

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.

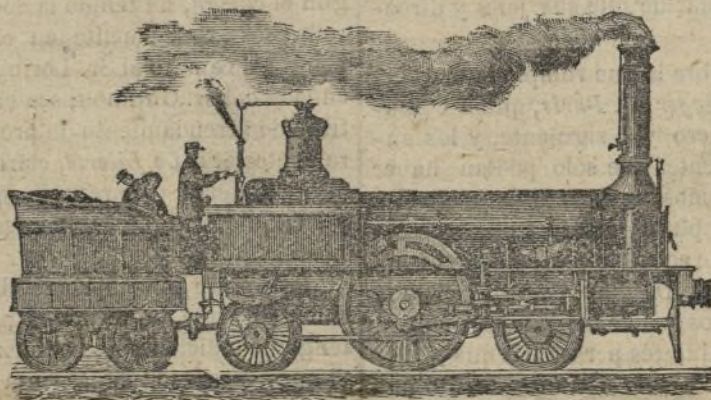
VALENCIA: librería de D. F. Matheu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Deune Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

HABANA: Establecimiento de don B. Tanago, calle del Obispo, 98.



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION

Madrid y Provincias.

Por un año. 100 rs

Por seis meses. 50

Por tres id. 25

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150.

Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

Línea. 2 rs.

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

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

RESÚMEN.

Advertencia.—La venta del camino de Sevilla á Cádiz.—El pró y el contra de la cuestion de Sevilla á Cádiz, segun los accionistas.—Sólo cuestion de números.—Ferro-carril del Tajo.—Tramvías.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carri-les extranjeros.—Crónica.—Banco hipotecario de España.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

ADVERTENCIA.

La gran importancia de la cuestion suscitada con motivo de la venta del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz, nos ha decidido á rehacer el presente número, cuando estaba ya ajustado y empezada la tirada, para incluir la contestacion que verán nuestros lectores á todos los ataques de una parte de la prensa francesa, que ha tratado de poner en duda la legitimidad del acto realizado por la Compañía cesionaria del camino. La causa que defendemos es de notoria justicia, además de española, y la urgencia de la defensa necesaria; por lo que bien merece de parte de nuestros lectores inaulgencia por haber retrasado la aparicion del presente número, y por la nuestra el sacrificio de algun trabajo y gastos para hacerlo de nuevo.

LA VENTA DEL CAMINO DE SEVILLA A CÁDIZ.

I.

Vamos á considerar las cuestiones suscitadas por la venta que la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz ha hecho al Excmo. Sr. D. Jorge Loring de su camino de hier-

ro, sólo bajo el punto de vista de las objeciones presentadas por la prensa francesa y de que algunos periódicos españoles han tomado acta, reproduciendo aquellos artículos en sus columnas; porque ni *La Epoca*, ni *El Popular* han emitido opinion alguna por cuenta propia; y sólo *El Porvenir* de Sevilla ha hecho, bajo el prisma de la localidad, algunas observaciones, de que tambien en nuestra excursion habremos de hacernos cargo.

El movimiento de oposicion se encuentra todavia circunscrito á la prensa financiera de París, y su arranque se halla en los artículos publicados por *La Liberté* y *Le Messager de Paris* que representan exclusivamente los intereses de Mr. Pereire, patrocinador y principal interesado de la Compañía de Córdoba á Sevilla, la cual tambien habia hecho proposiciones para la adquisicion de aquel ferro-carril, y ha visto desairadas sus ofertas y muertas sus esperanzas por la venta llevada á cabo en favor del Sr. Loring. No queremos desautorizar por esto relativamente la influencia de esos artículos, ni seria esto preciso para quien conozca lo que es la prensa extranjera, que se dedica al estudio y propaganda de los negocios financieros: ella es la representante de intereses determinados, y carece por lo tanto del carácter de imparcialidad que da autoridad á las tareas periodísticas; pero, como ciertamente al exámen que vamos á emprender se puede aplicar el mismo principio, sólo aspiramos á que dichos artículos, como el presente trabajo, se consideren bajo el mismo punto de vista, en igualdad de condiciones, desprovistos de aquella fuerza que pudieran tener *á priori*, si emanasen de gentes imparciales y ajenas á la operacion que se discute.

En comprobacion de este aspecto peculiar del asunto, ha dicho nuestra GACETA en el último número que, aun antes de que hubieran podido recibirse de Madrid noticias del efecto que causara en París el acuerdo tomado por la junta general de accionistas de Sevilla á Jerez y Cádiz, ya

en algun periódico de esta villa se decia que la prensa financiera francesa se manifestaba casi unánime en contra de la validez de aquel voto; que sin duda los representantes de los intereses franceses en España estaban de antemano seguros de la docilidad del instrumento que manejan en París, y no podian dudar de que sus jefes y directores lo pusieran en juego.

Fué *La Liberté* del 7 Octubre la que rompió la marcha, al mismo tiempo que *El Messenger de Paris*, quién consagró á esta materia aquel número y el siguiente, y los enriqueció con datos y antecedentes que sólo podian haber facilitado los interesados mismos, apenas hubo llegado á París la noticia del resultado, puesto que la Junta se celebró el 30, y ya el dia 7 estaban aquellos periódicos en condiciones de tratar la cuestion. Despues, esta ha dado la vuelta por los demás periódicos que de negocios se ocupan, y que, aunque no tuviesen el interés personal á que principalmente obedecen, siempre cederian al sentimiento nacional herido, por no haber podido lograr que el único camino fundado y explotado en Andalucía por una Sociedad francesa, como es la de Córdoba á Sevilla, adquiriese mayor fuerza con la agregacion del ferro-carril de Sevilla á Cádiz; mientras que, por el contrario, capitales españoles que vienen fecundando en Andalucía todas las fuentes de riqueza pública, incluso los ferro-carriles, realizaban la compra y manejaban, por decirlo así, en aquella fértil region, la produccion nacional y la influencia poderosa que los medios de trasporte habian puesto antes en poder de los capitales extranjeros.

Nos hemos de hacer cargo de todas las objeciones, por más que esto pueda ser prolijo y hasta enfadoso; pero no queremos que quede una sólo subsistente y que pueda extraviarse la opinion por ocultacion de hechos ó por error de doctrina.

II.

Intereses personales satisfechos Con mal pensada habilidad indica el articulista de *La Liberté* del 7 de Octubre, que habia interés en desaprobare el proyecto de contrato con la Compañía de Córdoba, porque uno de los administradores de la de Sevilla á Cádiz tenia á su cargo la empresa de otro ferro-carril construido con los materiales que la de Cádiz le facilitaba, mediante un escaso arrendamiento. Reproduce el chisme *La Liberté* del 12 de Octubre, encontrando en este convenio los motivos de la resolucion de la Junta influida por el Consejo. No sabemos si este contrato puede anularse ó no; de lo que estamos seguros es de que la Compañía de Córdoba á Sevilla no habia manifestado explícitamente su resolucion de considerarle fuera de las obligaciones que contraia. El Sr. Loring no ha adquirido en este sentido compromiso alguno; y si el contrato no reúne las condiciones legales, será anulado en virtud del art. 7.º de la proposicion presentada por el comprador, que se refiere sólo á los que el vendedor haya contraído legalmente. Claro es que, si la Compañía de Córdoba á Sevilla hubiera logrado la realizacion de su objeto y adquirido el ferro-carril de Cádiz, subrogándose en lugar de este, hubiera tenido que aceptar y reconocer los contratos celebrados legalmente, de la misma manera que lo hace el Sr. Loring; reservándose, por supuesto, la facultad que residia en el

vendedor, de rescindir ó anular aquellos sobre los cuales pudiera ponerse tacha legal.

Otro tanto puede decirse respecto del arriendo de los productos á que se regere vagamente en su primer artículo *La Liberté*, y que forma el 3.º de los motivos que, segun el colega, ha tenido la Sociedad, (motivos que desarrolla más extensamente en el segundo artículo) para la venta del camino al Sr. Loring. Sea ó no D. Julian Gomez cuñado del Sr. Guillhou; sea cierto ó no que tiene un contrato de arrendamiento de productos; suponiéndolo así para contestar á *La Liberté*, claro es que la Sociedad vendedora no tenia más remedio que observarlo, si era legal, y cualquier comprador lo mismo, llámese Pereire, llámese Loring.

Este no se ha comprometido á la observancia del contrato; sino que, en términos generales, ha aceptado los que tengan condiciones de validez: luego no puede ser este el motivo especial de la venta que se le ha hecho; como que muy bien pudiera suceder que esta fuera condicion expresa puesta por la Compañía de Córdoba para la adquisicion del camino de Cádiz, y tambien que la administracion de este último y su Junta general de accionistas, consideraran inadmisibile esa condicion que la sujetaria probablemente á reclamaciones de perjuicios, y este fuese el motivo que imposibilitara la aceptacion de la propuesta. Nada hay en esto de extraño; si el contrato es legal y Pereire se empeña en que se anule por la Compañía de Cádiz antes de recibir el camino, dejándola expuesta á las contingencias de un pleito, no podria causar asombro que fracasase su proposicion.

Pero, despues de todo, estas son mezquindades y pequeñeces indignas de hombres serios, y seguramente no seria aquí donde los tribunales podrian encontrar nunca motivo para considerar nulo el acuerdo tomado con buen consejo por los accionistas de la línea de Cádiz. Contribuyen, sí, á formar atmósfera en la opinion pública, y sólo por eso nos hemos detenido á rebatirlas.

