

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

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

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION

Madrid y Provincias.

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

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150.
Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

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

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

RESÚMEN.

Ferro-carriles andaluces.—La verdad en su lugar.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro carriles extranjeros.—Abordajes.—Union postal.—La isla de Cuba y sus caminos de hierro.—Siniestros marítimos.—Tala de los bosques en Rusia.—Expedicion al polo.—Natacion.—Noticias técnicas.—Nueva explicacion de las mareas.—Freno de aire comprimido.—Crónica.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

FERRO-CARRILES ANDALUCES.

En estos momentos en que tanto se agita la cuestion de fusiones entre las líneas férreas de Andalucía, manifestándose una tendencia marcada de unificar toda la red de la cuenca bética, no estará fuera de propósito consignar que las líneas la componen, ó pueden componerla; pues de los que vamos á ocuparnos, no todas están en explotacion, ni aun en construccion algunas de ellas; pero todas conducen á nuestro propósito. Hé aquí su enumeracion:

Córdoba á Málaga. Longitud, 193 kilómetros.

Campillos á Granada. Longitud, 123 kilómetros.

Estas dos líneas, en completa explotacion, pertenecen á una misma Compañía establecida en 1861, domiciliada en Málaga, con sucursal en Madrid, y sus directores son los Sres. D. Jorge Loring y D. Tomás Heredia. El capital social es de 21.850.000 pesetas, dividido en 46.000 acciones de á 475 pesetas.

Córdoba á Belmez. Longitud, 73 kilómetros.

Esta Compañía, domiciliada en Madrid (Colegiata, 12), tiene un capital de 4.457.500 pesetas, dividido en acciones de 475.

Director, D. Joaquin Alonso.

La línea está toda en explotacion, y aunque su estado

presente no parece lisongero, tiene un porvenir de incalculable prosperidad tan pronto como se realice la unificacion de la red andaluza.

Sevilla á Jerez y Cádiz. Longitud, 179 kilómetros, toda en explotacion.

Domiciliada en Madrid (Pizarro, 11), tiene por administradores delegados á los Sres. Guilhou y Avezilla.

Capital 38.000.000 de pesetas, dividido en 80.000 acciones de á 475 pesetas cada una.

Como es sabido, esta línea acaba de venderse al señor marqués de Loring, precisamente cuando se pensaba que se fusionaria con la de Córdoba á Sevilla.

En estos momentos existen reclamaciones y se ha creado una situacion especial, que en nuestro concepto no tardará en definirse.

Sevilla á Córdoba. Longitud explotada, 131 kilómetros.

Domiciliada en Madrid (Paseo de Recoletos, 9.) El presidente del Consejo de administracion es el Sr. Leon y Medina, y el secretario D. Pedro de Vargas.

Capital social, 17.100.000 pesetas, dividido en 36.000 acciones de á 475 cada una.

Esta Compañía ha satisfecho siempre todos sus compromisos, y reparte á sus accionistas un 7 por 100. Es verdad que recibe del Estado una subvencion anual de 585.308 pesetas efectivas, que concluirá á fines de 1877.

Alcázar de San Juan á Córdoba. Esta línea, aunque es andaluza sólo en parte, y pertenece á la gran red de Madrid á Zaragoza y Alicante, debemos mencionarla tambien, pues de 294 kilómetros, 175 están en territorio andaluz, y además es hasta ahora el único lazo de union entre la red de Andalucía y los demás caminos de la Península.

Utrera á Osuna. La longitud concedida es de 98 kilómetros, de los cuales hay 63 en explotacion.

Capital social 8.200.000 pesetas, dividido en 14.400 acciones de á 500 pesetas. Domicilio social en Utrera.

Esta línea pertenece á un sólo dueño, por cuya razón no tiene estatutos, ni publica balances, ni noticia alguna. Lo único que hace es facilitar al gobierno los datos que á este interesan.

Sevilla á Alcalá, Carmona y Montilla. Longitud concedida, 155 kilómetros aproximadamente.

Domicilio de la Sociedad en Sevilla, siendo los socios fundadores los Sres. D. José María Lopez, D. José Caso y D. Francisco Lopez.

La única sección abierta, la de Sevilla á Alcalá, que se explota desde el 10 de Enero de 1873, tiene 14 kilómetros de longitud.

Tharsis á Odiel. Longitud explotada, 47 kilómetros.

Domiciliada la Compañía en Londres, y su presupuesto es de 5.153.852 pesetas.

Este camino tiene por objeto conducir los minerales desde las minas al puerto de los Corrales, y está abierto desde el mes de Enero de 1869.

Mérida á Sevilla. Tiene 189 kilómetros de longitud.

Domicilio, Sevilla; concesionario, D. Manuel Pastor y Landero, á quien se otorgó á perpetuidad, en 24 de Marzo de 1869, y existen ya algunos kilómetros en explotación.

Buitron á San Juan del Puerto. Longitud concedida, 48 kilómetros, de los cuales hay 35 en explotación.

Domiciliada en Londres, y su presupuesto es de pesetas 3.747.825.

Este ferro-carril fué concedido en 4 de Marzo de 1867 á la Compañía inglesa de las minas de hulla de Buitron, y los 35 kilómetros se abrieron en 1868.

Cádiz á Málaga. Por la ley de 7 de Marzo de 1873, la Asamblea nacional autorizó al gobierno para conceder una línea que, partiendo de Cádiz y pasando por San Fernando, Chiclana, Veger, Tarifa, Algeciras, El Campamento, Estepona y Marbella, vaya á terminar en Málaga. La concesión habrá de ser con las mismas condiciones que la del ferro-carril de Mérida á Sevilla, y puede hacerse del total de la línea ó por secciones separadas y á diversas empresas. Su extensión, aun no determinada, puede ser de unos 140 kilómetros.

Mengíbar á Almería. Por la ley de 2 de Julio de 1870, se autorizó al gobierno á conceder en pública subasta una línea de Mengíbar á otro punto mas conveniente del ferro-carril de Córdoba á Jaen, por Torre-campo, Martos, Alcaudete y Alcalá Real, á Granada, y de Linares á Almería.

Este camino, cuya extensión no está tampoco determinada, podrá tener unos 165 kilómetros de desarrollo.

Alcalá de Guadaira á Ecija. Esta línea, que debe estar en construcción, parte de Alcalá de Guadaira y va á empalmar con la línea de Córdoba á Málaga, pasando por Carmona, Fuentes, Marchena y Ecija. No tenemos más datos de este camino, cuya extensión suponemos de unos 120 kilómetros.

Sevilla á Huelva. Se halla en construcción y mide unos 100 kilómetros.

Tharsis á Beja. Por la ley de 2 de Julio de 1870, las Cortes autorizaron al gobierno para presentar un proyecto de ley especial, para estudiar, proponer y auxiliar las líneas que han de penetrar en Portugal, entre las que se

cuenta la de Tharsis, por Paimogo, á buscar la línea lusitana de Beja. Este proyectado camino no deberá bajar de 150 kilómetros de extensión.

Zafra á Huelva. La misma ley de 2 de Julio de 1870 autorizó al gobierno para conceder una línea de Zafra, por las minas de Riotinto, á Huelva, cuando se haya construido la sección ó trozo de Mérida á Zafra en el ferro-carril de Mérida á Sevilla. No puede calcularse su extensión en menos de 150 kilómetros.

Córdoba á Jaen. Existe una concesión, ó la facultad al gobierno de cancelar una línea de Córdoba á Jaen, que podrá tener de 90 á 110 kilómetros, según se haga el trazado. Carecemos de otros datos.

Tramvia de Aguilar á Lucena. Por último, existe la concesión de este tramvia á favor de D. Joaquín Escribá y Navarro, á quien, por decreto de 7 de Marzo de 1873, se concedió una próroga; sin que tengamos más noticias del asunto.

Es difícil presentar con exactitud la extensión total de los diez y nueve caminos mencionados, porque de varios de ellos, principalmente de los que sólo están consignados en leyes que autorizan su concesión, no se sabe qué longitud tendrán cuando se construyan. Sin embargo, haremos un resumen, marcando con un asterisco aquellos cuya longitud no es conocida ó no la conocemos nosotros, consignándola como un cálculo hecho sobre el mapa.

Caminos.	Kilómetros.
Córdoba á Málaga.	193
Campillos á Granada.	123
Córdoba á Belmez y Espiel.	73
Sevilla á Jerez y Cádiz.	179
Sevilla á Córdoba.	131
Alcazar á Córdoba (parte andaluza).	175
Utrera á Moron y Osuna.	98
Sevilla á Alcalá, Carmona y Montilla.	155
Tharsis á Odiel.	47
Sevilla á Mérida.	189
Buitron á San Juan del Puerto.	48
Cádiz á Málaga (*).	140
Mengíbar á Almería (*).	165
Alcalá de Guadaira á Ecija (*).	120
Sevilla á Huelva (*).	100
Tharsis á Beja (*).	150
Zafra á Huelva (*).	160
Córdoba á Jaen (*).	110
Aguilar á Lucena (tramvia) (*).	»
Total aproximado.	2.356

Eliminando las líneas que comunican ó han de comunicar con otras provincias y con Portugal, y las que son principalmente mineras; suponiendo que no se construyan aun en mucho tiempo algunas de las concedidas ó que pueden concederse por las leyes de autorización; y estimando en mil kilómetros el conjunto de estas eliminaciones, siempre quedarán para constituir la red 1.350 kilómetros; extensión respetable que consiente reducir á una proporción muy pequeña los gastos generales de administración, economizar combustible, utilizar mejor el mate-

rial y ofrecer al público ventajas nada despreciables en la comodidad, prontitud y precio de los trasportes.

LA VERDAD EN SU LUGAR.

Un diario de gran circulacion, acaso el más leído de España, publicó *hace ocho días* la siguiente noticia:

«Toda la prensa financiera francesa se ocupa estos días de la venta del camino de Sevilla á Jerez y Cádiz al cesionario de la línea de Córdoba á Málaga, acordada en la Junta general de 30 de Setiembre último, y protesta unánimemente contra la validez de este acuerdo, para el que dicha Junta no tenía, según parece, la suficiente autorizacion.»

Esta noticia, que no puede ser, como otras muchas, producto de error, tiene todas las trazas de pertenecer á cierto género de *supercherías provechosas y mentiras útiles* de que se habló no há mucho en las Cortes.

A nosotros no nos va ni nos viene, porque la cuestion de las fusiones entre las líneas andaluzas se resuelva de este ó del otro modo, con tal que se realice; somos completamente imparciales en la cuestion; pero nos duele que, para que se resuelva en determinado sentido, se acuda á medios vedados, estraviando la opinion, y este es el caso en que se encuentra el suelto, motivo de estas líneas.

