771 con 25 céntavos: y decimos nominal, porque esa ganancia en su mayor parte no pasa al accionista: es decir, no es repartible entre estos como debiera suceder, por cuanto la utilidad que aparece, salvo raras excepciones, tienen las Compañías que invertirlas, ya en la amortizacion de sus deudas ó intereses, cuyo peso las abruma, ó ya en la reparacion de las vías que bien lo necesitan ó bien en obras nuevas y adquisicion de material rodante.

Si á ese estado de cosas se agrega que las deudas referidas son contraídas en su mayor parte por empréstitos extranjeros, y que por lo tanto hay que remitir á las plazas donde se contrajeron las cantidades devengadas; entonces la cosa toma un aspecto más sombrío aun á causa de lo escandalosamente subido que se hayan hoy los giros; y todo esto naturalmente influye en que resulte una pérdida material para el accionista.

Pero es que hay más todavía.

Desde que principió la depreciacion de nuestro papel-moneda hasta el 1.º de Enero último, en que comenzó á regir el decreto de 17 de Diciembre de 1873, reconociendo á las empresas el derecho de cobrar sus precios de transporte con un recargo proporcional á la subida del oro, las indicadas empresas estuvieron recibiendo dicho papel por su valor nominal, con notable daño para sus intereses, por cuanto tenían que hacer sus erogaciones con el aumento progresivo que se observaba en los precios de todos los artículos de consumo general: aumento proporcional tambien á la subida del oro y de los giros aludidos.

Deslizándose las empresas por semejante pendiente, como es



visible á todas luces, no pudieron menos que alarmarse, é impulsadas por el aguijón de un deber ineludible, recurrieron ante el gobierno de la provincia en demanda de una solución que las salvara del abismo en que iban á precipitarse tantos intereses creados, tantos derechos adquiridos á la sombra de las leyes vigentes, y sobre todo, para que se evitaran las consecuencias que hubiera traído consigo á la riqueza y al bienestar del país, la ruina de las Compañías.

Por fortuna, el gobierno, midiendo las proporciones de la tempestad que se dibujaba en el horizonte expidió el decreto ya citado de 17 de Diciembre último, y el mal se conjuró en la forma aunque no en el fondo. Pero de todos modos, las Compañías hubieron de conformarse con los perjuicios sufridos hasta entonces y no podía ser de otro modo por cuanto no cabe en lo posible, evitar las consecuencias que traen consigo los hechos consumados.

Hé aquí pues, comprobado, con sobra de datos, nuestro aserto, de que la ganancia líquida que aparece realizada en 1873, es nominal ó aparente: y hé aquí también demostrada la necesidad de hallar un medio que salve á las Compañías del atraso económico en que viven; pues no es posible ver con indiferencia que se hundan esos capitales, que en la esencia, sirven de base al pedestal en que descansa la prosperidad del país.

A pesar de lo dicho sobre el decreto de 17 de Diciembre último, no crea sin embargo el lector que estamos de acuerdo en un todo con él: y en prueba de ello nos remitimos á lo que escrito está con letras de molde en una carta que por aquella época dirijimos á una persona respetable que figuraba entonces en la prensa periódica; y por eso hemos dicho que el mal se conjuró en la forma pero no en el fondo.

En efecto, nosotros creíamos entonces y seguimos creyendo hoy, que sólo la libertad de tarifas puede conjurar una situación que ni ha desaparecido en realidad ni puede desaparecer mientras existan las causas que la produjeron.

Deslíguense á las empresas de la situación económica, por medio de esa libertad; y dejarán los caminos de hierro de pesar en la balanza de la precitada situación; se evitará el gobierno la responsabilidad moral que tiene en el asunto y se evitará así mismo los trabajos y cuidados que le ha traído consigo la cuestión de las tarifas, desde que se inició.

Meditese con calma y sin pasión la tendencia de nuestros principios y la fuerza de la lógica nos dará la razón.

Pero volvamos á tomar el hilo que traíamos á propósito de los rendimientos líquidos de nuestros caminos de hierro.

Hemos visto ya que en el año 73 el tipo calculado entre los productos brutos y los gastos de explotación fué del 63 por 100—deficiente—á causa de la situación anormal porque atraviesa el país.