De otras indicaciones malignas contra los antiguos administradores de Sevilla á Jerez y Cádiz, ménos aun debe preocuparse el comprador: lo mismo habiéndose aprobado su proposicion, que si hubiera prevalecido la de Córdoba, tienen los accionistas expedita y abierta su accion para reclamar contra los abusos que aquellos hubiesen podido cometer en el desempeño de su cargo. No les sirve de parapeto la venta hecha á Loring, ni este siquiera se ha obligado á defender á la Administracion. Las leyes amparan á los accionistas en el ejercicio de sus derechos, que permanecen subsistentes, y ni siquiera ha intentado Loring menoscabarlos ó contribuir á ello.

Lugares comunes son estos, que viven sólo en la imaginacion del que los anuncia; pero que no duran sino el tiempo necesario para rebatirlos.

Sorpresa de la proposicion Loring. Gran estupefaccion dijo *La Liberté* que produjo en París la noticia de que habia fracasado el proyecto de compra por la Compañía de Córdoba á Sevilla y prosperado la proposicion Loring. De tal manera creian los representantes de los intereses extranjeros que habian circunvalado á los accionistas de Cádiz, que no podia caberles en la cabeza que estos se hubiesen emancipado del yugo que querian imponerles, ni que

hubieran aceptado otros proyectos, de los cuales sin duda, en el alucinamiento de su próximo triunfo, no había hecho caso.

La proposición hecha por el Sr. Guérrola en nombre del Sr. Loring, fué entregada en el Consejo de administración del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz el día 28 de Agosto, un mes largo antes de que se celebrase la Junta general; y lo fué por medio de acta notarial que recogió el interesado. Pasó á informe del letrado de la Compañía y se incluyó en la convocatoria, juntamente con la del señor Pereire, puesto que la papeleta de citación dirigida á los señores accionistas, dice terminantemente, tanto para la primera Junta, como para la segunda, que son llamados á deliberar sobre *los proyectos* de venta del camino. Sería preciso suponer á los señores de la Empresa de Córdoba ciegos de entendimiento, para que no comprendieran y supiesen que su proyecto no era el único, en primer lugar, porque público y notorio se había hecho el del Sr. Loring; en segundo lugar, porque la citación se lo decía terminantemente, habiaba en plural, *de los proyectos de venta del camino*; no *del proyecto de venta á la Compañía de Córdoba*.

Es más, cuando se presentó el proyecto Loring, hallándose reunido el Consejo de administración con los individuos que movían y gestionaban la fusión con la Empresa de Córdoba, se insertó en el acta de aquella fecha; se mencionó luego en la Memoria del Consejo de administración como uno de los que estaban sometidos á la resolución de la Junta, y finalmente, ocupaba el lugar correspondiente en la orden del día.

Con todos estos antecedentes y documentos, es imposible que sigan sosteniendo los desengañados aspirantes á la compra del ferro-carril de Cádiz que desconocían la existencia de esa proposición. Pero, demos por supuesto que la ignorasen; que tan de ligero hubiesen procedido en el conocimiento de las dificultades que podía ofrecer el logro de sus fines; que estuvieran tan apartados del negocio que proponían, que no supiesen la existencia de aquellos preliminares y aun del objeto que tenía la Junta de accionistas; que viviesen tan seguros é inchados de su importancia, que no soñaran siquiera que alguien pudiera disputársela: aun así, nada tiene de extraño el resultado. La Compañía de Cádiz, dueña de la concesión y de la explotación del camino, tenía libertad de obrar y elegir aquella proposición que más conveniente le pareciera. No cabe, pues, la estupefacción ni el asombro en circunstancias normales; y si lo ha causado á los Sres. Pereire y consortes, materia es esta de su organización é ideosincracea, agena á las cuestiones jurídicas y á las mercantiles.

Conste, pues, contra estas y otras insinuaciones de igual índole de los periódicos franceses, que se han hecho eco de la estupefacción y del asombro de aquellos señores; conste, pues, repetimos, que la proposición del Sr. Guérrola había corrido por todos sus trámites: estaba sobre la mesa; había sido reconocida por el Consejo de administración y por la mayoría de los accionistas asistentes á la Junta del 30 de Setiembre, como á la anterior; por lo que no puede llamarse sorpresa, sino la que han recibido, según lo visto, los individuos de la Compañía de Córdoba que se consideraban invulnerables.

La Sociedad del ferro-carril de Córdoba á Málaga es la com-

pradora. Esta es una de las falsas suposiciones con que quiere enmascararse la oposición á la venta verificada. Ciertamente que el Sr. Loring, propietario hoy del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz, es uno de los interesados más importantes en el de Córdoba á Málaga; pero esto no quiere decir que esté privado del derecho de adquirir personalmente; y en el presente caso, puede desde luego afirmarse que no ha comprado el camino de hierro por cuenta del de Málaga, sino por la suya propia. Con esto caen por tierra los numerosos artículos con que la oposición se ha distraído, para probar el estado más ó menos difícil y angustioso que atraviesa la línea férrea de Málaga y su impotencia para hacer aquella adquisición. No es solamente el Sr. Loring uno de los más fuertes accionistas, y aun acredores, de la Compañía de Málaga: también está al frente del ferro-carril de Granada á Bobadilla; es copropietario de las minas de Belmez y del camino de Belmez á Córdoba; en una palabra, mejor que nadie representa los intereses materiales de las provincias andaluzas, cuya riqueza fomenta con sus capitales propios y con los que su crédito allega. Por manera que nadie puede negarle la idoneidad y la competencia para desarrollar, en combinación con los demás negocios que tiene ó dirige, la explotación del camino de Cádiz; y no son seguramente capitalistas franceses, establecidos en París, quienes se hallan en el caso de demostrar que á aquella hermosa región conviene más el aumento de su influencia que la del nuevo comprador. Toda esta sin embargo, es materia ociosa, agena á la acción de la ley, que no puede entrar en esas honduras, ni considerar los negocios bajo ese punto de vista de conveniencia privada. No significa esto otra cosa sino un grito de despecho envuelto en sútiles reticencias, como la de que el Sr. Loring haya comprado el ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz, para forzar á la Compañía de Córdoba á adquirir el de Málaga, que le venía ofreciendo con insistencia, según dice el articulista de *La Liberté*. Pierdan cuidado los empresarios de Córdoba á Sevilla; no son ellos, propietarios de una pequeña línea de 130 kilómetros, que, á pesar de las facilidades que á su explotación proporciona la baratura de su construcción, han vivido á fuerza de favores y mercedes oficiales, quienes están llamados á absorber un red que cuenta con 550 kilómetros, y que en breve tendrá en explotación mayor longitud. De Belmez á Córdoba, de Córdoba á Málaga, de Granada á Bobadilla, de Sevilla á Jerez y Cádiz, con otros proyectos estudiados y concedidos. ¿No ha de parecernos vanidad que la microscópica Compañía dirigida por M. Pereire tenga tantas aspiraciones? Verdad es que los propósitos del Sr. Loring se dirigen á la fusión en una sola Compañía de todos los ferro-carriles de Andalucía, y que en esta Empresa general podrá y deberá entrar la Compañía de Córdoba á Sevilla; pero como una de tantas, y sin imponerse á las demás, por el sólo hecho de la importancia que á sí mismo se atribuye el Sr. Pereire.

La votación del 30 de Setiembre es nula. En dos razones peregrinas se funda esta aseveración. Primera: *que la Junta de accionistas no podía deliberar sino sobre una modificación de Estatutos, y no tenía el derecho de resolver sobre el fondo del asunto.* La papeleta de citación decía, en efecto, que uno de los objetos de la Sociedad era modificar sus Estatutos, y añadía que también se resolvería sobre proyectos

de venta del camino. Esto último lo omite la oposicion, y sólo en virtud de esto hubiera podido resolverse sobre el proyecto de Córdoba, como se resolvió sobre el de Loring. hay, por lo tanto, falsedad de hecho, y es nula la objecion. Segunda: *que los poderes dados no podian aplicarse sino á la aprobacion ó desaprobacion del proyecto con la Compañía de Córdoba, y de ninguna manera á una combinacion nueva que no estaba en la orden del dia.* Esta objecion supone que se ignora por las personas á quienes se dirige, la forma en que se celebran esas Juntas, y todas las de las Sociedades de la misma índole. Las condiciones de los poderes y su cumplimiento más ó ménos fiel, es una cuestion exclusivamente del poderdante y del apoderado en la Junta; no se admiten poderes condicionales, ni se examina, ni se tiene conocimiento de sus cláusulas, ni de las instrucciones particulares que cada votante tenga recibidas de las personas á quienes represente: allí no aparecen más que sócios, que votan por sí, ó por los que, con arreglo á Estatutos, les han confiado sus votos. No cabe imaginar mayor absurdo que el de atacar la validez de una votacion, á pretexto de que los votantes, que tenían el derecho de decidir, no lo han hecho con arreglo á condiciones ó instrucciones particulares, que no eran conocidas de la Junta, ni podian serlo legalmente; ni en el terreno de los principios podrian admitirse, porque repugna entrar en la deliberacion y discusion con sócios que tengan el deber de no convencerse con ninguna demostracion, ni con ninguna prueba. En una palabra, los Estatutos no admiten que los representantes traigan á las Juntas mandatos imperativos; en la Junta no se presentaron, ni podian presentarse; allí no habia más que sócios, que con entera libertad votaban en pró ó en contra, por el número de acciones que aparecian como propias ó como representadas; si para esa representacion habian aceptado condiciones y las han cumplido bien ó mal, esto no puede pasar nunca de la categoria de cuestiones privadas entre el apoderado y su poderdante; pero en el caso actual, ni aun eso creemos que pueda producirse, pues tenemos por inexacto de hecho que los apoderados á quienes se ha hecho alusion en la prensa hayan faltado al texto de su mandato.