Dicho suelto, nótese bien, se publicó hace ocho días; y por entonces los periódicos financieros franceses, llegados á Madrid, eran los correspondientes á los días 3 y 4 del actual, ó sea sólo tres ó cuatro días posteriores á la Junta general de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz, tiempo que, en el estado actual de las comunicaciones, no basta para que una noticia de Madrid llegue á París, la prensa semanal (como lo es la prensa financiera) conozca el suceso, lo comente y publique sus impresiones.

Así ha sucedido en efecto: y contra lo que se afirma en el párrafo á que nos referimos, el cual dice que *toda la prensa financiera francesa protesta* de la venta al Sr. Loring del camino de Sevilla á Jerez y Cádiz; contra lo que afirma, repetimos, no hace la prensa francesa semejante protesta; ni dijo una sola palabra que al Sr. Loring se refiera ninguno de los catorce periódicos financieros que nosotros habíamos recibido (y que son los principales) á la fecha en que apareció el párrafo que hemos reproducido.

Hablaban sí, algunos de ellos, de la venta del camino de Sevilla á Cádiz; pero dando por hecho que la venta se había realizado, siendo la compradora la Compañía de Córdoba á Sevilla.

Escribimos estas líneas el martes, día en que todavía no ha comenzado á llegar á Madrid la prensa financiera francesa correspondiente á los días 10 y 11; cuando llegue, la extractaremos según nuestra costumbre, y nuestros lectores sabrán lo que dicha prensa opina sobre el asunto.

Entre tanto, conste que el tal párrafo se escribió sólo para hacer efecto en determinado sentido; ó que si en efecto se expresó en los términos indicados algun periódico, debió ser sólo alguno, no *toda la prensa financiera francesa*; y ese alguno, si es que en efecto lo ha habido, no ha sido de los importantes y conocidos.

Las cosas, en su lugar.

Escrito lo que precede, han llegado á Madrid, el miércoles y el jueves, los periódicos financieros franceses del 8 y del 10, que ya se ocupan de la venta del camino de Sevilla á Cádiz. En el lugar correspondiente, y bajo el habitual epígrafe de *Prensa extranjera*, hacemos un extracto, cuya lectura recomendamos á nuestros suscritores.

PRENSA EXTRANJERA.

La Liberté. Este es el primer periódico francés de los que hemos leído, que se ocupa de la venta al Sr. Loring del camino de Sevilla á Cádiz. Despues de referir los antecedentes, es decir, las condiciones convenidas entre el Consejo de Sevilla á Cádiz y de Córdoba á Sevilla, dice *La Liberté*:

«En esto se estaba, cuando con estupefaccion general, se acaba de saber, por un despacho de Madrid, que, en la Junta del 30 de Setiembre, el contrato firmado por el Consejo de administracion del camino de Jerez con la Compañía de Córdoba á Sevilla, se había reemplazado, con condiciones idénticas, por una proposicion emanada de la Compañía de Málaga, proposicion de la que no se había tratado nunca, y sin otro motivo para esta sustitucion que la de la aceptacion por dicha Compañía de Málaga de las condiciones onerosas que la de Córdoba no había querido admitir.»

El colega, como se vé, se contradice, pues mal pueden ser idénticas las condiciones, cuando la Compañía de Córdoba las rehusaba.

Moniteur des intérêts matériels.—En un largo artículo que lleva por epígrafe «Córdoba á Sevilla—Córdoba á Málaga—Sevilla á Jerez y Cádiz,» se ocupa del asunto de la fusion, empezando por describir, tal como la comprende, la situacion de cada una de estas tres Compañías. Despues, reproduce, haciendo suyas las conclusiones, el artículo de la *Liberté* á que anteriormente nos hemos referido. Dichas conclusiones no son favorables á la cesion al señor Loring (que el colega dice ser á la Compañía de Córdoba á Málaga) del camino de Sevilla á Jerez y Cádiz.

La Semaine financière.—Hablando de la Junta de accionistas de Sevilla á Cádiz, le dice su corresponsal:

«Hasta el último momento, se creía generalmente que no había más que una proposicion formal de adquisicion de la línea, la de la Compañía de Córdoba; pero, cuando se ha sabido que la proposicion notificada por el Sr. Guerola emanaba en realidad del señor marques de Casa-Loring, uno de los capitalistas más ricos de España, y que este se proponía reunir en una sola gran Compañía todas las líneas de la red de Andalucía, la cuestion ha cambiado de aspecto, y muchos accionistas que habían hecho oposicion á las proposiciones de Córdoba, han votado en favor del proyecto Loring. Ha parecido que, si la iniciativa de fusion de todas las líneas andaluzas correspondía á alguno, era más bien á los propietarios de las líneas de Córdoba á Málaga y Granada y de Espel á Belmez, que representan un trayecto de cerca de 400 kilómetros, que á Córdoba á Sevilla que apenas tiene 130.

«El Sr. Loring toma el Sevilla á Cádiz en su estado actual: se encarga de todo su pasivo, de todos sus litigios, de todas sus obligaciones y contratos; y el 1.º de Junio próximo pagará el primer cupon á las obligaciones que inmediatamente va á cambiar por las acciones. Con el contrato de Córdoba á Sevilla los accionistas han visto que hubieran tenido que esperar largos años antes de cobrar nada.»

Publica el acta detallada de la Junta general de accionistas de Sevilla á Jerez y Cádiz celebrada el 30 de Setiembre.

Journal des actionnaires.—Este periódico habla de la sorpresa que le ha producido la solucion del asunto de Sevilla á Cádiz, sobre la cual necesita noticias más completas; pero anticipa que, «á menos que se hayan ofrecido ventajas excepcionales á la Com-

» pañía de Sevilla á Jerez por la Compañía de Málaga, considera » la fusion como mala para los accionistas de Sevilla á Jerez.»

Para nosotros parece evidente que los accionistas de Sevilla á Cádiz han encontrado esas ventajas á que el colega francés se refiere, cuando han adoptado la proposicion Loring por 564 votos contra 39.

Despues de esa idea culminante, ó más bien de esa opinion condicional, el *Journal des actionnaires* hace un exámen del estado de la Compañía de Málaga.

Journal des chemins de fer.—Este periódico dedica seis columnas al asunto del dia, reduciendo su argumentacion al punto concreto de que la Junta general de Sevilla á Cádiz no estaba convocada para ceder el camino á otro comprador que á la Compañía de Córdoba á Sevilla; y al efecto estampa las condiciones propuestas por esta última, circulares y otros documentos, que, despues de todo, sólo prueban que habian mediado otros tratos, pero sin carácter obligatorio hasta que la Junta general los aprobase.

Despues, publica el colega un telegrama de Madrid en que se le dice que no es la Compañía de Málaga la que ha comprado el camino, sino el señor marqués de Lonring, á cuyo despacho añade este comentario:

«Ahora se trata de saber qué solvencia, qué garantías podrán » ofrecer los adquirentes de Sevilla á Cádiz, tanto á los accionistas » como á los obligacionistas de este camino.»

Las dudas de nuestro colega parisien son bastante peregrinas. ¿No es garantía el mismo camino vendido? ¿No aumentan considerablemente esa garantía el grande y sólido crédito y el importante capital del comprador?

L'Industrie.—Refiere simplemente los hechos ocurridos en la Junta general de Sevilla, Jerez y Cádiz, sin exponer opinion alguna. En su relacion consigna una circunstancia muy importante, la de que no se dió lectura de la proposicion Loring sino despues de adoptada, por una muy grande mayoría, una proposicion «de » clarando que no ha lugar á deliberar, tanto sobre el proyecto de » Córdoba á Sevilla, como sobre el contra-proyecto.»

La France financière.—Publica, como el anterior, y tambien sin ningun género de comentario, el acta de la Junta de la Compañía de Sevilla á Jerez en que se acordó la venta del camino al Sr. Loring.

La Finance nouvelle.—Da cuenta del mismo suceso manifestando gran sorpresa, por ser el comprador de la línea de Sevilla á Cádiz la Compañía de Málaga (asi dice) y añade »que la fusion » ha sido propuesta y adoptada por intermediarios españoles, á » nombre de los cuales habian dado poderes los accionistas franceses.»

Le Commerce.—Ocúpase de la cuestion magna de los ferrocarriles andaluces, aunque no con conocimiento de haberse resuelto, y se limita á aconsejar á los accionistas de Sevilla á Jerez y Cádiz que acepten la fusion.

Publica una correspondencia llena de tristes verdades; pero cuyas principales apreciaciones no podríamos reproducir sin peligro.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

DECRETO.

En vista de los razones expuestas por el ministro de la Gobernacion, oído el Consejo de Estado y de acuerdo con el de ministros,

Venge en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se autoriza al ministro de la Gobernacion para que mientras dure la guerra, y en donde los sucesos de esta lo hagan indispensable, pueda contratar sin las formalidades de subasta los servicios extraordinarios que exija la marcha del

correo, lo mismo los que reemplacen á los ordinarios que por las circunstancias se suspendan, que los que hayan de establecerse para la más fácil conduccion de la correspondencia, así como se aprueban y sancionan los servicios de esta índole que hubo necesidad de establecer y hayan merecido, previo expediente, la aprobacion del Presidente del Poder Ejecutivo de la República.

Madrid siete de Octubre de mil ochocientos setenta y cuatro. —Francisco Serrano.—El ministro de la Gobernacion, Práxedes Mateo Sagasta.

Ilmo. Sr.: Autorizado este ministerio por decreto del 7 del corriente para contratar directamente, sin las formalidades de prévia subasta, la construccion y colocacion de un cable telegráfico submarino que una á San Sebastian con Bilbao, y otro que una este último punto con Santander; y siendo la más ventajosa de las proposiciones presentadas para ejecutar este servicio la suscrita por D. Enrique Russell Cruise, en su nombre y el de M. W. T. Henley, ingeniero telegráfico de Londres, el Presidente del Poder Ejecutivo de la República, ha dispuesto con esta fecha se acepte dicha proposicion, y se contrate este servicio con dichos señores y con estricta sujecion á las condiciones que adjuntas se expresan, quedando esa Direccion general autorizada para celebrar el correspondiente contrato y hacer que se cumpla en todas sus partes.

Lo que comunico á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años Madrid 7 de Octubre de 1874. —Sagasta.—Sr. Director general de Correos y Telégrafos.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS

Inglaterra. En la semana terminada el 27 de Setiembre último, los ferro-carriles ingleses han recaudado 1.180.485 libras, contra 1.142.452 en la correspondiente de 1873; y el producto medio por dia y kilómetro ha resultado de 180 pesetas, contra 176.

Francia. Por decision del 6 del corriente, el ministro de Obras públicas ha autorizado la apertura de la parte del ferrocarril de Lerouville á Sedan comprendida entre Lerouville y Verdun (54 kilómetros) á partir desde el 15 de Octubre, para las mercancías, y del 1.º de Noviembre para los viajeros.

Por disposicion de la misma fecha 6 del actual, se autorizó asimismo la apertura, á partir del dia 11, de la seccion del ferrocarril de Latour á Millau, comprendida entre Le Bousquet d'Orb y Millau (65 kilómetros) y la del ramal de Saint-Affrique (13 kilómetros.)