Sin embargo, es de notarse que en Cuba, aun en tiempos normales, ese tipo no baja del 60 por 100, como término medio; y esto demuestra en la práctica que nuestro coste de explotación sale á un precio muy elevado.

En Europa no pasa del 45 por 100, si no estamos mal informados, y aun en España mismo citaremos á la Compañía del Norte que en el período del 65 al 72 realizó sus gastos de explotación con un 39'39 por 100 del capital realizado.

Pero aquel hecho tiene su razón de ser, y estriba, sin duda alguna, en que nuestras líneas no están por regla general en perfecto estado de reparación y conservación, y por lo tanto carecen de la base fundamental para realizar verdaderas economías, ó bien por lo subido de precio con que resultan aquí todos los artículos que se importan del extranjero, y aun de aquellos mismos que se producen en el país y sobre todo, porque las Compañías no pueden hacer estudios prácticos ya en aquel ó en este sentido; unas veces porque lo impide la escasez de recursos que las rodean y otras, la falta de libertad en las operaciones administrativas

que les previene el real decreto de 10 de Diciembre de 1858.

Así es que aun inteligencias superiores en administración de caminos de hierro, tienen que estrellarse contra obstáculos, que si no insuperables, son al menos de difícil solución; y por eso es que en Cuba se hace necesario *multiplicar las fuerzas* administrativas, si cabe, á fin de encontrar dentro de los recursos mismos de las Compañías una ganancia que atenúe las pérdidas ocasionadas por causas ajenas á la voluntad de las mismas: pues como acertadamente dice una luminosa Memoria que tenemos á la vista (1) para llegar á esos resultados, no queda otro remedio «que procurar el aumento de productos y disminución de los gastos, introduciendo en la explotación, todas las mejoras posibles, estudiando detenida y minuciosamente los detalles del servicio, y los recursos y necesidades del consumo; aplicando en fin el máximo de celo, de inteligencia, de interés á la gestión de la empresa y buscando en ella misma una atenuación á la pérdida etcétera.

Pero también añade la referida Memoria, «que el interés más vivo, la inteligencia y el conocimiento más completo de la índole económica y técnica de los caminos de hierro, son *insuficientes* cuando no tienen para obrar sino una esfera limitada por trabas y reglamentos.»

El estudio de las condiciones económicas y técnicas de una línea, dice, exige ensayos comparativos y experimentos repetidos, sobre las horas de salida; el número y composición de los trenes, la velocidad de su marcha, las condiciones del material de tracción y transporte, la tarifa de cada artículo, etc., que no es posible hacer con las reglas de percepción y la aprobación previa de los reglamentos y variaciones del servicio por el gobierno.»

Esta es nuestra más profunda creencia también; y aunque humilde abeja de esta preciosa colmena, unimos nuestra voz á la de tan respetables autoridades en la materia.

De todo lo expuesto hasta aquí se desprenden los hechos siguientes:

1.º Que en la riqueza del país los ferro-carriles figuran con un 4'37 por 100 de la cantidad total cuya industria si no merece privilegio, porque esta palabra no cabe en nuestras ideas; merece al menos las mismas consideraciones, por parte del gobierno y del público que cualquiera otra industria establecida en Cuba.

2.º Que en los diez años transcurridos hasta el 73, sólo hemos prolongado 276 kilómetros de vías servidas por fuerza motriz.

3.º Que la cantidad de tráfico sometida á la explotación de los caminos de hierro, en el 73, ha realizado un ingreso bruto de pesos 6.809 por kilómetro, cuyo tipo demuestra una producción abundante; y

4.º Que, en tésis general, los rendimientos líquidos de nuestras vías, son casi nulos á causa de lo subido que resultan aquí los gastos de explotación.

### EL «FARADAY.»

«El Faraday, buque telegráfico, construido expresamente para el tendido de cables trasatlánticos, se halla dotado de todas las condiciones exigibles, y es sin duda uno de los más perfectos de su especie. Mide 360 pies de largo, 52 de ancho y 36 de profundidad, registra sobre 5.000 toneladas de arqueado y puede cargar hasta 6.000 toneladas. Su casco de hierro, construido bajo la inspección de los agentes del Lloyd, puede ponerse en parangón con los mejores de su clase. Por su peculiar estructura, posee el buque una solidez mucho mayor que la ordinariamente exigida por las reglas del Lloyd. Entre los costados del buque encuentran cabida tres enormes estanques para el estivado de los cables, fabricados de