Que la combinacion con Loring no era nueva, que no apareció por primera vez en la Junta de accionistas, que de ella se venia tratando y habia sido trasmitida oportunamente, y que estuvo en la orden del dia, lo mismo que en la citacion y en la Memoria, probado está hasta la evidencia, cuando hemos hablado de la supuesta sorpresa que en los accionistas y en los Sres. Pereire aseveran estos que causó. El voto, por lo tanto, es legal; no es posible oponerle tacha de nulidad.

Otra aun ménos ingeniosa observacion, pero que pinta bien el carácter nacional de aquéllos señores, es la de que, en su concepto ¡cosa inaudita! no se permitiera hablar en francés á uno de los representantes de los intereses de París. Nada prueba mejor la falta de razones para fundar la protesta, que esa apelacion á recursos que no merecen una refutacion formal: tratándose de una Sociedad española domiciliada en Madrid, y de una Junta á la que sólo concurrían tres ó cuatro extranjeros, no se concibe en qué podía apoyarse la pretension de discutir en otro idioma que el oficial en España; y lo exorbitante de la exigencia

salta á la vista, considerando cómo habria sido recibida en la Junta de una Sociedad francesa, domiciliada en París, la de quien hubiese pretendido hablar en castellano. Pero, ni aun el hecho alegado es exacto, pues lo único que se acordó fué que los discursos en francés, si se pronunciaban, no constarian en el acta; y tan lejos estuvo del acuerdo de lastimar ningun derecho, ni aun ninguna conveniencia, que el mismo sócio que deseaba hablar en francés, Mr. Bame, pudo expresar sus deseos y razonamientos por órgano tan autorizado como su propio hijo, que discutió extensamente, en nombre de su señor padre, en castellano.

Esta es la primera de las bases de la protesta presentada en el Ministerio de Fomento.

La segunda es que la votacion tuvo lugar de noche, despues que la mitad de los accionistas se habian retirado llenos de cansancio. Error manifiesto que el acta demuestra, puesto que es fácil comprobar el número de personas con las cuales se abrió la Junta por la mañana, y el de los votos de la proposicion Guerola. Pero, aun cuando esto fuera cierto; aun cuando se hubieran retirado los señores que representaban los intereses de la línea de Córdoba, cuando se apercibieron de que no podian conseguir su objeto, de ninguna manera quedaria invalidada la votacion hecha con arreglo á los Estatutos, con un excedente de votos extraordinario, toda vez que el cansancio de los señores que se fueron no forma parte de los mismos, ni hay ningun artículo que trate de esas pequeñeces, propias de la naturaleza humana.

El tercer punto es que se habian presentado á primera hora en la Junta accionistas con 990 votos, y que apenas unos 500 votaron la venta del camino, en discordancia con lo que el art. 37 de los Estatutos exige, ó sean las tres cuartas partes, para formar mayoría.

Suponemos exacta la cifra de los 990 votos que á primera hora se presentaron, y de cuyos individuos algunos se fueron por ese cansancio de que hablan anteriormente los protestantes. Aun cuando luego no hubieran quedado más que 500, con estos hubiera habido bastantes para que la votacion fuese válida; porque no hay ningun artículo en los Estatutos que obligue á los que entran en la sala de juntas á permanecer en ella constantemente, ni tampoco que diga que este ha de ser el número computable para formar mayoría; porque entonces, con uno ó dos que tuvieran la habilidad de marcharse, quedarian todos los demás incapacitados para tomar acuerdo, y se burlarian las decisiones de la Junta general, y se entorpeceria la marcha de una Sociedad anónima, porque uno ó más señores tuvieran la mala fe de retirarse antes de llegar á un acuerdo. Los que se van, una vez constituida la Junta, no pueden entorpecer la validez de las decisiones de esta. La mayoría que piden los Estatutos es relativa al número de los asistentes en el acto en que la votacion va á tener lugar. Pero no necesitamos apelar al rigor de la letra, ni al espíritu de los estatutos siquiera, para convencer de simplicidad al que ha presentado semejante argumento; porque, nun cuando fueran 990 los asistentes á primera hora, es falso que sólo fueron 500 los que concurrieron á la votacion de la proposicion Guerola. Resulta del acta que eran 692, y, por lo tanto, sólo tres ó cuatro personas, que podrian representar los 298 votos de diferencia, pudieron au-

sentarse, ya porque les pareciera igual que la Compañía de Córdoba á Sevilla ó Loring quedaran propietarios del camino, ya por cualquiera otra razon de personal conveniencia, de que seria ocioso hacerse cargo.

Pasemos por alto otros argumentos de tan flaca índole como los que preceden, para fijarnos en el que parece capital é interesante, el de que la Junta general de accionistas no tenia el derecho, con arreglo á sus Estatutos, de resolver el 30 de Setiembre la venta del camino. Si hubiera resuelto en favor de los propietarios de Córdoba, seguramente que el acuerdo hubiera parecido válido á estos señores; pero lo es de todas maneras, y cualquiera que sea el comprador; porque el art. 38 de los Estatutos que invocan en favor suyo, dice terminantemente que corresponde á la Junta general deliberar y tomar los acuerdos que crea convenientes sobre próroga ó disolucion anticipada de la Compañía, y es, por lo tanto, falso que, segun este artículo, no pueda vender su propiedad, porque ¿cómo puede disolverse anticipadamente una Sociedad, si no se desprende del objeto social y no realiza los valores muebles é inmuebles que maneja? Suponer en tésis general que el dueño de una cosa no está facultado para venderla, porque taxativamente no se diga en el artículo de su ley constitucional, si se trata de una asociacion, que tiene esa facultad, es absurdo. Ella es inherente á la propiedad; nadie puede discutirla; es de derecho natural, y contra ella no puede establecerse más que la limitacion, que no se encuentra por cierto en en ningun artículo de los Estatutos de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz. Esta era la dueña del camino, ella ha podido venderlo con las limitaciones y en la forma que sus Estatutos, garantía de todos los intereses asociados, permitan y determinen. Lo que hay que ver es si esas limitaciones y esas condiciones se han cumplido; pero no puede de ninguna manera contradecirse el derecho de propiedad en una de sus manifestaciones más eficaces, la de la traslacion del dominio. Veamos si se han cumplido las condiciones que exigen los Estatutos de la Compañía de Sevilla á Cádiz en el acuerdo tomado por ella de vender el camino.

La Junta general, conforme con el art. 25, representa la universalidad de los accionistas, y sus acuerdos á todos obligan. Para que sean válidas las decisiones en la primera convocatoria, es preciso que los accionistas presentes reunan la mitad, más una, de las acciones emitidas; pero, para que lo sean en la segunda citacion, como fué la de la Junta que tuvo lugar el 30 de Setiembre, se considera constituida legítimamente con cualquier número de accionistas que á ella concurren, sea el que quiera el objeto de su convocatoria, y serán válidos y obligatorios los acuerdos que estos tomen.

Se exige que no se trate sino de los asuntos expresamente comprendidos en la orden del dia; y en efecto, el acuerdo tomado para la venta en favor del Sr. Loring corresponde al párrafo de la citacion que se refiere á los proyectos de la venta del camino. Los acuerdos han de tomarse por mayoría absoluta de votos, entendiéndose al efecto los que tengan los accionistas *presentes* y los representados; pero, en cuanto se refiere á los párrafos 5.º y 10.º, habrán de exigirse las tres cuartas partes de los votos; y el acuerdo sobre la venta del camino se ha tomado por más

de las tres cuartas partes de los *votos presentes*, lo cual tal vez no era necesario en rigor, pudiéndose sostener que hubiera bastado la mitad más uno de los votos. Pero hay aquí lujo y superabundancia de legalidad, y estamos seguros de que el ensayo de oposicion que se intenta no puede prosperar allí donde la pasion no oscurezca el buen sentido, ni la recta interpretacion de las leyes.

Falta de garantias para el cumplimiento del contrato de compra-venta. Habiendo ya dicho antes que el adquirente no es la Sociedad de Córdoba á Malaga, sino el Sr. Marqués de Casa-Loring, no hemos de discutir si aquella Compañía ofrece ó no condiciones de seguridad bastantes para el cumplimiento de lo pactado, que es á donde principalmente se dirigen esta clase de objeciones; sólo habremos de pesar si ofrecia mayores seguridades y garantías la Empresa de Córdoba, que el Sr. Loring. Hemos examinado cuidadosamente el proyecto de Córdoba, y no están en él de ninguna manera garantidos los intereses de los anteriores accionistas y obligacionistas del camino de Cádiz; la Empresa de Córdoba es una Compañía anónima, con capital limitado, sujeta á las responsabilidades de su propio dominio y, por lo tanto, notiene bienes-raices en que trabar una hipoteca sólida, que ya no estén efectos á otras obligaciones; así es que no propuso jamás dar en garantía su propio camino, ni los productos del mismo, sino que quedaban únicamente los obligacionistas de la línea de Cádiz con aquella misma garantía que venian disfrutando; es decir, con la del referido ferro-carril y sus productos. Convertidas por el arreglo hecho entre la Sociedad de Cádiz y sus acreedores las obligaciones anteriormente emitidas y las acciones, en un número determinado de obligaciones, estas gozaban el carácter de hipotecarias, y esto mismo es lo que la Compañía de Córdoba les reconocia. Precisamente este ha sido tambien el que les ha reconocido el comprador Sr. Loring, y hay, por lo tanto, paridad absoluta de garantías ofrecidas á los vendedores.

No es esta la primera vez que un particular adquiere negocios de esa importancia, y principalmente las concesiones de ferro-carriles han recaído siempre en individuos, que luego forman las asociaciones que consideran convenientes para la realizacion de su Empresa. Pero baste con demostrar que, en uno y otro caso, las garantías son las mismas; y no es necesario decir que, personalmente, las ofrece mayores un capitalista que una Sociedad anónima, cuyo objeto social está ya cumplido, ni recordar con inmodestia que el adquirente del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz ha asociado su nombre á empresas más difíciles que la explotacion de este camino, y fecundado en un sentido análogo ó diferente otras fuentes de la riqueza pública en Andalucía.