Austria. Hace dos años que el gobierno habia presentado á las Cámaras un proyecto de ley para establecer un camino de hierro entre el Este y el Oeste del imperio austro húngaro; pero este proyecto, tanto por causas técnicas como por dificultades financieras, habia permanecido en suspenso. Se trataba en efecto de una empresa bastante grande, principalmente porque estaba subordinada á la perforacion de la inmensa cadena de montañas que se extiende entre el lago de Como y el Tirol, cadena conocida con el nombre de Arlberg.

Ahora se anuncia que este proyecto, despues de haber sido modificado esencialmente, se someterá de nuevo á la deliberacion de las Cámaras. La longitud del gran túnel para atravesar la citada cordillera, se elevaba, segun el primer proyecto, á ciento cincuenta kilómetros; pero nuevas investigaciones han dado á conocer que este paso podia establecerse á una altura mayor, no exigiendo en el túnel sino una longitud de 75 kilómetros próximamente. Así, los gastos de este túnel, entonces estimados en 18 millones de florines, se encontrarán reducidos á 15 millones; y el coste del ferro-carril entero, de 42, á 33 1/2 millones.

Provisionalmente, el gobierno no reclamará de las Cámaras más

que un crédito de millon y medio de florines, para los trabajos preparatorios del túnel; en cuanto á la cuestion de si la línea será construida por el Estado, ó concedida á particulares, nada se ha resuelto todavía.

Lo que por nuestra parte no comprendemos, es cómo un túnel de 75 kilómetros puede hacerse por 15 millones de florines, que, aun siendo de los de Austria, no llega al coste de dos millones de reales el kilómetro de túnel. Este es el precio á que salen hoy, en países de jornales baratos, los túneles ordinarios, sin contar el revestimiento, el cual no baja de 1.000 reales el metro lineal.

ABORDAJES.

PROYECTO DE ESTABLECIMIENTO DE UNA JURISDICCION INTERNACIONAL.

En los diversos artículos sobre abordajes, publicados en Bélgica y en España, de los cuales nuestra GACETA ha reproducido los más notables, se insiste muy particularmente sobre la necesidad de precaverlos; pero como hasta ahora, ni los gobiernos ni los aficionados á este género de cuestiones han querido ó sabido hacer nada á este propósito, y esta clase de accidentes se renuevan cada día con más deplorable frecuencia, fuerza es pasar al estudio de una jurisdicción internacional que se ocupe de resolver lo más conveniente. Los publicistas que han tratado de esta cuestion la han examinado bajo diversos puntos de vista.

El importante periódico de Bruselas *La Finance nouvelle* se ocupa también de la cuestion, y dice:

«Debemos mencionar aquí el plan que el Sr. Jove y Hevia, en la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, de Madrid, (1) somete á la aprobacion de los hombres inteligentes y de corazon.

»El citado escritor español piensa que convendría reconocer la jurisdicción del país en las aguas del cual ocurra el accidente; si el abordaje acontece *in mare liberum*, la jurisdicción pertenecería á todos los países que se hubiesen concertado en una previa inteligencia, y particularmente á aquel país ante el cual se someta primero. El tribunal se compondría de tres jueces: uno territorial (el de las aguas en que se sobrevenga el accidente, ó bien aquel ante el cual se presente la reclamacion) y dos cónsules nombrados entre los cónsules residentes en el puerto ó residencia del tribunal, ó, en su defecto, entre los del puerto más próximo donde se encuentren representantes de los pabellones que figuran en el litigio.

»Este tribunal daría un fallo motivado que no podría someterse á casacion sino ante el Tribunal superior de Marina, cuya sentencia sería irrevocable; salvo el caso de mediar un acuerdo entre los tres gobiernos interesados. También sería necesario que todos los hechos relativos á los abordajes no fuesen sometidos al Jurado en los países donde estos hechos recaen legalmente bajo su jurisdicción.

»Aplaudimos sin reserva el proyecto del Sr. Jove y Hevia, como aplaudimos siempre toda idea tendente á establecer la unidad y la solidaridad entre las naciones.»

GERMINA.

(1) Nuestra GACETA ha publicado efectivamente el notable trabajo del Sr. Jove y Hevia, aunque tomándolo de un diario, del *Tiempo*, si mal no recordamos; pero nos sirve de mucha satisfaccion haber contribuido con nuestra publicidad á que dicho trabajo sea conocido y apreciado en el extranjero.

UNION POSTAL.

Mientras en Bruselas se trabaja para entenderse sobre la uniformidad en la numeracion de los hilos de los tejidos, se han entendido definitivamente en Berna respecto á una tarifa postal internacional. Los delegados de las diferentes naciones han adoptado, como ya dijimos en el número anterior, medida que van á simplificar considerablemente las comunicaciones generales.

De comun acuerdo, se ha fijado en 25 céntimos de francos la tarifa para las cartas sencillas, y en 7 céntimos el precio de los impresos y muestras; y cada administracion podrá, obrando dentro de ciertos límites, adoptar esas tarifas comunes á sus unidades de peso y monedas particulares.

El Congreso ha admitido en principio que cada administracion conservará la totalidad del precio percibido por ella; y en cuanto á la cuestion del tránsito, se ha decidido la adopcion de tarifas moderadas.

Se ha acordado la creacion de una oficina internacional destinada á servir de órgano central á las administraciones adheridas á la Union postal, y á ser el complemento del centro telegráfico ya establecido.

La Union celebrará una conferencia cada tres años, y en ella se discutirán las cuestiones de interés general que surjan, debiéndose reunir la primera de esas conferencias en Paris el año 1877.

El delegado de Francia, Mr. Bensiet, despues de haber dado gracias á sus colegas por esta decision unánime, ha declarado que no podia responder que su gobierno adopte completamente las medidas acordadas por ellos; por lo demás, ha asegurado que Francia, á pesar de las preocupaciones financieras que le obligan á esta reserva, hará lo posible por asegurar la realizacion de todos los proyectos tendentes á la unificacion de las naciones civilizadas.

LA ISLA DE CUBA

Y SUS CAMINOS DE HIERRO.

VII.

La situacion financiera porque atraviesa el país, trajo la necesidad de que el público se ocupara ó repitiera de boca en boca, las palabras *tarifa de los caminos de hierro*; cuyo significado en la esencia, sin duda alguna desconocen las masas, porque no tienen motivos para haberlo estudiado; y como no se puede discurrir con acierto sobre principios desconocidos, hé aquí el por qué creen algunos neófitos que la *tarifa* puede llegar á ser tiránica contra el interés privado.

¡Craso error! La tarifa es el derecho concedido á la industria por la equidad, en justa reciprocidad de los beneficios materiales que el público recibe de esa misma industria. La *tarifa* es, pues, una *contribucion voluntaria* señalada por el capital á todo individuo ó cosa que quiera hacer uso del beneficio industrial ferrocarrilero.

Y como para que el *negocio* de los ferro-carriles, resulte ser *negocio* para el capital, se necesita indispensablemente que también sea *negocio* para los remitentes, como dice Garces (1) hé aquí el por qué las tarifas de los caminos de hierro no pueden nunca atacar al interés privado sin herir de muerte á los intereses de su propia industria. Ni puede ocurrir semejante anomalía en la práctica porque no hay division posible entre uno y otro interés.

Las empresas que nos ocupan, viven del *favor* que el público les dispensa; y como el favor no se impone si no que se *procura*, claro está que sólo se obtiene aquel cuando hay merecimientos pa-

(1) Garces.—Diccionario razonado, Legislativo y Práctico de los ferro-carriles españoles.—Página 476.

ra ello, y estos merecimientos que radican en la equidad más estricta con las empresas tienen que tratar al público, vienen á formar una cadena de beneficios recíprocos que ligan de tal modo á uno y otro interés que en realidad, la conveniencia común es el resultado definitivo: así es que no hay división posible, lo repetimos; ni puede existir tampoco en el orden natural de las cosas.

La tarifa, «cuestión árdua, repite Garces, entre las árduas cuestiones que encierra todo camino de hierro, *«es el cobro paulatino del precio del ferro-carril»*

«Y como la tarifa en la concesión del ferro carril representa: 1.º el reintegro de los gastos de construcción del camino; 2.º los gastos de explotación y conservación del mismo; 3.º los intereses que devenguen las acciones hasta que se verifique su amortización, y 4.º el beneficio industrial que se debe á toda empresa ó particular que arriesga capitales con un objeto de utilidad,» es por lo tanto por lo que lógicamente se deduce que la tarifa no puede ser reglamentada, como hemos repetido en el curso de este trabajo.

En efecto: ¿Cómo es posible encontrar la compensación debida y más equitativa para los particulares 1.º, 2.º y 3.º descritos por Garces, si las Compañías no pueden obrar libremente para hallar el 4.º?

«Con un poco,—añade—que se errase en el cálculo del coste de construcción y otro poco en el de los productos, tendremos grandes, enormes capitales pendientes de dos especulaciones negativas, etc., etc.»

Así es que si esto resulta mirada la cuestión en tésis general, ¿qué no resultará estendiéndola á todos los detalles que deben tenerse presentes para resolver con acierto la tarifa de cada camino?

Ahora bien: no olvide el lector, que el beneficio financiero de los caminos de hierro, depende de una aplicación acertada en la fijación de los precios de transporte, y que si esos resultados son satisfactorios para las Compañías, lo son también para el público y sobre todo porque una tarifa bien combinada que esté en relación con todos los detalles del servicio en sus múltiples relaciones con el interés público, impulsa el desarrollo de la producción con beneficios notorios para el bienestar común.

No temamos, pues, si el gobierno mirando por los intereses generales del país, llega á declarar la libertad de tarifas; no haya temor, repetimos, que esta pueda convertirse en licencia, porque no cabe semejante extremo dentro de los límites de la propia conveniencia en que tienen que girar las Compañías para encontrar el beneficio industrial que se proponen; cuya circunstancia sirve de garantía contra cualquier abuso que se intentara.

Por más que se diga, las Compañías no pueden abusar del público imponiéndole altas tarifas, ya por las razones expuestas, ó ya porque la competencia se encuentra siempre en otra vía de comunicación, cuando el público obtiene de ella alguna ventaja; con mucho más motivo, hoy que la real orden de 14 de Noviembre de 1868 relativa á la nueva legislación de Obras públicas, concede tales franquicias á los nuevos concesionarios de ferro-carriles, que si estos no solicitan del gobierno el derecho de expropiación forzosa, pueden explotar sus líneas con libertad absoluta de tarifas y sin ninguna otra clase de trabas ni reglamentos, y por lo tanto se ponen en aptitud de hacer la competencia á cualquier vía constituida que carezca de esa franquicia y que pretenda abusar.