(1) Redactada por D. Jacobo Gonzalez Arnao y D. Luis de Torres y Vildózola—inspectores del cuerpo de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y D. Gabriel Rodriguez, ingeniero jefe de 1.ª clase del mismo cuerpo, en virtud de real orden de 1.º de Setiembre de 1866.



planchas de hierro, formando una serie de dobles aros. Estos estanques se hallan unidos entre sí y enlaza los con la total fábrica del buque por medio de cinco puentes de hierro. Para la comodidad y conveniencia de la tripulación, hay otros dos puentes, el principal y el superior, formados como el ordinario con planchas de madera. El *Faraday* es de doble fondo, y entre uno y otro existe una trabazón de barrotes de hierro que aguanta los estanques, y comunicacion resistencia longitudinal á esta parte del casco. En este espacio se contiene tambien el lastre de agua que sirve para equilibrar el buque durante las operaciones de tendido. Esta disposicion permite además lastrear el buque á medida que se gasta el combustible sin recurrir á otro peso. Con objeto de llenar y vaciar cada uno de los compartimientos del doble fondo y los estanques de cables, existe un completo é ingenioso sistema de válvulas, llaves y tubos, provisto de una maquina de vapor auxiliar; el organismo del departamento de máquinas está bajo la inspeccion de los ingenieros.

La proa y la popa del buque son de idéntica forma, y bajo este aspecto difiere completamente el *Faraday* de cualquiera otra embarcacion. Cada uno de estos extremos está provisto de un timon, pudiendose gobernar indistintamente con el uno ó con el otro segun se desee, ó segun se trate de largar ó de levantar el cable. Cada timon, para precaver accidentes, lleva un sólido aparato de gobernar á la mano, pero se mueve de ordinario á beneficio de una maquina de vapor colocada en el centro del buque. Las anclas y las cadenas-cables se mueven por medio del molinete de vapor, sistema Harfield, y otros aparatos, tambien de vapor, colocados en varias posiciones á lo largo de la cubierta, desempeñan todo el trabajo más fuerte. El aparejo es de la forma más apropiada á los buques de navegacion oceánica, y los alojamientos del numeroso estado mayor de oficiales y electricistas y del resto de la tripulacion, que en total se compondrá de 150 personas, ofrecen todas las comodidades apetecibles. Además de las dependencias del cable podrá contener el buque departamentos y cámaras para gran número de pasajeros. Irá propulsado por una maquina construida, bajo el principio del condensador de superficie, compuesta por los Sres. T. Clark y C.<sup>o</sup>, de Newcastle. Para obtener un aumento de poder en la maniobra, condicion importantísima en el tendido de cables, está provisto el buque de dos propulsores de los comunmente llamados «hélices gemelas», los cuales serán puestos en accion por dos juegos de máquinas separados y colocados verticalmente, con dos cilindros, uno de alta y otro de baja presion. Por este medio se obtendrá gran regularidad de movimiento, y por el alto grado de expansion en el trabajo de todo el organismo, resultará un ahorro de combustible tan considerable, que algunos años atrás hubiera parecido inverosímil. La maquina que va sobre cubierta, destinada á largar el cable, ha sido fabricada por la compañía *Vulcan Foundry*, que posee notable experiencia en este género de trabajos. Creemos inútil añadir que el *Faraday*, ha sido llamado así en honor del gran químico y naturalista inglés del mismo nombre.

El nuevo buque inaugurará sus compañías con el tendido del cable trasatlántico que se está fabricando por la Compañía *Direct United States cable*. El acto de botarlo al agua fué celebrado con un banquete elegantemente servido en la gran cámara, al que asistió una brillante concurrencia.