Diferencia entre una y otra proposicion. Cuando más, se atreven á sostener los protestantes franceses que ambas son idénticas, deduciendo de aquí que no conciben cómo la Junta de accionistas de Sevilla á Jerez y Cádiz ha preferido la del Sr. Loring á la suya. Con decir que esta preferencia es hija de la libertad de elección que corresponde, entre diferentes proposiciones de compra, al señor del dominio, seria acallada la observacion; pero todavía debe decirse más, y es que la proposicion del Sr. Loring ofreció ma-

yores ventajas á la Sociedad extinguida, que la de los opositores.

El art. 6.º del proyecto convenido entre las dos administraciones, dice que la Compañía de Córdoba no entregará á la de Sevilla á Jerez y Cádiz las obligaciones que deben crearse en cambio de número igual de acciones, sino cuando la última ponga en su poder certificados bastantes á determinar que el camino vendido no tiene carga ni hipoteca alguna, y despues que haya obtenido de sus acreedores extraños á los obligacionistas, un arreglo que someta á su aceptacion dentro de la ley de 12 de Noviembre de 1869. Como el art. 3.º ponía á disposicion de la Compañía de Córdoba á Sevilla el ferro-carril comprado, el día 1.º de Enero de 1875, con todas sus dependencias y bienes muebles, resulta con evidencia que el comprador hubiera principiado á disfrutar y á poseer dominio sobre la cosa comprada, antes de haber pagado su precio; que se aplazaba el pago indefinidamente, puesto que, durante muchos años, era imposible que la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz, hubiera podido presentar, á satisfaccion de la de Córdoba, los certificados que acreditaran esa exencion de gravámenes, que no está circunscrita á los que tuvieran carácter hipotecario, sino que tiene tal laxitud y elasticidad, que en ellas están comprendidas todas las cuestiones que pudieran suscitarse á la Compañía desde su constitucion primitiva, sobre las cuales seria imposible dar certificados positivos, porque nadie tiene personalidad é idoneidad bastantes para expedirlos, puesto que no habia de dejar esta facultad la Compañía de Córdoba á la de Sevilla á Jerez y Cádiz, que á sus ojos representaba y tenía el carácter de deudor; finalmente, que, siendo, en virtud del precio estipulado, la Compañía de Córdoba señora del ferro-carril de Sevilla á Cádiz, se preceptuaba un arreglo con sus demás acreedores, en virtud de la ley de 12 de Noviembre de 1869, la cual trata de aquellas Sociedades que tengan un ferro-carril, y que, sobre sus productos ó su propiedad, puedan entenderse con sus acreedores. Si la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz no tenía ya el ferro-carril, ni lo explotaba, ni podia disponer de su dominio ni de sus productos, inexplicable es la situacion en que la dejaba el arreglo propuesto con Córdoba en relacion con la ley de 12 de Noviembre; y no teniendo activo que ofrecer al pasivo que se dejaba á su cargo, la quiebra á que se le arrastraba tenía todo el carácter de un alzamiento, puesto que la propiedad responsable habia pasado deliberadamente á otras manos. Ciertamente que todavía el activo de la Sociedad dejaba una pequeña parte á disposicion de los acreedores, pero el pasivo resultaba casi doble, aun suponiendo cobrables todos esos residuos del activo; y no por esa circunstancia hubiera dejado de tener la quiebra el carácter que acabamos de señalar.

La proposicion del Sr. Loring no presenta esa imposibilidad, ni trae consigo situaciones tan difíciles y complicadas. Toma el camino de hierro de Sevilla á Jerez y Cádiz tal como está, con su activo y con su pasivo, obligándose á suplir lo que falta para el pago de los acreedores, y liberando á la Sociedad vendedora de todos sus compromisos. La diferencia, pues, es marcadísima y favorable, tanto á la realizacion del negocio, como á la Compañía vendedora, la cual, viéndose ya libre de la carga, desembarazada de to-

do obstáculo, sin mision alguna que cumplir, ni objeto social posible, ha podido, en virtud de este acuerdo, disolverse de derecho, como lo estaba de hecho en el momento en que aprobaba la proposicion del Sr. Guerola.

Pero, además de estas diferencias, habia otra mucho más notable entre ambas proposiciones, que sin duda indujo á los accionistas de Sevilla á Jerez y Cádiz á preferir la del Sr. Loring.

Comprendiendo la Compañía de Córdoba que los acreedores por cupones no satisfechos no se dejarían despojar fácilmente, ideó una combinacion, en virtud de la cual adelantaba á la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz, á medida que se necesitaran, 1.495.040 frs., para el pago de estos atrasos de carácter hipotecario, reintegrándose de su anticipo con el descuento de cuatro cupones de los que más tarde habrían de pagarse á los accionistas. Así, pues, no sólo se aplazaban indefinidamente las obligaciones que la Compañía de Córdoba contraía respecto de estos; no sólo se les arrastraba á una situacion vergonzosa, entregándolos maniatados, sin objeto social y sin medios de solventar sus deudas, á los azares de una transaccion imposible, que traeria consigo interminable serie de pleitos, y aun de procedimientos de índole más delicada, sino que se les privaba de empezar á percibir el interés de sus capitales durante dos años. El Sr. Loring no creyó necesario imponerles ninguno de estos tres sacrificios, y únicamente la ceguera que en ciertas razas produce la sed de lucro, ha podido llevar á los Sres. Pereire y consortes á atribuir á móviles distintos del interés bien entendido, de parte de los accionistas de Sevilla á Jerez y Cádiz, la preferencia que han dado á la proposicion del Sr. Loring, desechando la de aquellos que, desacreditando y perjudicando siempre á la Compañía vecina, habian creído ya llegado el momento de consumir impunemente la obra preparada de muy atrás.

Protestas. La protesta inserta en los periódicos de París, dice que se han presentado a un mismo tiempo reclamaciones ante el Ministerio de Fomento y ante los tribunales de justicia. Uno de estos recursos es necesariamente ocioso, porque no existe, ni puede existir, tal confusion de atribuciones entre el orden administrativo y el judicial, de pedir á un tiempo y para el mismo asunto, entablado recurso ó procedimiento en ambas direcciones. Lo comprenderíamos si se tratara de cuestiones de otro linaje; pero, siendo como es la presente, y tratándose de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz, que está constituida con posterioridad á la ley de 19 de Octubre de 1869, no tienen los opositores más camino abierto que el de presentar sus reclamaciones ante los tribunales de justicia, y así lo dicen los artículos 10 y 11 de la mencionada ley, el primero de los cuales establece, que las Sociedades que se constituyan desde su publicacion, no estarán sujetas á la inspeccion y vigilancia del gobierno, y que las cuestiones suscitadas sobre su índole, derechos y deberes de los socios, cumplimiento de Estatutos y demás, serán de la competencia exclusiva de los tribunales; y, á renglon seguido, añade el artículo 11, que todos los tenedores de acciones de las Sociedades tienen el derecho, así individual como colectivamente, de reclamar, ante los tribunales ordinarios, el cumplimiento de los Estatutos y Reglamentos porque se rijan,

y de los acuerdos de las Juntas generales ilegítimamente adoptados, exigiendo la responsabilidad á sus mandatarios ó administradores del uso que hayan hecho de las facultades conferidas á los mismos.

Ya sea, pues, que reclamen sobre la falta de cumplimiento de los Estatutos, ya sobre la conducta de los administradores de su Empresa, ya sobre otra cualquiera irregularidad, no tiene el Comité de oposicion que se ha formado en beneficio del despacho de la Compañía de Córdoba, más recurso que el de los tribunales civiles, y á ellos han acudido, segun dicen; pero al mismo tiempo dirigen reclamaciones al Ministerio de Fomento que no puede ménos de considerarlas como impertinentes, despues de la lectura de los arts. 10 y 11, que casi textualmente acabamos de citar.

Creemos cumplido nuestro propósito de no dejar en pie ninguna de las objeciones opuestas por la prensa financiera francesa, á la venta que la Sociedad de Sevilla á Jerez y Cádiz ha considerado conveniente hacer de su ferro-carril en favor del Excmo. Sr. D. Jorge Loring, y con este objeto hemos agrupado los argumentos separados en sus publicaciones, reservándonos únicamente decir, respecto de los artículos publicados por el periódico *El Porvenir*, de Sevilla, que, sino calcados sobre los de *La Liberté* y el *Messenger de París*, se hayan inspirados por los mismos móviles y desarrollan los mismos principios, aliñándolos con cierto espíritu de localidad, que tiende á presentar los intereses de la ciudad de Sevilla en discordancia con los del comprador, y aun con otros puertos del litoral, levantando el espíritu de unas localidades contra las otras, como si, en materias tan graves é importantes para los intereses públicos y privados, pudiera darse cabida á esta clase de móviles; y como si fueran sevillanos los Sres. Pereire y consortes, que se han visto defraudados en sus aspiraciones por la santsatez y cordura de la Junta general de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz, en su reunion del 30 de Setiembre.

EL PRÓ Y EL CONTRA

EN LA CUESTION DE SEVILLA Á JEREZ Y CÁDIZ, SEGUN
LOS ACCIONISTAS

Varios accionistas de la Compañía del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz han dirigido á la *Epoca* un comunicado, contestando á los artículos que este periódico ha reproducido de los diarios franceses *La Liberté* y el *Messenger de París*. Aunque por nuestra parte nos ocupamos tambien de la importante cuestion que se agita acerca del expresado camino, insertamos á continuacion el comunicado de los accionistas de Sevilla á Cádiz, por la importancia que á sus declaraciones da la posicion de sus autores. Dice así la *Epoca* del martes último:

«Como era de suponer, los artículos de *La Liberté* y de *El Messenger*, que ya habian sido reproducidos por otro colega, han producido una réplica que no vacilamos en insertar, porque en estos asuntos ningun otro interés que el de la verdad, ninguna otra idea que la de la justicia puede movernos.