Son tantos los casos que pudiéramos citar para llevar al convencimiento del lector la imposibilidad en que están las empresas de abusar del público, que si fuéramos á exponer aquellos ejemplos, que solamente se encuentran á nuestro limitado alcance, haríamos demasiado extenso ese trabajo.

La ciencia económica los suministra en abundancia. La práctica los demuestra con hechos que están al alcance de todas las inteligencias.

Basta para lo primero estudiar un poco de economía política en sus relaciones con la industria y basta para lo segundo considerar los diversos medios que nos ofrece la naturaleza para hacerle la competencia á la industria dentro la esfera de la industria misma. En efecto, un ferro-carril encuentra la competencia en otro ferro carril, en la vía marítima, en las carreteras y aun en los caminos sin firme, puesto que así como en los primitivos tiempos se valía el hombre de esta última para transportar las cosas y los hombres sobre el lomo del caballo; hoy puede valerse de ella asimismo, y se vale sin duda alguna cuando conviene á su interés privado.

La competencia, pues, es hija de la conveniencia individual, que jamás se deja imponer por la tiranía industrial.

Sin ir más lejos, á la Compañía del ferro carril de la Habana le hace la competencia ventajosa una empresa de *carromatos* en su trayecto de la capital á Güines, y al Oeste se la hace otra igual, entre la capital también y el Rincon.

Decimos ventajosamente, porque cuando esas empresas de carromatos sostienen la competencia, es una prueba patente de que tanto ellas como los remitentes encuentran alguna utilidad.

Estos son hechos tan conocidos entre nosotros, que no habrá una sola persona que se atreva á negarlos, y por la misma razón, derraman tanta luz sobre el asunto que nos ocupa, como el sol sobre el suelo de los trópicos.

Y no se nos diga que puede haber Compañías que obren de distinto modo á nuestros principios; pues á esa observación contestaremos, en primer lugar que la excepción no constituye regla: en segundo, que aun en el caso de encontrarse alguna excepción tiene esta que desaparecer con el tiempo por la fuerza de la necesidad á que obligan sus propios intereses; y en tercero que es tan importante la misión confiada de la gestión administrativa de las Compañías, que raras veces dejan de ocupar esos puestos personas que no están á la altura de sus deberes. Deberes que Carballo en su «Curso de Economía Política» página 223 del tomo 1.º los califica del modo siguiente:

«Es necesario que—tales gestiones, dice—posean hasta cierto grado los conocimientos del sabio y del artista, por lo ménos en la medida de las aplicaciones que debe hacer de ellos; que estén familiarizados con los procedimientos del obrero: que tenga la capacidad y la posibilidad de procurarse los medios indispensables para *producir*, escogiendo los mejores procedimientos de industria, eligiendo los hombres más á propósito para realizar sus planes y proporcionándose los capitales que le son necesarios; que sepa en fin, conducir la asociación de elementos diversos con tino, con acierto y con energía.»

Si estas son, pues, las condiciones que exigen las necesidades del servicio de la gestión administrativa y estas son las que poseen nuestras Compañías; claro es que todas han de proceder en consonancia con los principios que dejamos sentados.

Para los que aleguen que no es fácil en la práctica establecer competencia y capitales tan fuertes y en tanta extensión de territorio como la que abrazan las vías férreas en general nos queda la razón suprema y más importante en este asunto: y es que desde el momento en que la tarifa no represente la utilidad *legítima* el tráfico cesa, y el ferro-carril marcha á su ruina rápidamente, por falta de efectos que transportar.

Y para alejar el temor que aun pudiera abrigarse sobre el abuso á que nos hemos contraído antes vamos á citar un caso bastante conocido, que por sí sólo y por ser práctico constituye una regla general que garantiza al público contra todo temor.

Nos referimos á la Compañía del ferro-carril de Caibarien que ni teme á la competencia de otra vía férrea ni á la de carretera alguna siquiera. Pues bien, esa Compañía tiene concedido por el gobierno un *máximo* elevadísimo en los precios de su tarifa: y sin embargo con toda esa latitud, de la cual ha podido hacer uso á su libre albedrío dentro los límites de su más perfecto derecho,

no cobra ni el 40 por 100 de lo que podía exigir del público, si hiciera uso de su máximun.

Pero ¿á qué cansar al lector? Basta conocer la industria en sus bases fundamentales para convertir en axioma los principios sentados.

VIII.

Por lo tanto; si la humilde voz de un ciudadano oscuro, fuera bastante potente para hacerse oír de los centros administrativos del gobierno de la provincia, nosotros les rogaríamos que, fundados en los principios sentados en este folleto, medificarán nuestra legislación sobre caminos de hierro, amoldándola á las exigencias de la época y de las necesidades económicas del país; principiando por declarar desde luego la *libertad de tarifas*, con la sola limitación que previene la ley inglesa, tanto porque precisamente la revisión de ellas es cuestión que se halla hoy sobre el tapete para su exámen y resolución, cuanto porque así lo desean las Compañías y lo reclama el interés general del país; y sobre todo, porque al logro de esa justificada reforma, tiene á su favor la grande Antitilla la circunstancia de que en ella, las Compañías no están subvencionadas con fondos del Estado ni del municipio, ni gozan por otro lado de la mayor parte de las gracias y privilegios que concede el real decreto de 10 de Diciembre de 1858.

IX.

Concluiremos por hoy ofreciendo al paciente lector, ocuparnos anualmente de la estadística de nuestros caminos de hierro, cuyo trabajo calificamos de penoso, ya porque lo lamentable del aislamiento en que viven aquí las Compañías dificulta reunir la suma de datos que se necesitan al efecto, ó ya porque, sin falsa modestia, creemos que para abordar esa tarea carecemos de todo ménos de fuerza de voluntad.

Empero profesamos el precepto aquel de Marco Tulio que dice así: «Nadie puede pasar de sus fuerzas: pero cada uno debe emplear las que tenga en persuadir á sus conciudadanos de lo que crea convenientes,» y esto nos basta para nuestra propia tranquilidad.

SINIESTROS MARÍTIMOS.

Hoy que los siniestros marítimos tienen en alarma á todos los países de algun tráfico mercantil, y que se han hecho asunto de todas las conversaciones, es muy oportuna la reproducción de la siguiente lista de todos los vapores trasatlánticos perdidos desde 1841.

President, inglés, salió de Nueva York el 11 de Marzo de 1841 y no se ha vuelto á saber de él: entre los pasajeros iba un hijo del duque de Richmond. *Columbia*, naufragó en las costas de Nueva-Escocia el 1.º de Julio de 1843. *Gran Bretaña*, inglés, perdido en una tormenta en las costas de Irlanda el 22 de Setiembre de 1846. *Helen Stoman*, hundido en alta mar, en Noviembre de 1850; se ahogaron 9 personas. *St. George*, incendiado en el mar el 24 de Diciembre de 1852; murieron 51 personas. *Humboldt*, alemán, naufragó cerca de Halifax en Diciembre 5 de 1853. *City of Glasgow*, inglés, no se ha sabido de él despues de su salida de Glasgow en 1854; 480 personas perdidas. *Franklin*, americano, perdido sobre Moriches, 17 de Julio de 1854. *Artic*, americano, pasado por ojo por el vapor francés *Vesta*, sobre Terranova, el 27 de Setiembre de 1854; 300 personas muertas. *City of Philadelphia*, inglés, naufragó en 1854. *Pacific*, americano, salió de Liverpool el 23 de Enero de 1856 y no se ha sabido más de él, muertas 200 personas. *Le Lyonnais*, francés, chocó con el bergantin *Adriatic* sobre Nantucket el 2 de Noviembre de 1856; murieron 120 personas. *Tempest*, inglés, salió de Nueva York el 26 de Febrero de 1857, y no se ha sabido más de él. *New York*, inglés, perdido en 1857. *Austria*, alemán, incendiado en alta mar el 13 de Setiem-

bre de 1858; murieron 460 personas. *Argo*, inglés, naufragó en las costas de Terranova el 20 de Junio de 1859. *Indian*, inglés, perdido en la costa de Nueva Escocia el 21 de Noviembre de 1859; muertas 27 personas. *Hungarian*, inglés, perdido sobre Nueva-Escocia el 20 de Febrero de 1860, murieron 205 personas. *Can-naught*, inglés, quemado en la costa de Massachussets el 7 de Octubre de 1860. *Canadian*, inglés, naufragó el 4 de Junio de 1861; murieron 35 personas. *North Briton*, inglés, perdido en una tormenta en la isla Paraquet el 5 de Noviembre de 1861. *Norwegian*, inglés, naufragó en la isla de San Pablo el 14 de Junio de 1863. *Anglo Sawon*, inglés, naufragó sobre Cape Race el 27 de Abril de 1863, murieron 237 personas. *Georgia*, inglés, perdido en Sable-Irland el 4 de Agosto de 1863. *Bohemian*, inglés, naufragó sobre el cabo Elisabeth el 22 de Febrero de 1864; murieron 20 personas. *City of New-York*, inglés, naufragó en Daut's Rock el 29 de Marzo de 1864. *Jura*, inglés, naufragó sobre Liverpool el 3 de Noviembre de 1864. *Iowa*, inglés, naufragó sobre Cherbourg el 10 de Diciembre de 1864. *Glasgow*, inglés, quemado sobre el Nantucket el 31 de Julio de 1865. *Scotland*, inglés, chocó con el bergantin *Kate Dyers* en Sandy Hook el 1.º de Diciembre de 1866; murieron 13 personas del *Kate Dyers*. *Hibernia*, inglés, se hundió sobre la costa de Irlanda el 29 de Noviembre de 1868, murieron 50 personas. *United Kingdom*, inglés, salió de Nueva York el 17 de Abril de 1869, y no se ha sabido más de él; murieron 80 personas. *Germania*, alemán, perdido en las costas de Terranova el 7 de Agosto de 1869. *Cleopatra*, inglés, perdido en las costas de Terranova el 8 de Agosto de 1869. *City of Boston*, inglés, salió de Nueva York el 25 de Enero de 1870, y no se ha sabido más de él; se perdieron en él como 160 personas. *Cambria*, inglés, perdido en la costa de Irlanda el 19 de Octubre de 1870, se perdieron 160 personas. *Dacian*, inglés, perdido cerca de Halifax el 9 de Abril de 1872. *Tripoli*, inglés, perdido en la costa de Irlanda el 17 de Mayo de 1872. *Britania*, inglés, perdido el 27 de Enero de 1873. *Atlantic*, inglés, perdido en Mats Rock el 1.º de Abril de 1873, perecieron 562 personas. *City of Washington*, perdido en la costa de Nueva-Escocia el 7 de Julio de 1873. *Ismalia*, inglés, no se ha sabido de él despues de su salida de Nueva York el 20 de Setiembre de 1873. *Missouri*, inglés, naufragó en las Bahamas el 1.º de Octubre de 1873. *Ville du Havre*, francés, se hundió en Diciembre de 1873, á consecuencia de un choque con el bergantin inglés *Lock Bara*, perecieron 226 personas. *Scanderia*, inglés, no se ha sabido de él despues de su salida de Nueva York en Octubre de 1872. *Anna*, noruego, no se ha sabido de él despues de su salida de Nueva York en Octubre de 1873. *Europe*, francés, abandonado en el mar el 3 de Abril de 1874. *Amerique*, francés, hundido el 14 de Abril de 1874, á 80 millas de Brest, pereció una persona. *Nederland*, belga, encalló en Brigantine Shoal, el 16 de Abril de 1874.