#### METALES PRECIOSOS.

Hé aquí las cantidades, en peso y valor, de oro y plata, salidas de las minas de todo el universo hasta el año 1871:

	PLATA		ORO		TOTAL
	Peso mil kilóg.	Valor en millones de frs.	Peso mil kilóg.	Valor en millones de frs.	Valor en millones de frs.
Antes del año 1500.	3 150	700	87	300	1.000
De 1500 á 1847.	132.534	29.452	4.101	14.126	43.578
De 1848 á 1857.	9.735	2.170	1.743	6.004	8.174
De 1857 á 1871.	15 151	3.467	2.822	9.719	13.086
Total general.	160.600	35.689	8.753	30.149	65.838

Como se ve, la plata predominaba hasta 1848. Despues se explotaron minas en California y en Australia. Hé aquí las cantidades producidas por varios paises desde 1500 á 1871:

#### PLATA.

	1500-1848 (35 años) en millones de francos.	1848-1857 (9 años) en millones de francos.	1857-1871 (14 años) en millones de francos.
Méjico. . . . .	13.774		2.006
Perú. . . . .	13.0 9		328
Nueva Granada, Chile, Brasil, etc.	289 330	2.170	342 48
Rusia. . . . .	2.000		448
Europa (sin Rusia)			195
Asia, Africa. . .			
	29.452	2.170	3.367

#### ORO.

California. . . . .		2.508	2.241
Australia. . . . .		1.695	4.491
Rusia. . . . .	1.100	678	1.240
Méjico, Nueva Gra- nada, Estados- Unidos (ménos California), Perú Bolivia, Brasil y Chile. . . . .	10.026	445	693
Centros europeos.	500	65	102
India, isla de la sonda y Guinea.		505	784
Africa. . . . .	2.500	108	168
	14.126	6.004	9.719

Por los números que precaden, la tierra parece agotada en cuanto á la produccion de plata. La del oro, por el contrario, es de 700 millones de francos por año, término medio: el valor total del oro y plata existentes en todo el universo se eleva á 65.838 millones de francos ó sea en nuestra moneda, 13.167.600.000 pesos.

Haremos observar que la acuñacion de moneda á absorbido 53.000 millones sobre el total de 65.838. Para trasportar esa cantidad se necesitarian 18 buques de vela de 500 toneladas cada uno, ó 1.750 vagones de los de ferro-carril.

#### CRÓNICA.

**Ingenieros de inspeccion del Norte.** Por la Direccion general de Obras públicas se ha dispuesto que un ingeniero de la division de ferro-carriles del Norte fije su residencia en Santander y otro en Miranda, para que en caso de necesidad den las órdenes que crean oportunas con más rapidez que ha podido hacerse hasta ahora.

**Destrozos en la línea de Murcia.** A 3 millones de reales asciende el importe de los desperfectos causados por los carlistas en la línea de Murcia.

Como esta línea no tiene importancia estratégica para los carlistas, el daño causado se explica ménos que en parte alguna, y si algo demuestra, es el espíritu de destruccion de que está animado ese partido, como si comprendiendo que no ha de triunfar le importara poco dejarlo todo convertido en ruinas.

**Mortero porta-amarras.** Parece que en Santander se ha ensayado, para auxiliar á los buques en peligro, un aparato sen-



cillo, ingenioso. Un cohete de grandes dimensiones lleva sujeto á su extremo superior el cable que quiere hacerse llegar al buque naufrago; tiene unos 300 metros de longitud, arrollado en una caja, de la que se desprende sin el menor tropiezo así que el cohete parte por el aire y á impulsos de la pólvora, necesitándose para dispararle una carga de doce kilogramos (!!!) El cohete descansa en un trípode de hierro, uno de cuyos pies acanalado, lo contiene haciendo las veces de mortero. La base inferior del receptáculo de la pólvora lleva un orificio, con cápsula que sirve de cebo: comunica con el fulminante aplicado á uno de los lados por pequeño tubo. Un sencillo mecanismo facilita la percusion necesaria para producir el disparo. El ensayo fué satisfactorio, el segundo cohete lanzado sobre un lanchon que se hallaba en el mar colocado de antemano á unas 80 brazas de la orilla, puso el cabo en manos de los marineros que lo tripulaban. Los cohetes son de chapa de hierro: miden 72 centímetros de largo, pesando cada uno 12 kilogramos.

**Siniestro.** Como si no bastase con los carlistas, en la espantosa inundacion de Tárrega le ha tocado en parte á las vías férreas.

El ferre-carril de la línea de Barcelona tambien ha tenido que recomponerse en más de un kilómetro donde habian desaparecido hasta los rails.

**Auxilios á los ferro-carriles.** El Consejo de Estado, reunido en pleno, ha acordado segun han dicho algunos diarios, informar favorablemente la solicitud de próroga de auxilios y de tiempo pedida por las Compañías de ferro-carriles. Otro colega no considera tan terminante la declaracion del alto Cuerpo consultivo.