Dice así la contestacion á que nos referimos:

Sr. Director del periódico la *Epoca*.

Muy señor nuestro: Dias hace que conocíamos los artículos

publicados en algunos periódicos franceses sobre la venta del camino de Sevilla, y no habíamos querido contestarlos, porque para nadie que se ocupe de estos asuntos es un secreto la clase de móviles á que obedecen aquellas publicaciones; pero desde el momento en que un periódico respetable los acoge en sus columnas, á ruego de sus amigos de París, deja de ser ociosa la réplica; sobre todo, cuando puede darse tan cumplida.

Que, en el periódico propiedad de un hombre de negocios despechado, se inserte un conjunto semejante de inexactitudes de hecho y de absurdos jurídicos, dirigidos á lectores extranjeros, no habia por qué estrañarlos; pero que sus amigos de París obliguen á la *Epoca* con sus ruegos á publicarlos, para que los aprecien los que conocen la verdad de lo ocurrido y no ignoran los rudimentos de la legislacion de su países más sensible.

Se nos acusa á la inmensa mayoría de accionistas que de los presentes y representados en la Junta, hemos votado la enajenacion, de haber violado un contrato formal celebrado con la Compañía de Córdoba; de haber tomado esa trascendental resolucion en una Junta que no tenia derecho para ello, y cuando los accionistas franceses se habian retirado para descansar, negándoles el uso de su idioma en sus discursos, y de haber aceptado un contrato con las mismas condiciones del de Córdoba, pero con personalidades que no ofrecen garantia bastante para el pago de dos millones, siendo el verdadero motivo de la determinacion, evitar á los antiguos propietarios rendir cuentas, y respetar unos contratos de transporte y de arriendo que son onerosos para la Compañía.

De esas acusaciones, unas se refieren á desacertada gestion de los intereses sociales, y otras á la legalidad de los actos realizados, y los que con nuestros votos somos responsables de ellas, debemos contestarlas con separacion y por su orden.

Es completamente falso que hubiera contrato entre Sevilla y Córdoba; ambas Compañías sólo podian contratar sobre esa materia por acuerdo de sus Juntas generales, y estas no se habian reunido ni deliberado sobre tal asunto; sólo existian proposiciones y proyectos de contrato, elaborados entre individuos de los respectivos Consejos de administracion, y no definitivos, ni aun como proyectos, porque el Consejo de Sevilla habia introducido profundas modificaciones en el presentado por Córdoba, y esta Compañía se habia reservado aprobar en Junta general posterior lo que se aceptara por Sevilla; y así es, que la Junta general de la Compañía de Sevilla, no se convocó para deliberar sobre el contrato de Córdoba, sino como dice el anuncio publicado en la *Gaceta* de 1.º de Setiembre, «para deliberar sobre proyectos de ventas del camino.»

Es igualmente falso, que el contrato votado tenga las mismas condiciones que se ofrecian en las proposiciones de Córdoba y que los accionistas nada hayan ganado, perdiendo la seguridad que les daba Córdoba de llenar sus compromisos; y ridiculo, para quien no desconozca por completo estas materias, afirmar que no han quedado garantias para el pago de dos millones. Las proposiciones de Córdoba no saldaban el pasivo de la Compañía y dejaban á esta un descubierto de carácter ejecutivo por varios millones; y aparte de detalles de menor importancia, aplazaban el pago de los cupones, que constituye el precio de venta, hasta que se acreditara á su satisfaccion la libertad de toda clase de cargas y responsabilidades; esto es, que dejaba al arbitrio del comprador fijar el plazo en que debia entregar el precio cuando él recibia en el acto la finca.

El contrato votado, á más de todos los beneficios de las proposiciones de Córdoba, cubre todo el pasivo y paga los cupones á su vencimiento, sin pretesto á suspensiones ni á plazos de ninguna especie. Esto ha parecido á los accionistas que justificaba la preferencia, unido á que la Compañía de Córdoba se reservaba, despues que Sevilla se hubiese obligado á vender bajo sus condiciones, aprobar ó desaprobado el contrato en Junta general posterior;

y en cuanto á la garantía para el pago de dos millones, las han encontrado sobradas en la hipoteca del camino, única que les ofrecía Córdoba, porque sin entrar en comparaciones personales, siempre odiosas que nos llevarían muy lejos, basta saber que Córdoba no daba la garantía de su capital, ni de su camino. La misma finca asegura con exceso el cumplimiento del contrato, puesto que cualquiera de los cupones que deje de satisfacerse, lleva consigo la hipoteca de todo el camino y la incautación de él por los antiguos accionistas, que cuentan con el valor de toda la finca, para responder del pago de cada uno de los plazos que constituyen el precio.

La misma calificación merecen las insinuaciones malévolas sobre los móviles que han determinado la preferencia de este contrato votado. ¿En qué puede impedir esa venta hecha á una personalidad ajena á la Compañía de Sevilla, que esta haya exigido ó exija cuentas á quien tenga por conveniente? ¿Es que la Compañía de Córdoba iba á exigirlos, viniendo á servir de tutora de los accionistas de Sevilla? Ni en sus proposiciones se reservaba acción para tal cosa, ni hay medio legítimo de enlazar la mera venta del camino con la investigación de la conducta de los administradores de otra Sociedad y la persecución de los créditos que contra ellos existan.

En cuanto á los contratos de transporte y de arrendamiento de material, sólo se ha obligado al comprador á respetar los *legalmente celebrados*, conviniéndose en anular los que no se hallen en ese caso. Si la Compañía de Córdoba se proponía anular también los legalmente celebrados, ¿ignoran los que se hacen eco de su despecho, que esa anulación se traduciría para los vendedores en otras tantas indemnizaciones de daños y perjuicios? Pues qué, el que tiene *legalmente* celebrado un contrato *válido*, ¿puede quedarse, por la mera conveniencia de un comprador, sin más derecho que el de lamentar su desgracia?

La *Liberté* habrá aprendido esa teoría jurídica, en el mismo libro que le haya enseñado la donosa doctrina de que una Compañía, no puede tratar con un particular ni con una reunión de individuos sin fianza, y sí puede hacerlo con otra Compañía.

En respuesta á las insinuaciones consignadas sobre la legalidad de los actos de la Junta, debemos calificar igualmente de falsa la de que se prohibiera hablar en francés; por más que ese fuera el estricto derecho tratándose de una Sociedad española, de una Junta en Madrid, y en la seguridad de que no se permitiría á accionistas españoles en Francia hablar otro idioma que el oficial en el país; lo que se acordó por unanimidad, fué, que no constarían en el acta los discursos que no se pronunciaran en castellano, por la imposibilidad de su copia taquigráfica; y el único accionista que pretendió hablar en francés, Mr. Baux, pudo expresar sus ideas por boca de su señor hijo, que discutió con toda claridad en castellano.

No podemos encontrar tampoco calificación más suave para las restantes imputaciones. La Junta se había convocado por dos veces para deliberar sobre *proyectos de venta del camino*; el que ha sido votado, se presentó por acta notarial el 28 de Setiembre, un mes antes de la Junta, fué informado por el letrado de la Compañía, se insertó en la orden del día, se mencionó en la Memoria leída á la Junta y estuvo desde su presentación sobre la mesa. Si se deliberó de noche, fué por acuerdo tomado en votación nominal por la Junta, estando presentes todos los que la constituyeron desde un principio; nadie ignoraba lo que se iba á tratar, puesto que figuraba en la orden del día; es falso que se abusara de la confianza de nadie, é inculcable la conducta, de los que no reparan en cubrir omisiones propias con la calumniosa imputación de faltas ajenas. La votación se hizo con arreglo á los estatutos; en ellas tomaron parte 692 votos, de los cuales 631 aprobaron el contrato y su forma de ejecución, 39 votaron en contra y 22 se abstuvieron; sin sorpresa para nadie, puesto que allí concurren los

que en nombre de la Compañía de Córdoba habían combatido el contrato.

Los acuerdos de una mayoría, que escude en tanto número á las tres cuartas partes de votos presentes y representados, son obligatorios y eficaces para disolver la Compañía, enajenando su camino, como entonces lo reconocía Córdoba al pretender que, por los mismos trámites, fueran sus proposiciones las aceptadas; pero si así no lo creen los que protestan, para eso están los tribunales civiles, únicos que pueden entender en esas cuestiones de una Sociedad sometida á la ley de Octubre de 1869; y es inútil, sobre esas materias de derecho privado, tratar de crear atmósfera y de soliviantar la opinión, más inclinada siempre á creer en el abuso, allí donde se habla de Sociedades y de empresas, que á examinar detenidamente antecedentes y razones.

Pero ya que se ha hablado de móviles secretos, que esplicarán la repulsa de las proposiciones de Córdoba, no concluiremos sin decir algo sobre las circunstancias públicas de esas protestas de que se habla. Ninguna se presentó en la Junta, aunque permanecieron en ella y tomaron parte en la votación los representantes de Córdoba y de los diferentes intereses á que afectaba el acuerdo. Se ha presentado después una, firmada únicamente por los señores Baux y Ladame; el primero, que parece ser el mismo de quien bajo transparente inicial decía un periódico francés del 28 de Setiembre, que venía á fomentar en la Junta la oposición *sur le refus de Mr. Isaac Pereire de lui faire quelque petite douceur particulière*; el segundo, autor de un proyecto de arriendo del camino, desechado por sus condiciones imposibles. Ambos parecen, sin embargo, apoyados hoy en la prensa financiera francesa por el mismo Sr. Pereire, administrador de Córdoba.