Total 49: 37 ingleses, 4 franceses, 3 americanos, 3 alemanes, 1 noruego y 1 belga.

Total de personas que hasta ahora se sepa han perecido, 3.596.

TALA DE LOS BOSQUES EN RUSIA.

La especulación financiera no es la única plaga que la civilización ha importado en Rusia de algunos años á esta parte: el comercio que es tambien una forma de especulación, hace aun más daño á aquel país provocando un arrasamiento general de los bosques, cuyas consecuencias son ya deplorables.

Para responder á la demanda siempre creciente de maderas de construcción, ciertas provincias han cortado de tal modo el arbolado, que si la explotación continúa en las mismas proporciones y la misma impericia, dentro de quince ó veinte años quedarán convertidas en áridas estepas. La Volhynia, por ejemplo que, que tenia hace algun tiempo un 42 por 100 de su territorio cubierto

de selvas, no tiene ahora ya más que un 25 por 100; lo mismo el gobierno de Penza por no tiene ahora, á lo sumo, un 20 por 100, de 35 que tenía muy recientemente; y, por desgracia, esas dos provincias no son las únicas que se encuentran en semejante estado.

Además de que la Rusia no se encontrará ya dentro de poco en estado de hacer frente á la competencia de los países donde la economía forestal está más habilmente dirigida, el imperio moscovita transforma incesantemente sus ricas regiones arboladas en vastas llanuras estériles, modificando cada día sus condiciones climáticas, con gran detrimento de la agricultura y de la salubridad de las poblaciones.

A este punto se ve Rusia conducida bajo los auspicios del comercio que, haciéndola entrever algunas ventajas de presente, le oculta las desgracias del porvenir.

Mucho de esto ha pasado también desgraciadamente en España.

ESPEDICION AL POLO.

El martirologio de los intrépidos exploradores de las regiones árticas cuenta un nombre más, el del capitán Hall. Los Estados Unidos, patria hoy de las grandes empresas, pusieron en 1871 á disposición de este probado expedicionario el buque *Polaris*, á fin de que investigara la certeza del mar libre que se suponía rodeaba el Polo.

Partió la expedición en 29 de Junio de aquel año, de Nueva-York, y el 24 de Agosto abandonaba ya el último establecimiento groenlandés, para internarse rápidamente en ciertas regiones del mar Polar, hasta ahora por nadie visitadas.

El 3 de Setiembre el *Polaris* alcanzó el grado 82; la latitud más elevada á que hubiese llegado jamás un buque en ambos hemisferios. Allí le detuvieron unos hielos, separados por canales que, según opinión de la gente de á bordo, eran practicables, y, por lo tanto, hacían posible pasar más adelante. Mas el capitán Buddington, piloto de la expedición, á quien no inflamaba el mismo ardor científico, dió orden de retroceder, y el *Polaris* fué á invernar en una bahía situada á los 81 grados y medio.

Sin embargo, el infatigable capitán Hall partió inmediatamente en trineo hacia el Norte; más, sobrecogido por una enfermedad muy grave, volvióse al puerto de internada, donde desgraciadamente sucumbió el 8 de Noviembre. Muerto Hall y visto el escaso celo con que Buddington miraba la empresa, fué preciso renunciar al descubrimiento proyectado, por lo cual el 12 de Agosto del año siguiente abandonaron aquellos exploradores el puerto de abrigo dirigiéndose en derechura al Sur. A los tres días de marcha, ó sea el 15 del mismo mes, los hielos volvían á apresar al *Polaris*, en cuya disposición las corrientes inferiores le hicieron descender, junto con los hielos que le detenían, hasta la isla de Northumberland, grado 77.

En 15 de Octubre asaltó á los expedicionarios un temporal tan espantoso, que 18 de entre ellos se vieron arrebatados de sus compañeros por la separación del témpano de hielo sobre el cual tenían establecidas sus viviendas. Errantes por el mar, sobre la isla de hielo, que veían disminuir de día en día, en 30 de Abril de 1873, al cabo de seis meses y medio de tan singular navegación, y cuando la isla flotante que les sostenía contaría ya apenas un kilómetro de superficie, toparon cerca de Terranova con un vapor que los recogió á bordo en medio del mayor asombro.

Puesto el suceso en conocimiento de la administración marítima de los Estados Unidos, mandó prontamente que fueran al socorro de *Polaris* y de su gente dos buques de la escuadra nacional, uno para buscarles y el otro para proveer de carbon y víveres varios puntos de la costa de la Groenlandia. El 11 de Setiembre ya estaba uno de retorno, diciendo que el otro había hallado un campamento en el Norte de la isla de Northumberland,

abandonado seis semanas antes, y que de los papeles recogidos se deducía que el *Polaris* estaba destruido y sin tripulación, en camino para alcanzar otros parajes más frecuentados de buques balleneros que les pudiesen recoger. Luego se supo que felizmente así había sucedido, pues el 18 de Setiembre desembarcó sana y salva dicha tripulación en Escocia, después de los rudos afanes porque hubo de pasar durante más de dos años.

Pintados los trabajos de la expedición que penetró más allá de las regiones septentrionales; desvanecido el escrúpulo de que sea imaginario su relato, por cuanto el de los primeramente hallados ni discrepa un ápice del de los últimamente recogidos, resta explicar ahora los resultados que haya la ciencia reportado de semejante empresa. Apesar de la prematura muerte de su promotor y de la malograda desaparición de cuanto se había coleccionado en el *Polaris*, se puede asegurar que son bastantes para darle el primer lugar entre todas las de su género.

Por ella se ha averiguado que existía una corriente constante de Norte á Sur, á favor de la cual vieron bajar del Polo, con gran estrañeza, algunos pedazos de madera, aunque demasiado podridos para conocer si fueron cortados ó aserrados. La temperatura en invierno es menos rigurosa de lo que debía presumirse, y en verano sólo se encuentra hielo ó nieve en alguna escavación puesta al abrigo del sol. Dicen que indudablemente la zona comprendida entre los 70 80 grados es más fría y helada que la superior. Durante el buen tiempo se cubre la tierra de una vegetación parecida al musgo, por entre el cual brotan unos raquíticos sauces no más altos que un arbusto. Aparecen también en aquella época bueyes, conejos, martas, anades, algunos osos, diferentes especies de aves, y una flora de colores muy brillantes y variados, á la que falta, sin embargo, todo aroma.

Los expedicionarios formaron un verdadero museo de pieles, plantas fósiles y animales disecados, que guarnecerían todas las dependencias del *Polaris*; más con la pérdida de este desapareció también toda la riqueza etnográfica que se había atesorado.

En punto á investigaciones geográficas, lograron resolver el problema del mar libre de Kane, pues penetraron en un ensanchamiento del canal de Kennedy, que luego resultó más arriba volver de nuevo á estrecharse. Esta inopinada amplitud del canal Kennedy, es lo que tomó el doctor Kane por un mar libre, á consecuencia de no haber penetrado suficientemente en él. El capitán Hall dió á la angostura que viene después del mar de Kane, que, como decimos, es á su vez una simple expansión del canal de Kennedy, el nombre del estrecho Robeson, en honor del ministro de Marina norte-americano, bajo cuyos auspicios se verificó la expedición. Hall fué de parecer que el estrecho Robeson da la vuelta á la Groenlandia, y que, comunicándose con otro estrecho, descubierto al otro lado por los alemanes, aísla completamente á aquella comarca dentro del mar Glacial.

Subiendo á un promontorio de los 82 grados 16 minutos á que llegaron, notóse la inclinación del canal Robeson hacia el sentido indicado, y además vióse una inmensa llanura por donde la vista fácilmente se extiende hasta los 84 grados. En ese límite vislumbra una línea brillante, que unos tomaban por un reflejo del mar y otros de la tierra firme. Los contratiempos referidos les impidieron precisar en otra época este importante punto, como asimismo el escaso anhelo del piloto Buddington fué el obstáculo principal que se atravesó para alcanzar mejor éxito en sus malogrados planes.

La exploración ártica que acabamos de reseñar es, en suma, la más completa é importante de cuantas se han verificado hasta el día; más el resultado de sus investigaciones inducirá á todos los geógrafos al desconsuelo de que es ya una quimera pretender otra vez que se pueden remontar por entero los 90 grados de nuestra latitud.

NATACION.

Hé aquí un asunto sobre el cual hemos visto muy poco escrito, y que sin embargo, merece atención. La excelente revista francesa titulada *Gazette des Baux*, que tan perfectamente desempeña su cometido especial, ha publicado un curioso artículo debido á M. Passon (*maitre baigneur*) que nos parece merecer los honores de la traducción y que dice así:

«La natacion es, de todos los ejercicios musculares, el más favorable á la salud, porque pone todos los músculos en acción, y estos se agitan sin causar traspiración alguna; sin embargo, si el nadador se excede del límite de sus fuerzas, sobreviene una ligera curvatura ó una pequeña fiebre.

Para sacar todas las ventajas posibles de la natacion, como medio higiénico, será preciso dedicarse á ella un cuarto de hora los primeros días, despues media hora, y continuar luego aumentando; pero sin llegar nunca á la fatiga. De este modo las fuerzas crecerán por el ejercicio, y al cabo de cierto tiempo se podrá nadar durante algunas horas consecutivas. Pero al dedicarse á la natacion, conviene saber que, si se hacen en el agua movimientos desordenados, se adquieren malas costumbres difíciles de corregir. Es necesario aprender pocas cosas á la vez, pero aprenderlas con cuidado, y así no se olvidan jamás.

Es casi tan natural el nadar como el andar, y penetrándose bien del modo de ejecutar los principales movimientos, se puede, con un buen maestro, y en sólo algunas lecciones, aprender todas las variedades imaginables de la natacion. Hay muchas maneras de nadar: la *brasa*, el *corte*, la *marinera*, la *brasa sobre la espalda*, la *plancha*, etc., etc. Seria imposible nadar mucho tiempo de una misma manera; y hay manera que deja descansar los brazos; tal otra que no necesita la acción de las piernas, otra en que todo el cuerpo está en reposo; se mezclan todos los modos de nadar, á capricho ó para que descansen los miembros más fatigados.

El hombre está mejor conformado para la natacion por la naturaleza que la mayor parte de los animales: estos tienen, casi todos los miembros delgados y que no les permiten hacer en el agua otros movimientos que los que emplean para andar; mientras que el hombre, con sus largos miembros, tiene mas facilidad para tomar un punto de apoyo sobre el agua. La única disposición favorable en la conformación de los animales consiste en que su cabeza está naturalmente en posición horizontal y que su cuerpo puede estar á cierta profundidad sin privación de aire.