**Trasporte de caballos.** El director gerente de los ferro-carriles de Valencia á Almansa y Tarragona, se ha dirigido al Director general de la Guardia civil, manifestándole lo inconveniente que es el que los trenes de viajeros conduzcan caballos, no sólo por el mucho peso que producen, sino por la exposicion de ocasionar desgracias.

**Salvajismo carlista.** Los carlistas han interrumpido la línea de Murcia; las estaciones de Elda, Monovar y otras han sido quemadas y rotos los aparatos telegráficos.

**Una observacion.** Dice un diario que ha sido aprobado un nuevo trazado en la línea de Madrid á Malpartida.

Para los que no conozcan esta línea, bueno será añadir que, estando adelantadísimas las obras, no se trata de su trazado, propiamente dicho, sino de una parte del trazado de la 1.<sup>a</sup> seccion, ó sea de la que parte de Madrid, y que estaba pendiente á causa del emplazamiento de la estacion.

**Gran marea.** La marea de la semana del 27 de Setiembre próximo pasado ha sido la equinocial y la mayor de este semestre, llegando su altura á un metro y 15 centímetros. En las costas donde haya coincidido con vientos fuertes soplando de la mar, ha podido ocasionar desastres.

**Sucursales del Banco.** El Banco de España se promete que para el 15 del corriente estarán montadas en provincias las sucursales del Banco nacional.

**Expositores.** Dice la *Correspondencia de España*:

«Segun nuestras noticias, 174 nuevos industriales que habian de concurrir al pabellon de Indo en el concepto de expositores, se

hallan detenidos sin poder asistir por el estado deplorable de las vías de comunicacion. Lo peor del caso es que hay expositor que habia gastado más de 4.000 duros sólo en la instalacion donde habia de exhibir los objetos.»

**Subvencion.** Se ha dispuesto el abono de la subvencion que tiene devengada la Compañía del ferro-carril de Medina á Salamanca.

**Tramvia.** Por la Direccion de Obras públicas se ha otorgado la concesion de un tramvia de Sanja á San Andrés de Palomar (Barcelona).

**Estudios.** Se ha concedido autorizacion para hacer los estudios de un ferro-carril desde el Puerto de Santa-María á Jerez de la Frontera.

**Almería á Linares.** Ha sido autorizado el ingeniero jefe de la division de ferro-carriles de Sevilla para que reciba el proyecto de la segunda seccion del ferro-carril de Linares á Almería, para proceder á su confrontacion sobre el terreno.

**Cable costero.** Dicen de San Sebastian que muy en breve comenzarán en aquel puerto las obras para la construccion de las casetas para el cable submarino entre Santander y dicha ciudad.

**Descarrilamientos.** Segun el *Avisador Malagueño*, el domingo descarriló dos veces el tren correo de Granada, en la desviacion inmediata al antiguo viaducto, sin que ocurrieran desgracias. El mismo día descarriló un tren de mercancías cerca de la estacion de Montilla, volcando dos coches y teniendo que salir dos trenes especiales, uno de Málaga y otro de Córdoba.

**Mata-fuegos de Bañolas.** Se ha pasado á la Academia de Ciencias el aparato contra incendios del Sr. Bañolas, por el ministerio de la Guerra, para que dé su informe acerca de su utilidad.

**Via libre.** Desde el miércoles por la tarde quedó expedita la circulacion de la vía férrea de Cartagena á Murcia. El correo llegó á Albacete á las seis y media de la tarde, continuando su marcha sin novedad hácia Madrid, donde desde el jueves se recibe directamente la correspondencia de Murcia.

**Paso interrumpido.** No sucede lo mismo en toda aquella red pues aunque ya ha recorrido una locomotora el trayecto, desde Chinchilla á Murcia, aun tardará muchos días en restablecerse el resto de la línea; á pesar de que se trabaja activamente para remediar los desperfectos.

**Estacion semafórica.** Se ha inaugurado y funciona desde ayer el semáforo establecido en Santander. Con un vapor remolcador se han transmitido diferentes comunicaciones á la distancia de seis millas con un éxito satisfactorio. Asistieron al acto las autoridades y corporaciones de la localidad.

**Puerto de Tarragona.** La Direccion de Obras públicas ha dispuesto que la administracion se incaute del material de limpia del puerto de Tarragona por medio de inventario.