La protesta y la reclamación y el apoyo no arrancan por lo tanto de verdaderos intereses de la Compañía de Sevilla ni del país; son el eco exclusivo de conveniencias particulares, que han sufrido una decepción en un negocio, en el que no imaginaron que habría competencia, y que creyeron redondear con las ventajas del comprador único, auxiliados y escitados por los que no han podido tampoco realizar imposiciones menos legítimas, y que fian, quizás, su última esperanza, en la mina abundante de la credulidad pública, para reunir fondos con pretexto de comité de oposición, ó para negociar más adelante fructuosos allanamientos y transacciones.

La *Epoca* es un periódico independiente y serio que, como decía en su suelto del sábado, acostumbra oír á las dos partes para formar su juicio; pero sabe muy bien que la prensa financiera francesa, con raras excepciones, á lo más que lleva su imparcialidad es á cobrar á todos, y que sus artículos sobre estas materias no tienen más importancia que los anuncios de la cuarta plana, de los cuales sólo se diferencian, en que es más alta la tarifa de cada línea; confiamos, por tanto, en que reconocerá, que no tiene por qué llamar la atención del gobierno sobre cuestiones de derecho privado que, si tuvieran algún fundamento, sólo en los tribunales deben ventilarse, y sólo allí pueden decidirse con el detenimiento que su naturaleza exige.

Quedan de V., agradeciendo la inserción de estas explicaciones, S. S. Q. B. S. M.

VARIOS ACCIONISTAS.

SOLO CUESTION DE NÚMEROS

EN EL ASUNTO DE SEVILLA Á JEREZ Y CÁDIZ.

Un periódico belga, la *Finance nouvelle* del día 22, inserta la protesta de los Sres. Baux y Ladame contra el acuerdo de venta al Sr. Loring del camino de Sevilla á Jerez y Cádiz, tomado por la Junta general de esta Compañía en la sesión de 30 de Setiembre último.

No hablaremos en este lugar de la argumentación, to-

da ella sofística é infundada, contenida en la protesta y ya hemos contestado á ella; vamos únicamente á desmentir sueltos, para que se vean mejor, algunos números alegados por los citados señores, restableciendo los verdaderos.

Dicen: «Que la venta del camino ha sido votada por la Junta, contra toda prevision, en una sesion de noche, y »despues de haberse marchado la mitad de los accionistas.»

Si en efecto se hubieran marchado la mitad de los accionistas, no hubieran quedado en la Junta más que 494 votos representados; siendo así que tomaron parte en la votacion 692, resulta que continuaron deliberando *doscientos* más de los que suponen los Sres. Baux y Ladame.

Estos dicen, un poco despues, «que la venta del camino no ha sido decidida, al fin de la sesion de la noche, por »quinientos votos.»

Esto tampoco es cierto, pues tomaron parte en la votacion *seiscientos noventa y dos*; es decir, 192 más de lo que escriben dichos señores protestantes.

Esta gravísima omision por los Sres. Baux y Ladame, de nada ménos que 192 votos, destruye la afirmacion de que el acuerdo no fué tomado «por la mayoría indispensable de tres cuartas partes de los votos, exigidos por el artículo 37 de los estatutos.» Los votos presentes, al tomarse el acuerdo, eran 692, de los cuales 631 votaron la venta, 39 votos en contra y 22 se abstuvieron.

Estas 22 abstenciones, todas pertenecen á individuos del Consejo de Sevilla á Cádiz y á otras personas que debieron abstenerse por delicadeza, y por lo tanto deben computarse y añadirse á los 631 votos de la mayoría; pero, aun prescindiendo de los abstenidos, el acuerdo resulta tomado, no ya por las tres cuartas partes, sino por *diez y seis votos por cada diez y siete* de los concurrentes.

Además de esa inmensa mayoría sobre la de tres cuartas partes de que habla el art. 37 de los estatutos, citado por los Sres. Baux y Ladame, hay que tener en cuenta que una ley posterior á los estatutos y superior á ellos, la de Noviembre de 1869, sólo exige dos terceras partes de los votos para que sean válidos los acuerdos de la trascendencia del que nos ocupa. Y, aun cuando los votantes á que los Estatutos y la ley se refiere son los presentes, concediendo por un momento que se exigiera el voto de todos los concurrentes á primera hora, como no es posible admitir que los 297 votos no presentes á la hora de votar fuesen todos los de la minoría, con *sólo diez* que hubieran votado en favor de la venta, resulta que el acuerdo se habría tomado por las dos terceras partes que exige la ley de 1869; y con ménos de una tercera parte de los ausentes que hubieran votado la cesion, hubiera pasado los de la mayoría de tres cuartas partes.

Hemos, pues, apurado todas las hipótesis favorables á los *dos únicos* firmantes de la protesta, los cuales por cierto se abstienen cuidadosamente de decir los votos que representan, y sin embargo salen completamente derrotados en el terreno de las cifras, siendo muy significativa en contra suya la despreocupacion con que han alterado la verdad al estampar bajo su firma:

- 1.º Que 297 votos son la mitad de 989.
- 2.º Que han votado 500, en lugar de 692.

Si algo, pues, distingue á los Sres. Baux y Ladame, no será seguramente su respeto á la yerdad y á la aritmética.

FERRO-CARRIL DEL TAJO.

Dentro de pocos días nos proponíamos dar cuenta á nuestros lectores del lisonjero estado de las obras del ferro-carril del Tajo, estado que representa de parte de la Compañía una voluntad, una perseverancia, un patriotismo y unos recursos verdaderamente extraordinarios y dignos de la mayor alabanza. Con decir que, mientras en comarcas extensas en la Península las vías están destrozadas y aun destruidas, pasando ya de 160 las estaciones incendiadas; mientras el pánico debiera extenderse á todo el país y la extension del mal arredrar á los más valerosos y resueltos; mientras los capitales están completamente retraidos y el crédito en la mayor postracion, consuela al espíritu y reanima la fé en el porvenir, que exista una empresa como la del camino que nos ocupa, que luche contra tantas dificultades; y lo que es más meritorio y útil todavía, que logre vencerlas.

Los datos á que nos reierimos no los publicamos aun, á pesar de sernos conocidos, porque no nos consideramos facultados para ello hasta obtener la debida autorizacion de la Compañía, ó que esta los haga del dominio público.

Entre tanto, y para dar una idea general y á grandes rasgos del estado de adelanto en que se encuentra la construccion del camino, hé aquí algunas noticias que extractamos de un artículo de nuestro ilustrado colega la *Revista de Caminos Vecinales*:

«Doscientos veinte kilómetros de obras completamente terminadas, de los doscientos cuarenta y cuatro que tiene toda la línea, y el asiento ya de la vía en la primera seccion, á partir de Madrid, aseguran de la manera más positiva y en un breve plazo la explotacion de este ferro-carril, en el cual se han construido obras tan importantes como el puente notable sobre el rio Alberche, que casi á su confluencia con el caudaloso Tajo determina un largo y difícil paso.

»De poca ménos consideracion son á nuestro entender las obras hechas en el puente construido para el cruzamiento del rio Guadarrama, y en cuya cimentacion debieron gastarse cuantiosas sumas, así como en las de los puentes de Villamiel y Rielves y en el de Santa María, situado en las inmediaciones de Navalморal de la Mata, y en otras varias obras de que está materialmente cuajada la vía férrea de que nos ocupamos.

»Obsérvese en todas las obras de esta línea especial esmero, tanto en la solidez como en los remates de ellas, y si bien es verdad que hasta el paso del rio Tietar no ofrece grandes accidentes en su topografía el terreno que atraviesa, tambien es cierto que en casi continuadas compensaciones de desmontes y terraplenes, resulta un cubo tan considerable, que debe arrojar muchos millones de metros el movimiento de tierras verificado generalmente en arcillas y areniscas de gran dureza.»

El autor del artículo á que pertenecen las precedentes noticias, termina felicitando con mucha razon á las ricas comarcas á que ha de servir este ferro-carril. Por nuestra parte nos adherimos á esa felicitacion, y la hacemos extensiva á la Empresa y á su Direccion facultativa, que tantos obstáculos han sabido vencer con gran honra suya y beneficio del país.

TRAMVIAS.

Cada vez se extiende más la aplicacion de los tramvias, porque cada vez se reconoce más su verdadera utilidad.

En Francia, donde ha comenzado tarde su aplicación, no se desmiente, como no se ha desmentido en país alguno esa utilidad en el doble sentido del interés del público y de las empresas que los establecen y explotan.

La Compañía de Tramvías del Norte de París acaba de dar cuenta á sus accionistas de que, en los tres kilómetros que en la actualidad se explotan (de Courbevoye al Arco de la Estrella) el ingreso medio diario ha sido durante el mes de Setiembre último, de 1.400 francos próximamente, lo que representa, al año, un producto kilométrico de 170.000 francos, cifra á que jamás ha llegado ningun camino de hierro en Europa.

La línea de Courbevoye á Suresnes, de cuatro kilómetros se ha inaugurado en la semana que hoy termina.

En vista de un éxito semejante, no es extraño que se apresure la creación de vías de esta especie. Con fecha 19 de Setiembre se ha publicado el siguiente decreto:

«Art. 1.º Se declare de utilidad pública el establecimiento de una red de tramvías sobre diversas calles y calzadas de la ciudad de Marsella, dependientes de la grande y de la pequeña circulación.

Art. 2.º La municipalidad de Marsella queda autorizada para establecer dichos tramvías por su cuenta y riesgo, conforme á las cláusulas del pliego de condiciones, y según las disposiciones generales del plano anexo á este decreto.

Art. 3.º Las expropiaciones necesarias para la ejecución de la empresa deberán realizarse en el término de cinco años, á contar de la publicación del presente decreto.