En el hombre, esta ventaja está mas que compensada, puesto que puede permanecer sobre la espalda sin sumergirse y no dejando fuera del agua más que la nariz y la boca, y sin hacer ningún movimiento.

Toda persona que se sumerge desplaza un volumen de agua cuyo peso es superior al suyo; á-i es que el agua siempre le empuja hacia la superficie; la grasa, que es más ligera que el agua, viene á aumentar esta tendencia á la flotación.

Los hombres gruesos sobrenadan más fácilmente que los flacos; se les llama mejores nadadores, cuando son solamente más ligeros en ese caso particular. En cuanto á las personas delgadas, como su peso específico no es muy inferior al del agua, deben tener la precaución de dilatar siempre el pecho lo más posible, y de conservar siempre mucho aire; obrando así, su volumen aumenta y se hacen más ligeras comparativamente con el agua.

El peso específico no es el mismo para todas las partes del cuerpo: si se cortaran las piernas, la cabeza, ó los brazos de un hombre, todos estos miembros caerían al fondo, porque son más pesados, estando compuestos de huesos y de músculos cubiertos con poca grasa. El vientre, por el contrario, contiene los intestinos que encierran gases en mayor ó menor cantidad; y el pecho en toda su anchura apenas contiene más que aire: los pulmones, si estuvieran comprimidos y privados de aire, formarían un volumen muy pequeño.

Las piernas, siendo más pesadas que el agua, deben, pues, tender siempre á dirigirse hacia el fondo; la cabeza, más pesada también que el agua, está sostenida por el pecho, que es mucho más ligero; pero todo á lo largo de la espalda se encuentra la columna vertebral con sus músculos que hacen más pesada la parte posterior; así, pues, el centro de gravedad del cuerpo humano, en el agua, está un poco más arriba de la boca del estómago.

Lo que acabamos de decir, prueba que la posición más natural en el agua es el estar boca arriba un poco inclinado para atrás no dejando fuera más que la boca y la nariz. Si se quiere permanecer largo tiempo en esta posición, es necesario no hacer movimiento alguno, teniendo sólo cuidado de mantener siempre el pecho lleno de aire y de exhalar poco á la vez.

Nunca se recomendará lo bastante á todos los nadadores la ejecución de lo que acaba de decirse, y dejarse ir sin temor, y sobre todo sin movimiento.

Cuando ellos se hayan convencido de con cuanta seguridad se pueden así mantener á flote, podrán emplear este medio cuando se sientan fatigados; y sobre todo, si se vieran presa de un calambre.

Recomendamos mucho á las personas que quieran saber nadar, que se ocupen con cuidado de los principios durante su aprendizaje; pero tan pronto como los posean, deben emanciparse y buscar ellas mismas la manera de nadar más cómoda y más ventajosa á fin de familiarizarse con el agua y poder, si llega la ocasión, salvarse ó sacar á alguno de sus semejantes de un peligro inminente.

NOTICIAS TÉCNICAS.

CARBON DE PIEDRA.

El doctor Varrentras ha hecho interesantes experimentos sobre las cualidades que pierde el carbon de piedra cuando se le deja algun tiempo al aire. Estas pérdidas son bastante importantes. En uno de los experimentos ha encontrado una pérdida de 33'08 por 100 en el peso, y un deterioro más considerable todavía en la calidad. Estos fenómenos previenen de la combustión lenta de los elementos volátiles que entran en la constitución del carbon é influyen en su valor como combustible. La calidad del gas disminuye en un 45 por 100, y la potencia calorífica en un 47 por 100 en carbones expuestos al aire, mientras en carbones abrigados sólo se pierde el 25 por 100 como generador del gas, y el 12 por 100 como generador del calórico. Estas experiencias demuestran la necesidad imperiosa de resguardar la hulla del aire y de la humedad.

DESMONTES POR MEDIO DE LA DINAMITA.

El *Glasgow Herald* ha dado cuenta de varios ensayos de desmonte ó descuaje de terrenos forestales, practicados por medio de la dinamita. Una comision compuesta de agricultores ha seguido en Hilton estos experimentos, para asegurarse de si será posible recurrir con ventaja á este nuevo procedimiento para desmontar ó descuajar los bosques del Canadá.

Se ha demostrado que la explosión de cartuchos de dinamita, introducidos en un taladro de mina abierto, ya sea en los troncos de los principales árboles, ya sea en las piedras ó rocas situadas á una cierta profundidad, produce un sacudimiento general de la capa superficial del terreno y suficiente fraccionamiento de las raíces y de las piedras, para que su separación y extracción cueste pocos esfuerzos. La economía que resulta de este método es considerable, tanto á causa de la poca mano de obra que necesita como también por la rapidez de la operación.

NUEVA EXPLICACION DE LAS MAREAS.

Hasta la presente, las nociones más elementales han sido suficientes en concepto de muchos, para hacer comprender bien las mareas; pero no á todos satisfacen completamente las explicaciones comunes sobre este fenómeno.

Se comprende en efecto muy bien que la luna levante las aguas del Océano sobre el meridiano que está directamente debajo de ella; pero no sucede lo mismo cuando se quiere explicar la elevación de las aguas al mismo tiempo por la parte opuesta del mismo meridiano. Hay como una contradicción con las nociones elementales que parecen pretender que las aguas afluyen de todas partes hácia el lado de la luna, produciendo marea alta bajo el astro atractor y marea baja en el hemisferio opuesto.

Un ingeniero, M. Minary, preocupado por esto, introduce en la cuestión la acción de la fuerza centrífuga, de una manera que parece ser la expresión bastante completa de esta verdad.

Si la tierra atrae la luna de manera que la hace realizar su revolución sideral en 27 días y medio, dice él en sustancia, la luna á su vez atrae la tierra, de manera que los dos astros forman un sistema completo.

No es, pues, al rededor del centro de la tierra como gira la luna, sino al rededor del centro de gravedad común de la tierra y de la luna, centro de gravedad situado 80 veces más cerca del centro de la tierra que del de la luna, puesto que la masa lunar es 80 veces más pequeña que la masa terrestre. La tierra, ó más bien el centro de la tierra, está, pues, obligada á hacer en 27 días y medio también, una revolución al rededor de ese centro de gravedad común que está colocado en el interior de la tierra al cuarto de su radio próximamente debajo de la superficie.

En efecto, siendo de 60 radios terrestres la distancia de la tierra á la luna, la masa de esta 1, la de la tierra 80, la distancia del centro de gravedad común de los dos astros es de 60 dividido por 81, ó 0'74 del radio terrestre del centro de la tierra y á 60 multiplicado por 80 y dividido por 81, ó 59 radios terrestres 26 céntimos del centro de la luna. Girando las dos en 27 días y medio al rededor de este centro de gravedad, es como la tierra y su satélite se equilibran, que equilibrio hay entre la fuerza atractiva de la luna y la fuerza centrífuga desarrollada en el centro de la tierra.

Representemos un instante por 1 esta fuerza atractiva de la luna sobre el centro de la tierra y la fuerza centrífuga de esta última. En el punto que tiene la luna su zénit, la fuerza atractiva de la luna será más fuerte, porque este punto no está, como el centro de la tierra, á 60 radios terrestres de la luna, sino á 59 radios, y ella será más fuerte en razón inversa del cuadrado de las distancias; es decir, que será 60 multiplicado por 60, dividido por 59, multiplicado por 59, ó 1'034; habrá, pues, marea, elevación de aguas en razón de este exceso de 34 milésimos, que es, por decirlo así, una barrera á la fuerza centrífuga restada 1. En el punto de la tierra opuesto al de que acabamos de hablar, en el que la luna tiene su nadir, se producirá el efecto inverso; siendo su distancia á la luna 61 radios en lugar de 60, la fuerza atractiva de la luna estará multiplicada por 60, dividida por 61², ó 0'967, á 33 milésimos de menos; habrá, pues, allí todavía marea, elevación de aguas, que se precipitarán en razón del exceso de la fuerza centrífuga que permanece siendo 1, sobre la fuerza atractiva disminuida en 34 milésimos.

Tal es el análisis del trabajo que M. Minary ha publicado siendo su idea el introducir la fuerza centrífuga en la explicación de los fenómenos de las mareas, idea que servirá para explicarlos bajo una forma más sencilla, pero que no hacemos más que entreverla.

M. Minary ha construido un aparato para dar más peso á su explicación; pero no hemos visto de él más que un croquis; y sería menester ver y tocar para poder hablar con seguridad.

(*Journal du Ciel.*)

FRENO DE AIRE COMPRIMIDO.

Estos últimos días se han hecho ensayos en el ferro-carril *South Baeston*, de Londres, de un sistema de frenos neumáticos de invención norte-americana. La parada se ha verificado á la entrada de la capital en 20 segundos.

Los ferro-carriles ingleses tienen pocas pendientes fuertes; pero los trenes son numerosos, así como los cruzamientos á nivel, por lo cual los frenos desempeñan un papel en la explotación cada vez más importante.

El freno de que se trata es el de aire comprimido llamado freno *Wettinghouse*, y su empleo, que para casi instantáneamente los trenes, es de esperar que remediará un gran número de los accidentes que anualmente se producen en el Reino Unido. Según una información oficial del *Board of Trade*, (Dirección del Comercio) y según las opiniones de muchos empleados antiguos en la explotación de ferro-carriles no basta sin embargo mejorar los frenos; la mayor parte de los accidentes deben atribuirse al exceso de fatiga del personal, que está sobrecargado de trabajo y frecuentemente falto de sueño.

CRÓNICA.

Estación de la Coruña. Dicen de esta ciudad que se está demoliendo uno de los edificios de la proyectada estación para el ferro carril, por haber sido levantado en terreno pantanoso.

Servicio auxiliar. Desde Albacete ha establecido la empresa del ferro carril del Mediterráneo un servicio de trenes mixtos á Murcia y Alicante, encargados de llevar los correos en sustitución de los trenes que cumplían este servicio.

Socorros. Parece que el gobierno se propone conceder algún socorro á las familias de los cuatro infelices fusilados por los carlistas en Pozo Cañada, mientras se determina la forma en que se les ha de conceder una pensión fija.

Ya era hora. Mañana publicará la *Gaceta* el decreto para que se cumplan con toda severidad las disposiciones en Enero dictadas contra los que cometen destrozos en los ferro-carriles.

Doce puentes de una vez. Según noticia publicada por la *Gaceta* de hoy domingo 18, han sido destruidos en la vía férrea de Valencia á Tarragona, de orden del cabecilla Nava, las obras de fábrica del puente de la Magdalena, pontón de Mar, núm. 1, pontón núm. 2, entre Santa Magdalena y Benicarló. Los dos grandes puentes de este último punto, el puente de Aguas Vivas entre Benicarló y Vinaroz; el puente grande de Serval y el de Barbequera, en Vinaroz; el puente grande de la Cénia, entre La Higuera y Ulldecona, y los de Frixinals números 1, 2 y 3.