**Líneas telegráficas.** Continúa sin funcionar la línea telegráfica de Tudela á Castejon, haciéndose aun trasbordos en la vía férrea.



También son considerables los destrozos ocasionados por los carlistas en la línea telegráfica de Murcia á Lorca.

**Trenes del Norte.** La Compañía ha solicitado del ministerio de Fomento autorización para suprimir desde el 5 del corriente el tren que sale en la actualidad de esta capital para Santander á las 5 y 30 de la tarde, y su correspondiente que sale de Santander á las 12 y 50 de la misma, quedando servida la línea por los trenes-correos que salen respectivamente de Madrid y Santander á las 8 y 30 de la noche y 9 de la mañana, así como los trenes mistos que salen de Madrid á las 8 y 5 de la mañana y 4 y 50 de la tarde.

**Extragos.** Los puentes de hierro de las líneas férreas de Lérida y Reus han desaparecido á consecuencia de la gran avenida del día 24 de Setiembre último, y son grandes también los extragos causados en las carreteras por el mismo temporal.

**City of Peking.** En Chester, Pensilvania, se ha botado al agua el vapor de aquel nombre. Mide 396 pies y 6 pulgadas en su línea de carga, y la eslora del puente superior es de 420 pies. Tiene 7.444 toneladas de desplazamiento y puede cargar 5.000. Llevará cuatro mástiles de hierro, con aparejo de fragata; sus diez calderas, de 10 pies 6 pulgadas cada una, levantarán 60 libras de vapor por pulgada cuadrada, con un consumo de cincuenta toneladas de carbon por día. Con este combustible se cree que camine de 14 1/2 á 15 millas por hora. Tiene comodidades y suficiente capacidad para conducir 1.370 pasajeros: 120 de primera clase, 250 de segunda y 1.000 de tercera. Los botes, diez en número, son de las medidas y condiciones establecidas por el congreso de Washington. Este buque, juntamente con otro de las mismas dimensiones, casi pronto ya á ser botado al agua, el *City of Yeddo*, está destinado al servicio postal entre San Francisco y la China.

**Un ingeniero bien aprovechado.** El gobierno de D. Pedro II desea que Sir John Hawkshaw, ingeniero hidráulico inglés, examine el puerto de Eernambuco y otros brasileños, para organizar un plan definitivo con objeto de mejorarlos: el 8 de Agosto debió partir de Inglaterra ese ingeniero con cuatro ayudantes y una cuadrilla de trabajadores ya diestros, con destino á Eernambuco. Hawkshaw presta sus servicios al Brasil por sólo este año; en 1875 debe hallarse en Holanda con efecto de mejorar allí el puerto de Flushing. En 1876 atenderá al gobierno belga de Amberes; en seguida irá á reformar el puerto de Dover. En el Brasil, hé aquí cual es su misión: determinar el trabajo de los ingenieros que le acompañan; juzgar de lo que es menester hacer; dar órdenes relativas á los demás estudios á que se ha de proceder; una vez completo su trabajo, aconsejar al gobierno lo que corresponda para la mejora de los puertos examinados y cuanto se ha de gastar aproximativamente si se emprenden las obras aconsejadas:

#### SINDICATURA DE LA QUIEBRA

DEL FERRO-CARRIL DE BARCELONA Á SARRIÁ.

	ESCUDOS.
Existencia del mes anterior. . . . .	37.433'263
Productos desde el 20 de Agosto al 19 del corriente mes. . . . .	12.568'233
	50.001'496

#### Gastos.

Por personal, material y demás gastos de explotación. . . . .	6.675'719
» 8 cupones núm. 10 satisfechos en este mes á 3 escudos uno. . . . .	24 »
» 10 id. 11 id á id. . . . .	30 »
» 10 id 12 id á id. . . . .	30 »
	6.759'719

Existencia en caja. . . . . 43.241'777

Barcelona 20 de Setiembre de 1874.—Los síndicos.

#### GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

##### JUNTAS GENERALES.

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

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

A continuación 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 liquidación y disolución de la actual Compañía y su fusión 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 Londres en el núm. 12, Bishopsgate Street Within, antes del día 11 de Octubre próximo, y se les dará una papeleta para que puedan asistir y tomar parte en las deliberaciones.