Art. 4.º El ministro de Obras públicas está encargado de la ejecución de lo que precede.»

Hemos reproducido el texto de la anterior disposición, para que se vea la importancia que se atribuye en Francia á los tramvías, y para hacer notar que en favor de estas se amplía á cinco años el plazo de pagar las expropiaciones, mientras que en los ferro-carriles ordinarios la indemnización es previa.

No se limita en Francia el establecimiento de los tramvías á su territorio metropolitano, sino que se extiende á su colonia de Argel. En la sesión del 28 de Agosto último, el Consejo municipal (Ayuntamiento) ha decidido por unanimidad que la concesión de la parte de tramvías que han de establecerse en el territorio de la ciudad, se pida por el Municipio al gobierno de la República, en virtud del dictamen del Consejo de Estado de 5 de Marzo de 1872, y del decreto de 26 de Agosto de 1857 relativo á las concesiones de tramvías, y que esta concesión se cederá á los Sres. Heitz y Compañía, contratistas de Obras públicas domiciliados en París, y con las condiciones de un contrato otorgado entre la Municipalidad y la expresada casa.

Después de lo que precede, y que de propósito hemos detallado, no se comprende cómo el Ayuntamiento de Madrid tarde meses y meses en resolver la cuestión de los tramvías del Norte y Sur de esta capital, haciendo estériles las ventajas de nuestra legislación sobre la materia, la cual, evitando enojosos y largos trámites cerca del gobierno central de la nación, confiere á las municipalidades la facultad de otorgar este género de concesiones. En España todo se esteriliza ante el expediente y la monomanía de las

comisiones, cuyos individuos generalmente se duermen sobre los legajos.

Y esto sucede aun después de haber visto prácticamente cómo el público aprecia las ventajas de los tramvías, y después de haberse demostrado que su explotación en nada perjudica á la circulación general.

PRENSA EXTRANJERA.

La Finance nouvelle.—Este periódico se ocupa del asunto Sevilla á Jerez y Cádiz con bastante extensión; pero lo único que creemos digno de reproducir es la apreciación que hace del estado respectivo de las dos Compañías que parecía habían llegado á un acuerdo para fusionarse, después de tantos años de rivalidad, según el colega.

Hé aquí sus palabras:

«Córdoba á Sevilla tenía por su parte la ventaja de una situación regular, inatacable; de un excelente crédito, de una construcción bien hecha, de una explotación admirablemente entendida y de recursos líquidos considerables.

«Sevilla á Cádiz luchaba desde hace largos años con dificultades y expedientes de todas clases, hallándose en situación de no poder aun en mucho tiempo dar interés alguno, gravada como estaba por compromisos importantes; conservaba no obstante sobre su adversario la ventaja de un tráfico en mercancías y en viajeros muy superior al de Córdoba á Sevilla.»

Del Crédito moviliario español, dice:

«Por fin ha llegado al curso de 600 francos. Todo va lo mejor posible.»

La Semaine financière.—Hé aquí lo que dice respecto del asunto de Sevilla á Cádiz, con referencia á lo que le escriben de Madrid:

«Hablando de la reciente cesión de la línea de Sevilla á Jerez y Cádiz, varios periódicos extranjeros han anunciado que esta cesión había sido hecha á la Compañía de Córdoba á Málaga. Es un error: el adquirente es, personalmente, el señor marqués de Casa-Loring, y sus coasociados son los Sres. Heredia, Larios de Málaga y algunos otros capitalistas. La línea de Sevilla á Cádiz, continuará siendo administrada separadamente y conservará su autonomía durante uno ó dos años, hasta que los adquirentes hayan podido darse cuenta bien exacta de su rendimiento y de su valor; y sólo entonces será cuando tomen una determinación respecto de la fusión de esa Compañía con la de Córdoba á Málaga.

»Esta última Compañía participa de la suerte común á todos los ferro-carriles de España: pero está tan lejos de hallarse en la mala situación que propalan los patronos de Córdoba á Sevilla, que hace pocos días una Sociedad extranjera ofrecía á esta Compañía y á Espiel y Belmez la suma de cuarenta millones de francos. En todo caso, es bueno que los accionistas de Sevilla á Cádiz sepan que, por una cláusula especial y adicional al contrato de cesión, se ha estipulado expresamente que, en caso de faltarse al pago de un sólo cupon de intereses, recobrarán *ipso facto* la propiedad y disfrute de su línea en todas sus dependencias. Esta cláusula prueba que los temores de una nueva reducción del capital son completamente infundados; sin contar con la solvencia del adquirente, quien, en España, es de una solidez indiscutible.

»Las minas de carbon de Espiel y de Belmez, propiedad particular del Sr. Loring, han producido el año último un rendimiento bruto de 12 millones de reales, que, deducción hecha del 40 por 100 por gastos de explotación, han dado un producto neto de más de 7 millones de reales. Las mismas minas darán este año una cifra superior, que aumentará todavía muy sensiblemente, cuando la red de Andalucía esté constituida y organizada.»

Journal des chemins de fer.—Dice que la comision encargada de informar acerca de la reduccion de la deuda española está á punto de dar su dictámen. «Por otra parte, añade, parece que las noticias relativas á un acuerdo entre el Sr. Camacho y los representantes ingleses carecen por completo de fundamento. No por eso ha dejado de subir la exterior española, de 185/8 á 191/8.»

En cuanto al asunto de Sevilla á Jerez y Cádiz, repite la vulgaridad de otros periódicos, diciendo si no estarian mejor garantidos los intereses de los accionistas de la línea vendida, habiendo tratado con una Compañía, que con un particular, por rico que este sea. Los que así piensan aparentan desconocer que, en primer término, está la hipoteca del camino mismo, lo cual no puede en ningun caso ser inferior á la suma que se garantiza. Tal es el error fundamental de los que así piensan.

En cuanto á que el acuerdo de la venta al Sr. Loring se votó cuando cerca de la mitad de los accionistas habian abandonado el salon, no está más acertado el colega: los votos reunidos en totalidad eran 989, y en la votacion tomaron parte:

En favor de la venta al Sr. Loring.	631
En contra de la venta.	39
Se abstuvieron.	22
Total.	692

Es decir, que los votantes formaban la inmensa mayoría; cuatro quintos de la totalidad de los votos representados á primera hora; y, aun suponiendo (que es mucho suponer) que todos los ausentes hubieran votado en contra, el acuerdo se hubiera tomado por una mayoría de 370 votos teniendo en cuenta las abstenciones.

El colega publica un extracto de lo ocurrido en la Junta general de accionistas de la Compañía del gas de Madrid, celebrada el día 5 de Octubre actual.

Journal des actionnaires.—Este periódico tambien se ocupa de la Junta de la Compañía del gas de Madrid; pero publica íntegra la Memoria.

Dice que la exterior española está muy firme, y atribuye esta firmeza á la toma de la Guardia por nuestro ejército.

Ocupase tambien de la nota del embajador de España, asunto que no consideramos de nuestra competencia.

Dice que el Moviliario español continúa subiendo y queda á 611'50.

Córdoba á Sevilla está á 497'50, sin cambio notable desde la semana anterior.

El Norte de España ha bajado algunos francos: se cambia á 176'25 y alimenta un movimiento de transacciones relativamente animado.

Zaragoza á Pamplona no ha variado y queda á 107'50.

Madrid á Zaragoza y Alicante á 265. La flojedad de los ingresos de las últimas semanas ha impedido en cierta medida la alza. «Parece tambien, dice, que los carlistas habian causado nuevos daños en la vía.»

Tratando de la cuestion magna de Sevilla á Jerez y Cádiz, este colega comete una inexactitud de gran bulto, suponiendo que los títulos depositados representaban 1200 votos cuando no habia sino 989. Tambien le ocurre objetar que debería haberse exigido una fianza al Sr. Loring; antes de aceptar su proposicion.

Moniteur des intérêts matériels.—«Se habia hablado, dice, de un arreglo entre el Sr. Camacho y los acreedores ingleses; pero, segun las últimas noticias, no se confirma ese suceso.»

L'Industrie.—Hace notar que, mientras los fondos de la deuda de los Estados se han visto muy maltratados durante la semana, los títulos españoles, han tenido una mejora notable.

«Entre los caminos españoles, dice, el Norte ocupa hoy el primer lugar y está á 195 francos, con 20 francos de alza en la semana.»

Da cuenta, como otros varios colegas franceses de la Junta general de la Compañía del Gas de Madrid, publicando además el texto literal de la Memoria presentada á los accionistas.

La France financière.—Ocupase del asunto Sevilla á Jerez; pero en un tono quejumbro y calificando los asuntos españoles como poco formales. Es peregrino el empeño de atribuir la resolucion tomada por mayoría absoluta de votos, á una sorpresa; dándose el curioso espectáculo de que, mientras los verdaderamente interesados en el asunto, los accionistas de Sevilla á Jerez y Cádiz, han votado por una considerable mayoría la venta del camino al Sr. Loring, haya gentes ociosas que se meten á alborotar, queriendo persuadir á dichos accionistas (todos mayores de edad) que lo resuelto por ellos mismos no les conviene.

La correspondencia de Madrid, que habitualmente publica este colega, viene en su último número como de mano armada contra el Sr. Camacho. ¡Es mucha la popularidad que este señor ha sabido conquistarse en poco tiempo!