Subvención adicional. Se ha mandado abonar á la empresa de la línea de Madrid á Malpartida la subvención adicional que ha devengado.

Modificación de tarifa. Se ha consultado al Consejo de Estado si debe modificarse la tarifa legal del ferro-carril de Almorchón á Belmez, para armonizarla con la línea de Belmez á Córdoba.

Jerez al Puerto. Se autoriza á D. Federico Diaz Pala-

f
 óx, representante de la Compañía anónima «La Victoria», para los estudios de una línea férrea que, partiendo de la playa del Puerto de Santa María, en sitio conocido por el Fortín de la Polvera, termine en la ciudad de Jerez.

Comunicaciones en el Norte. Una vez espedita la vía férrea de Miranda á Logroño, parece que el general Laserna aspira á asegurar la constante comunicacion entre Victoria y Pamplona por la carretera y la vía férrea, á cuyo fin establecerá las convenientes guarniciones y destacamentos.

Señales en la oscuridad. Con niebla, nevada, ó lluvia fuerte, ó habiéndose apagado el farol, los maquinistas de los trenes no pueden distinguir el disco de señales. Para evitar estos inconvenientes, se han ensayado muchos medios, pero ninguno ha dado mejor resultado, despues de ocho meses de adopcion, que el silbato forzado, puesto en uso por los ferro-carriles del Norte de Francia. Es un mecanismo sencillo y seguro que hace silbar la locomotora á su paso por el disco cuando hay novedad, y el buen éxito que ha alcanzado á todas las velocidades le hace adoptar á otras muchas Compañías.

Víctimas del servicio. Ha excitado la indignacion general un nuevo acto de feracidad y de salvajismo carlista.

Las fuerzas del cabecilla Lozano, despues de romper los aparatos telegráficos y quemar la estacion de Pozo Cañada, fusilaron el viernes último al jefe de la misma, al asentador de vía, al guarda-aguja y á un mozo suplementario.

En Venta la Encina quemaron el material que servia de estacion provisional, destrozaron el telégrafo y robaron los fondos de la empresa.

Noticias posteriores dicen que, además de fusilarlos, los carlistas mutilaron bárbaramente á los cuatro empleados de la estacion de Pozo Cañada. Era tal el encono que contra aquellos infelices mostraban que habiéndose ocultado en el pueblo, fueron registrando las casas hasta encontrarlos, y momentos despues habian ya consumado el terrible crimen con tan incalificable ensañamiento.

Segun se ha dicho entre los cuatro infelices empleados fusilados por el cabecilla Lozano dejan trece hijos.

El gobierno está en el deber de amparar á las viudas y á los huérfanos de estas víctimas del servicio de ferro-carra

Suspension del servicio. Parece que se suspende hasta que se tomen nuevas disposiciones, el servicio de trenes con Valencia, Alicante y Murcia. Como se comprende bien, la suspension no podrá ser absoluta ni larga, por más que la empresa no pueda soportar los inmensos perjuicios que le están ocasionando las facciones.

Más destrozos. Los carlistas han hecho nuevos destrozos en algunas obras de fábrica del ferro carril de Lérida á Tarragona.

Intimacion. El titulado comandante jefe de las fuerzas carlistas de Astúrias ha dirigido una comunicacion al jefe de la estacion del ferro-carril de Leon, amenazando con inutilizar la vía férrea y telegráfica, quemar las estaciones y fusilar á todos los empleados del mismo, si se trasporta material de guerra.

Siniestros marítimos. Un telegrama de Hong-Kong, transmitido al Lloyd de Londres, da algunos detalles acerca de los desastres marítimos que tuvieron lugar en aquel puerto, á causa del tifon del 23 del mes último.

Los buques perdidos son: el *Aldevara*, buque de la Alemania del Norte; el *Imogen* y el *Mindanao*, ingleses; y el *Leonor* y el *Albay*, españoles.

Han sufrido grandes averías en su arboladura tres buques de diferentes naciones, entre ellos el español *Maria V. Vicenta*, y se ignora aun la suerte de otros nueve buques, que se encontraban á distancia del puerto.

Los empleados de la «Peninsular and Oriental stean navigation Company,» hicieron grandes esfuerzos por salvar los buques de la línea de China, habiéndolo conseguido.

Abastecimiento de aguas. Declarada desierta la subasta para el abastecimiento de aguas á Valladolid, se agita la idea de constituir una Sociedad que lo lleve á cabo, para lo cual deberia tomar la iniciativa la «Union Castellana,» que es la que posee la concesion, los planos y los estudios.

Servicio de trenes. A fin de organizar el servicio de trenes celebraron el lunes una importante conferencia con el Director general de Obras públicas y el Director interino de Correos, los representantes de las empresas de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, de Córdoba á Sevilla, de Córdoba á Málaga, de Ciudad-Real á Badajoz y de Almansa á Valencia y Barcelona.

Servicio telegráfico. Desde principio de la semana, han quedado restablecidas las comunicaciones telegráficas de las líneas de Alicante y Murcia.

En cambio, aun no se halla recompuesta la cortadura hecha por los carlistas en la línea telegráfica de Astúrias en las inmediaciones de Pajares, por cuya causa siguen interrumpidas las comunicaciones con aquel Principado.

Cable cantábrico. Dentro de un mes estará ya colocado el cable que unirá á Santander con Bilbao y San Sebastian.

Líneas bilbainas. Escriben de Portugalete que la Compañía del ferro-carril del Regato suspendió dias pasados sus trabajos por no pagar la contribucion á los carlistas, y que dos compañías facciosas apostadas en el ferro-carril minero de Sestao á Galdames, han detenido estos dias, cerca de Nucedal, un tren con siete vagones cargados de material, de cuyas resultas y por no obedecer á las exigencias carlistas, tambien en esta vía se ha suspendido todo movimiento de obras.

Continúan los atentados. Además de la estacion de Novelda, destruida por la faccion Lozano, esta destruyó tambien la de Orihuela, destrozando las líneas y aparatos telegráficos.

—Los carlistas han vuelto á cortar la línea de Mieres á Pajares.

Puerto de Tarragona. Ha sido aprobada par el ministerio de Fomento la construccion de un dique en el interior del puerto de Tarragona.

Utrera á Moron y Osuna. El lunes fué un dia de júbilo en Osuna, que, aislada completamente del resto de la provincia de Sevilla, vió llegar por primera vez la locomotora con un tren de viajeros, que desde Sevilla y Utrera se trasladó á aquella ciudad para inaugurar la vía.

Exposicion de Filadelfia. Parece que ya está terminado por el ministro de Fomento el decreto creando una comision encar-

gada de gestionar y activar todos los trabajos necesarios para que España concurre a la Exposición universal de Filadelfia que se compondrá de personas notables por sus conocimientos especiales en asuntos de esta índole y su posición social, algunas de los cuales ya han formado parte de la de Viena y serán vocales natos de la misma.

Siguen las atrocidades. El domingo pasado fué acribillada a balazos una máquina exploradora en la línea del ferro-carril de Lérda.

El tren de viajeros se detuvo en Cervera, por temor de que hubiesen causado los carlistas algun desperfecto en la vía; y unos quince pasajeros se metieron en un vagón de mercancías marchando con dirección a Lérda, hasta que llegaron a una estación donde había material para poner un tren en debida forma, llegando al punto de su destino sin novedad.

Acreedores ingleses. Dice un colega diario:

«Continúan, y con probabilidades de buen éxito, las gestiones para un arreglo con los tenebres ingleses de fondos españoles; si bien no hay aun respuesta a las bases últimamente comunicadas.

Robos de trenes. Un colega llama con fundadísimo motivo la atención del gobierno sobre los escandalosos robos de trenes cometidos, no ya por las facciones carlistas, sino por partidas de bandoleros. Entre los viajeros robados el martes en el tren de Extremadura, figuran los señores Dr. Vicente, el ministro de Prusia en Lisboa y el ex-diputado Sr. Boceta, según ha dicho la *Epoca*.

Reparación. Se están llevando a cabo, con la rapidez posible, los trabajos de recomposición de la línea telegráfica de Alicante a Murcia por Elche.

Jurisdicción. Por la dirección de Obras públicas se ha resuelto que las atribuciones para intervenir en los asuntos de explotación de ferro-carriles corresponden a los gobernadores.

Reclamación. Un colega dice que los tenedores de la deuda exterior parece que están resueltos a exigir el cumplimiento del contrato de 4 de Abril, anulado hace poco tiempo por un decreto del ministro de Hacienda.

Pormenores. La *Correspondencia* del jueves ha publicado algunos detalles muy curiosos del robo ocurrido días pasado en la Cañada.

Parece que momentos antes de la llegada del tren de Andalucía se presentaron en aquella estación 10 hombres enmascarados y algunos otros sin enmascarar, y anunciaron a los viajeros que en ella se encontraban y esperaban el tren, que no se asustaran, pues no tenían más propósito que el de apoderarse de los fondos de la Compañía.

El jefe de la partida, teniendo noticia de que se aproximaba el tren, ordenó que el mozo encargado de dar la señal de entrada, la hiciera como de ordinario, y en efecto, breves momentos después entraba en la estación el tren.

En el instante se lanzaron los ladrones sobre la caja que conducía los fondos y la rompieron a hachazos.

Mientras estaban en esta operación, el que hacía de jefe se dirigió al de aquella estación y le pidió agua para los suyos, diciéndole que estaban los pobres sofocados de tanto trabajar.

Una vez los fondos en poder de los bandidos, dejaron al tren que continuara su marcha.

Entre los viajeros que detuvieron en la estación figuraba el

juez de primera instancia de Ciudad-Real, que venia de un pueblo inmediato a la Cañada a practicar unas diligencias.

Sociedad general de Crédito moviliario español.

Situación en fin de Agosto de 1874.

ACTIVO.	
	Escudos.
Acciones emitidas: 120,000 acciones.	»
Caja efectivo, cuenta con el Banco, etc.	820.163'992
Efectos en cartera a cobrar y negociar.	635.166'261
Fondos públicos.	15.453.830'610
Cuentas corrientes.	2.493.211'425
Préstamos en garantía y operaciones a la dobla.	7.806.063'867
Inmuebles.	2.531.528'505
Moviliario.	28.873'655
Varios.	100.984'437
Total.	29.869.822'752
PASIVO.	
Capital.	22.800.000
Acreedores diversos.	217.584'166
Efectos a pagar.	171.706'733
Obligaciones emitidas.	105.000
Cuentas corrientes.	4.598.824'675
Fondo de reserva.	593.083'577
Ganancias y pérdidas.	1.383.523'601
Total.	29.869.722'752

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

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 a Junta general ordinaria de accionistas para el día 25 del mes de Octubre próximo.