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

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

Esta Junta tiene por objeto deliberar:

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

El número de 50 acciones da derecho á un voto.

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

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

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

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

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

#### TITULOS Y DIVIDENDOS.

**Compañía de los caminos de hierro del Norte de España.**

—El Consejo de administracion de esta Compañía tiene el honor de anunciar que, en cumplimiento de lo prescrito en el art. 4.º del convenio de 31 de Enero de este año para la compra por esta Compañía del ferro-carril de Alar á Santander, desde el día 1.º de Octubre próximo se pagará á las obligaciones emitidas en virtud del mismo contrato el cupon que vence en igual fecha, importante rs. 66.50.

Los pagos se verifican todos los dias no feriados.

En Madrid, en la Sociedad general de Crédito moviliario español, paseo de Recoletos, núm. 9.

En Santander, en casa de los Sres. hijos de Pombo.

Las facturas se facilitarán gratis todos los dias no feriados en las oficinas de la Direccion de esta Compañía, calle de Leganitos, núm. 54, de diez de la mañana á cuatro de la tarde, y en Santander en casa de los indicados Sres. hijos de Pombo.

Tan luego como las obligaciones se encuentren en poder de los que tienen derecho á recibirlas, se verificará el sorteo para la primera amortizacion, anunciándose previamente para que los señores obligacionistas que lo deseen puedan presenciar la operacion.

Madrid 26 de Setiembre de 1874.—El secretario del Consejo, A. Eduardo Gullon.

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

nal y extranjera de D. Carlos Bailly-Baillerer plaza de Topeta, 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.

#### TRATADO PRACTICO DE CAMINOS,

por D. JOAQUIN MONTERO.

Un tomo de 200 páginas, buen papel y esmerada impresion cuatro láminas con figuras geométricas.

Se venden á 8 rs. en Madrid en las principales librerías.

Esta obra es útil á todos los ayuntamientos y diputaciones provinciales, á todos los individuos del personal auxiliar del cuerpo de ingenieros de Caminos.

DEL MISMO AUTOR.

Nomenclator de Ferro-carriles y Carreteras, á 2 reales.

Firmes en sustitucion de los empedrados, 1 real 50 céntimos.

#### FÁBRICA EN VENTA.

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

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

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

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

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

#### FONDA DE LA ESTACION DE LERIDA

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

#### 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.



## MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS  
POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.<sup>a</sup>,  
EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

## GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

## 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 a 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 MEDITERRÁNEO Y CETTE.

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

## 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.

## 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, contiene 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.

FABRICA DE HIERRO,

HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO,

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

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

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

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

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

## 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.





# 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.<sup>a</sup>; BARCELONA, D. Ripol y C.<sup>a</sup>; SANTANDER, Perez y García; CORUÑA, E. Da Guarda; VALENCIA, Dart y C.<sup>a</sup>; ALICANTE, Faes hermanos y C.<sup>a</sup>; MADRID, Julian Moreno, Alcalá, 28

## CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.				
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo												
Madrid á Cartagena...												
Albacete á Cartag....												
Alcázar á Ciud -Real												
Manzanares á Córdoba.												
Norte de España.....	9 al 15 Setiembre.				358.010	659'32	389.408	717'25		31.457		8'79%
Tudela á Bilbao.....												
Valencia á Almansa y												
Tarragona .....												
Sevilla á Cádiz.....	10 al 16 Setiembre.				81.649	518'52	89.763	564'54		8.114		9'03%
Córdoba á Sevilla.....	10 al 16 Setiembre.	5.251	90.992	163.555	254.547	101.819						
Zaragoza á Barcelona.												
Barcelona á Pamplona.												
— á Francia....												
— á Tarragona....												
— á Sarriá.....												
Lérida á Reus y Tarrag.												
Alar á Santander.....	9 al 15 Setiembre.				131.258	944'59	136.681	982'96		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		345.081			139.085		
Utrera á Moron.....												



## COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 26 DE SETIEMBRE AL DE 2 DE OCTUBRE.

CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.			
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 60	11 60	11 70	11 67	11 65	11 60	Albacete.....	..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 52	..	11 70	..	11 60	11 75	Alicante.....	..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	..	..	15 ..	..	15 ..	15 ..	Almería.....	..	1/2
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..	Ávila.....	1/2	..
Material del Tesoro no preferente con interés...	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	1/4
Bonos del Tesoro.....	43 25	44 ..	43 90	43 90	43 80	44 ..	Barcelona.....	..	1
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda idem.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	..	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	1/2	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	99 60	99 90	99 75	99 60	99 50	99 95	Cádiz.....	..	3/8
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6% anual	..	..	..	..	..	..	Castellón.....	par	..
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real...	1/4	..
Idem de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	par p.	..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem de 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Granada.....	..	1/8
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	..	..	..	..	26 50	..	Guadalajara...	par p.	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	20 50	20 75	20 75	20 80	20 70	20 60	Huelva.....	..	..
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	20 25	20 10	20 20	20 20	20 15	..	Huesca.....	..	1/4
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Jaén.....	par	..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	León.....	..	1/2
Acciones de Banco de España.....	134 ..	134 ..	133 ..	133 ..	133 ..	133 ..	Lérida.....	..	1/4
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Logroño.....	par	..
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Lugo.....	..	..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 23 AL 29 DE SETIEMBRE.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 23.	DIA 24.	DIA 25.	DIA 26.	DIA 28.	DIA 29.			
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	12 ..	12 02	12 05	12 05	12 05	12 02	Albacete.....	..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado, a plazo.....	16 80	16 85	16 85	16 80	16 80	16 75	Alicante.....	..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	..	..	..	..	..	..	Almería.....	..	1/2
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Ávila.....	1/2	..
Soc. catalana general de crédito.....	50 ..	50 ..	50 ..	50 ..	50 ..	50 ..	Badajoz.....	..	1/4
Banco de Barcelona.....	82 ..	82 50	82 50	82 50	82 ..	82 ..	Barcelona.....	..	1
Crédito mobiliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	..	1/4
Sociedad de crédito mercantil.....	23 50	23 50	23 50	23 50	23 50	23 50	Caceres.....	1/2	..
Camino de Barcelona a Francia.....	36 ..	36 50	36 50	36 25	36 50	36 50	Cádiz.....	..	3/8
— de Tarragona a Barcelona.....	18 50	18 50	18 50	..	18 75	18 85	Castellón.....	par	..
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real...	1/4	..
Arumbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	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 Sebastian..	..	1/2
							Santander.....	..	1/2
							Santiago.....	7/8	..
							Segovia.....	1/2	..
							Sevilla.....	..	1/2
							Soria.....	1	..
							Tarragona.....	..	1/2
							Teruel.....	par	..
							Toledo.....	3/4	..
							Valencia.....	..	3/8
							Valladolid.....	..	1/4
							Vitoria.....	..	3/8
							Zamora.....	1/4	..
							Zaragoza.....	par	..
							Londres, á 90 d/f.....	49'60	..
							París, á 8 d/v.....	5'06	..
							Hamburgo, á 8 d/v...	..	..
							Génova, á 8 d/v.....	..	..

## OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS
de los	de	reembolsa-		de los	de la	de	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	789.698	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	París 19 de Set..... 220 *
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Norte.....	— — — 207 25
1859.....	92.618	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99 —	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 17 Set.... 307 50
..	177.044	1.900	8 %	Enero.—Julio.	..	Zaragoza á Pamplona...	— — — 125 *
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99 —	Córdoba á Málaga.....	— — — 58 *
1858.....	290.000	..	57	..	desde 1861 47 —	Córdoba á Sevilla.....	— — — 228 *
..	..	..	..	..	..	Sevilla á Jerez.....	— — — 72 *
..	8.750	2.000	120	..	..	Ciudad-Real á Badajoz...	— — — 42 *
..	..	..	..	Octub.—Abril.	desde 1867 9 —	Barcelona á Francia...	Barcelona..... 47 50
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Targ. á Martorell y Barc	— — — 95 25
..	..	..	..	..	..	Noroeste.....	Bruselas 17 Set ... 61 50
..	..	2.000	8 %	..	..	Lérida á Reus.....	París 19 de Set..... 25 75
..	..	1.900	8 %	..	..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 97 *
..	..	..	..	..	..	Almansa á V. y Tarrag.	— — — 17 50
1871-72.....	14.000	1.800	66 50	Febrero.....	desde 1874 50 —	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª série .. *
						Villalba á Segovia.....	Madrid..... 635 *
						Gran Central-Peninsular	

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