La Junta se verificará a 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 a 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 a fin de que llegue a 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.

Ferro-carril de Mérida a Sevilla.—El domingo 25 de Octubre próximo, a la una de la tarde, celebrará esta Sociedad Junta

general ordinaria de señores accionistas en el local de sus oficinas, sita en la calle de Las Palmas, número 3, de esta ciudad.

Se recuerda á dichos señores que con arreglo al art. 27 de los estatutos, los que deseen asistir al referido acto deberán depositar sus acciones en la Caja social, en la que se les facilitará el resguardo correspondiente.

Sevilla 24 de Setiembre de 1874.—El director gerente, Manuel Pastor y Landero.

Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla.—El Consejo de administracion de esta Compañía tiene el honor de poner en conocimiento de los señores accionistas que la Junta general extraordinaria convocada para el 15 de Octubre corriente, queda aplazada á una fecha indeterminada, que no podrá fijarse sino despues de que una próxima reunion de la Junta general de la Compañía de Sevilla á Cádiz, debidamente autorizada por la modificacion de sus estatutos, para realizar la venta de este camino haya deliberado la enajenacion á la Compañía de Córdoba á Sevilla bajo las condiciones contenidas en el proyecto de contrato celebrado entre ambos Consejos de administracion.

Madrid 10 de Octubre de 1874.—Por acuerdo del Consejo, el secretario, P. de Vargas.

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.

Compañía de los ferro-carriles de Ciudad-Real á Badajoz y de Almorchon á las minas de Carbon de Belmez.—En la sesion de 26 de Abril último, la Junta general de accionistas fijó en 45 reales 60 céntimos (francos 12) el dividendo del ejercicio de 1873.

Satisfecho á cuenta en 12 de Junio último la suma de 22 reales 80 céntimos (francos 6) el saldo del referido dividendo, ó sean 22 reales 80 céntimos (francos 6) por accion, se pagará previa presentacion del cupon núm. 6 desde el 2 de Noviembre próximo:

En Madrid, domicilio social, plaza del Angel, núm. 8;

En Paris, place Vendome, núm. 12;

En Bruselas, Banque de Belgique;

En Lieja, Banque Liégesire;

En Gante, Banque de Flandre.

Madrid, 15 de Octubre de 1874.—El administrador delegado, José Canalejas y Casas.

LA SOLEDAD, POR ZIMMERMANN, TRADUCIDA DE LA ÚLTIMA edicion por D. Pedro Espina y Martinez, Médico de número del Hospital general de Madrid. Se vende en la librería nacional y extranjera de D. Carlos Bailly-Baillerer plaza de Topete,

núm. 10, y en las principales de la Nacion. Precio, 3 pesetas 50 céntimos (14 rs.) en Madrid y 4 pesetas en provincias, franco de porte.

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

Y

BLANCURA

DE LAS

48 RS. ARROBA

DE

26 LIBRAS.

ROPAS LAVADAS CON ELLOS. SE SIRVEN A DOMICILIO.

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

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

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 de 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,

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

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

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

GACETA INTERNACIONAL.

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

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

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 férrea
de la Península.

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

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

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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

FABRICA DE HIERRO,

HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO,

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

Rails para tramvias, terraj lenes y minas, fabri-
cacion de eclises, escarpas, placas de junta, t. rnillos
y redoblones para ferro-carriles.

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

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

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

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 p
fotógrafos.



El Sr. Juliá ha sido premiado en tres Exposiciones universales,
tres nacionales, por la Sociedad económica matritense; condeco-
rado 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.^a; BARCELONA, D. Ripol y C.^a; SANTANDER, Perez y García; CORUÑA, E. Da Guarda; VALENCIA, Dart y C.^a; ALICANTE, Faes hermanos y C.^a; MADRID, Julian Moreno, Alcalá, 28

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.				
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.
Madr. á Alíc. y Toledo	10 al 16 Setiem b..	35.233	,	,	650.235	455'34	847.497	593'48	,	197.261	,	23'27 ^o
Madrid á Cartagena...												
Albacete á Cartag...												
Alcázar á Ciud -Real	23 al 29 Setiembre	,	,	,	369.611	650'68	806.880	565'16	62.781	,	20'45 ^o	,
Manzanares á Córdob.												
Norte de España.....												
Tudela á Bilbao.....	10 al 16 Setiembre.	5.922	120.438	168.565	81.649	513'52	89.763	534'54	,	8.114	,	9'03 ^o / ₁₀
Valencia á Almansa y												
Tarragona												
Sevilla á Cádiz.....	24 al 30 Setiembre	,	,	,	288.948	115.010	298.522	118.896	,	9.879	,	3.589
Córdoba á Sevilla.....												
Zaragoza á Barcelona.												
Barcelona á Pamplona.	23 al 29 Setiembre.	,	,	,	125.713	904'93	108.481	780'08	17.284	,	15'04 ^o	,
— á Francia.....												
— á Tarragona.....												
— á Sarriá.....	10 al 16 Setiemb ..	,	,	,	209.546	,	945.081	,	,	189.085	,	,
Lérida á Reus y Tarrag.												
Alar á Santander.....												
Langreo á Gijon.....	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
Palencia á León.....												
Córdoba Málaga.....												
Medina á Zamora y Vi-	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
go á Orense.....												
Ciudad-Real á Badajoz.												
Utrera á Moron.....	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 01 AL 16 DE OCTUBRE DE 1874.

CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIERCOL.	JURVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 80	11 60	11 65	11 67	11 75	11 85	Albacete.....	.. ..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 75	.. ..	11 60	11 80	11 70	11 90	Alicante.....	.. ..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	15 30	15 ..	15 ..	15 10	15 45	15 75	Almería.....	.. ..	1/2
Deuda del personal.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Ávila.....	1/2 ..	.. ..
Material del Tesoro no preferente con interés...	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Badajoz.....	.. ..	1/4
Bonos del Tesoro.....	44 ..	44 ..	43 80	44 ..	43 85	43 70	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 40	99 90	99 25	99 ..	99 75	100 ..	Cádiz.....	.. ..	3/8
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6 ^o /o anual									
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Castellon.....	par ..	.. ..
Idem de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Ciudad-Real.....	1/4 ..	.. ..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Córdoba.....	par p.	.. ..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Coruña.....	3/4 ..	.. ..
Idem 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Cuenca.....	.. ..	.. ..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Gerona.....	1/4 ..	.. ..
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Granada.....	.. ..	1/8
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	20 80	20 75	20 65	20 75	20 80	21 30	Guadalajara.....	par p.	.. ..
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	20 80	20 10	20 05	20 ..	20 10	20 75	Huelva.....	.. ..	1/4
Idem id. id. de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Huesca.....	.. ..	.. ..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Jaen.....	par ..	.. ..
Acciones del Banco de España.....	134 ..	133 ..	133 50	134 ..	131 ..	134 80	Leon.....	.. ..	1/2
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lérida.....	.. ..	1/4
Banco popular español de Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Logroño.....	par ..	.. ..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 7 AL 13 DE OCTUBRE.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 7.	DIA 8.	DIA 9.	DIA 10.	DIA 12.	DIA 13.			
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	12 05	12 02	12 05	12 05	12 32	12 57	Lérida.....	.. ..	1/2
Títulos del 3 por 100 consolidado, a plazo.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Logroño.....	par ..	.. ..
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	16 85	16 90	16 90	16 90	17 25	17 30	Lugo.....	.. ..	.. ..
Bonos del Tesoro.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Madrid.....	3/4 ..	.. ..
Sociedad catalana general de crédito.....									
Banco de Barcelona.....	50 ..	.. ..	.. ..	50 ..	55 ..	55 ..	Malaga.....	.. ..	3/8
Crédito mobiliario barcelonés.....	82 50	.. ..	81 50	81 50	82 50	82 50	Murcia.....	.. ..	1/4
Caja barcelonesa.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Orense.....	.. ..	1/8
Sociedad de crédito mercantil.....	23 50	23 50	23 50	23 50	23 50	23 50	Oviedo.....	par ..	.. ..
Camino de Barcelona a Francia.....	36 ..	36 ..	35 50	36 ..	37 25	37 25	Palencia.....	.. ..	1/4
— de Tarragona a Barcelona.....	56 50	.. ..	.. ..	.. ..	57 ..	57 ..	Pamplona.....	.. ..	.. ..
— de Zaragoza a Barcelona.....	19 ..	19 ..	19 50	19 25	20 50	20 50	Pontevedra.....	.. ..	.. ..
Canal de Urgel.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Salamanca.....	1/4 ..	.. ..
Asumbrado por el gas en Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	San Sebastian.....	.. ..	1/2
							Santander.....	7/8 ..	.. ..
							Santiago.....	1/2 ..	.. ..
							Segovia.....	.. ..	1/2
							Sevilla.....	1 ..	.. ..
							Soria.....	.. ..	1/2
							Tarragona.....	.. ..	.. ..
							Teruel.....	par ..	.. ..
							Toledo.....	3/4 ..	.. ..
							Valencia.....	.. ..	3/8
							Valladolid.....	.. ..	1/4
							Vitoria.....	.. ..	3/8
							Zamora.....	1/4 ..	.. ..
							Zaragoza.....	par ..	.. ..
							Londres, a 90 d/f.....	48 80 ..	.. ..
							Paris, a 8 d/v.....	5'07 ..	.. ..
							Hamburgo, a 8 d/v.....	.. ..	.. ..
							Genova, a 8 d/v.....	.. ..	.. ..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS
de los	de	reembolsa-		de los	de la	le	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	789.698	1.900	57 8.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid a Zaragoza y Alic	Paris 3 de Oct..... 218 ..
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	—	Norte.....	— — — 200 ..
1859.....	82.678	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza a Barcelona...	Bruselas 1.º Oct... 307 50
.. ..	177.044	1.900	3 0/0	Enero.—Julio.	.. ..	Zaragoza a Pamplona.....	— — — 127 ..
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99	Córdoba a Málaga.....	— — — 58 ..
1858.....	290.000	.. ..	57	.. ..	desde 1861 47	Córdoba a Sevilla.....	— — — 228 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Sevilla a Jerez.....	— — — 71 ..
.. ..	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real a Badajoz...	— — — 42 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Barcelona a Francia.....	Barcelona..... 47 50
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Targ. a Martorell y Barc	— — — 95 25
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Noroeste.....	Bruselas 1.º Oct .. 61 50
.. ..	.. ..	2.000	3 0/0	.. ..	.. ..	Lérida a Reus.....	Paris 3 de Oct..... 25 75
.. ..	.. ..	1.900	3 0/0	.. ..	.. ..	Barcelona a Girona.....	Barcelona..... 97 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Almansa a V. y Tarrag.	— — — 17 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Tudela a Bilbao.....	Bilbao. 1.ª serie
1871-72.....	14.000	1.900	86 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba a Segovia.....	Madrid..... 665 ..
						Gran Central-Peninsular	

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