DOCUMENTOS OFICIALES.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

Excmo. Sr.: Inspirándose el gobierno en los más elevados sentimientos de humanidad, y fiando á la justicia y á la bondad de la causa liberal que defiende el triunfo sobre las obstinadas y fanáticas huestes del absolutismo; ha obrado hasta aquí, si no con lenidad, al menos con la templanza propia de quien, escudado con la pública opinion y seguro de su fuerza, pretende atraer las voluntades por sus actos humanitarios y por la hidalga rectitud de sus propósitos. Pero á esta noble y generosa conducta han correspondido los enemigos de la paz y de la prosperidad pública de tal modo, que ya no es posible dejar de castigar con toda la severidad de las disposiciones vigentes los desmanes, los escándalos y los crímenes que repetidamente se vienen cometiendo por esas hordas de hombres desalmados al hipócrita amparo de una idea política, sin tener otro fin en sus correrías que la destruccion y el pillaje, y colocándose por ello fuera de la ley.

Ejemplo de esto es, y horrible por de más sin duda alguna, lo ocurrido recientemente con la faccion acaudillada por el cabecilla Lozano, que despues de destrozar vias, destruir estaciones, incendiar trenes que han lanzado á toda máquina sobre las obras, saquear pueblos y maltratar á personas indefensas, ha coronado su villano proceder, fusilando cobarde é inhumanamente á cuatro infelices empleados de la estacion de Pozo Cañada, sin más delito que el de hallarse cumpliendo con el cargo que una empresa particular les tenia confiado.

Tales crímenes bastarian á hacer odiosa la bandera á cuya sombra se vienen cometiendo, si otros motivos no hubiera que la hacen aborrecible á toda conciencia honrada; y el gobierno faltaria á sus más sagrados deberes si para sólo, ya al desprecio y al anatema de los buenos españoles y á sus templados y generosos propósitos la correccion de tales desmanes, y no procurase con mano fuerte y ánimo decidido imponer á sus perpetradores un castigo tan grande como lo pide la enormidad de los repetidos crímenes que lo ocasionan.

En tal caso, pues, y en vista de lo acordado en Consejo de ministros, tengo el honor de prevenir á V. E., de orden del Sr. Presidente del Poder Ejecutivo de la República, que desde luego, y sin contemplacion de ninguna especie, se apliquen con el mayor rigor y en todas sus partes las prevenciones del decreto de 21 de Enero último, tanto á los individuos de la faccion Lozano como á todos los demás que se encuentren ó se coloquen en lo sucesivo en iguales condiciones; sirviéndose V. E. comunicar en este sentido las más terminantes órdenes á los jefes respectivos para que bajo su más estrecha responsabilidad den exacto cumplimiento á la presente disposicion.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 18 de Octubre de 1874.
—Práxedes Mateo Sagasta. — Excmo. Sr. Ministro de la Guerra.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS

Francia. Por decreto de 9 del corriente se ha autorizado la apertura, para el día 12, de la seccion del ferro-carril de Orleans á Chalons sur Marne, comprendida entre Sens y Bellegarde, de 87 kilometros. La longitud de la parte en explotacion de Chalons á Sens es de 157 kilometros; por lo tanto, desde la citada fecha de 12 del corriente, se explotan 244 kilometros.

Por otra disposicion del ministro de Obras públicas, de la misma fecha 9 del actual, se ha autorizado tambien la apertura, á partir del día 19, de la seccion del ferro-carril de Saintes á Coutras, comprendida entre Saint-Marieus y Coutras, de 27 kilometros.

Inglaterra. En la semana terminada el 4 de Octubre, los ferro-carriles ingleses han recaudado 1.171.340 libras esterlinas, contra 1.153.740 en la correspondiente de 1873; y el producto medio diario y kilométrico ha resultado de 178 pesetas, exactamente lo mismo que en la del año pasado.

CRÓNICA.

No es verdad. Dice la *Correspondencia*:

«Toda la prensa francesa expresa unánime la necesidad de que mientras los tribunales resuelven sobre la nulidad de la venta del camino de Jerez, el gobierno intervenga de una manera eficaz para salvar los intereses de los accionistas, gravemente comprometidos.»

Ni es verdad que *toda la prensa francesa expresa unánimemente* esa necesidad, porque hay muchos de los periódicos franceses que no se ocupan de la cuestion, y otros defienden la validez del acuerdo de la Junta general de accionistas; ni mucho ménos lo es que los intereses de los accionistas que, por una inmensa mayoría han votado la venta, se encuentren comprometidos ni grave ni levemente.

La nueva moneda de Alemania. El Marco imperial—*reichsmark*—corresponde exactamente al shilling inglés, equivalente á 4'75 reales de nuestra moneda y se divide en 100 centésimos.

Importacion de metálico. El metálico importado en la plaza de la Habana desde 1.º de año hasta el 15 de Setiembre último, ascendió á 5 615.860 pesos, contra 1.027.643 pesos en igual periodo de 1873.

Exportacion de vinos. La extraccion de vinos durante el mes de Setiembre, en Jeréz de la Frontera, ha sido de 111 360 1/4 arrobas y 37.510 3/4 en el Puerto de Santa Maria, de cuya cantidad 113.085 1/2 arrobas han salido con destino á Inglaterra.

Aviso á los navegantes. Segun anuncio del gobierno italiano, en 1.º de Agosto de 1874 la estacion semafórica de San Nicola di Casoli se ha trasladado 2.500 metros más al SE. á la torre de Palascia, situada como á 500 metros al NE. de la corona del cabo de Otranto, inmediato á la ciudad de Otranto.

Descuento de los Bancos. El día 15 del actual, el Banco de Inglaterra ha subido el descuento al 4 por 100.

Desde el día 9, el Banco imperial de San Petersburgo ha bajado el descuento de letras de 6 á 5 1/2 por 100, y el interés de los préstamos sobre mercancías del 7 al 6 1/2 por 100.

El Banco de Francfort ha elevado el descuento al 5 por 100, y los préstamos sobre efectos al 6 por 100.

El Banco de Prusia ha elevado igualmente el descuento al 5 por 100 y el interés de los préstamos al 6 por 100.

El Banco nacional de Bélgica ha subido su descuento de 3 1/2 á 4 y 1/2 por 100.

Canal de Suez. Del día 1.º al 10 del corriente á las 6 y 40 minutos de la tarde, han pasado el canal 33 buques. Los ingresos por el servicio de tránsito en los 10 días se han elevado á la suma de 670.000 francos.

Ferro-carril de Cartagena. Se ha inaugurado esta línea á la que se denomina tramvia, sin que sea este el nombre que le corresponde; pues, segun nuestras noticias, se explotan ó se explotará con locomotoras.

Rectificaciones. No ha sido el tren-correo de Andalucía el que ha descarrilado entre Santa Elena y Vilches, como ha dicho un periódico, sino un tren de mercancías, á consecuencia de haber cogido una res vacuna.

Tampoco es cierto que quedase muerto el maquinista, pues si bien este ha sufrido una leve contusion, fué al encarrilarse los vagones descarrilados que fueron cuatro únicamente del referido tren de mercancías.

Restablecimiento de puentes. De San Sebastian escriben que se han terminado las obras de reparacion del puente del ferro-carril en Villabona, y que el mártes debían empezar las del de Icaztegieta, destruido tambien por la barbarie carlista.

Servicio del mediterráneo. Para tratar pequeñas cuestiones de detalle, y á fin de que á la mayor brevedad quede establecido el servicio de trenes en las líneas del Mediterráneo, ha celebrado el viernes una larga conferencia con el señor ministro de la Gobernacion, el Director de la empresa Sr. Montesinos.

Acto de justicia. La empresa del ferro-carril del Mediodía continúa satisfaciendo los sueldos á las familias de los cuatro empleados fusilados en Pozo-Cañada.

Comision. El miércoles último ha llegado á Madrid una comision de Murcia, Alicante y Cartagena, para gestionar cerca del gobierno la recomposicion de las líneas y el restablecimiento de trenes.

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

Situacion en 31 de Setiembre de 1874.

	Pesetas.
ACTIVO.	
Accionistas.	37.500.000
Caja.	959.801'80
Valores en cartera.	7.742.668'98
Corresponsales.	416.562'62
Moviliario y material.	26.631'80
Gastos de instalacion.	1.267'76
Varios.	253.919'72
Pagares de bienes nacionales y valores en garantía.	126.128.281'83
Bonos recibidos en pago de pagarés.	21.728.500
Préstamos hipotecarios.	5.891.285'33
Préstamos con garantía de valores.	4.741.211'60
	205.390.131'44

PASIVO.

Capital social.	50.000.000
Varios.	1.060.742'48
Corresponsales.	432.024'44
Pagares de bienes nacionales y valores en depósito.	147.851.287'09
Préstamos diferidos.	75.759
Cédulas á entregar.	5.900.000
Cuenta de reserva, 1873.	70.318'48
	<hr/>
	205.390.131'44

Madrid 1.º de Octubre de 1874.—Conforme.—Por el jefe de contabilidad, el cajero principal, Manuel Villanova.—V.º B.º—El gobernador, C. Sanchez Bustillo.

GUÍA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

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 modificación de sus estatutos, para realizar la venta de este camino haya deliberado la enajenación 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 amortización, 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 centimos (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.

Banco de España.—Desde el día 23 del actual, se entregará por este Banco la tercera parte, realizada en papel de los intereses del segundo semestre de 1874, correspondientes á los valores depositados en las cajas del mismo de las clases que se expresan, previa presentacion de los respectivos resguardos de depósito á saber:

Inscripciones de renta perpétua al 3 por 100 interior.

Deuda procedente del material del Tesoro.

Acciones de carret-ras de Julio.

Id. de id. de marzo.

Id. de id. de Abril.

Madrid 22 Octubre de 1874 —El secretario, Manuel Ciudad.

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

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

CONSERVACION

Y

BLANCURA

DE LAS



48 RS. ARROBA

DE

26 LIBRAS.

Y

ROPAS LAVADAS CON ELLOS.

SE SIRVEN Á DOMICILIO.

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

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

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 Pisuergra, 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.^a,
EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

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 a defender la integridad del
territorio de España y a estrechar las relaciones de comercio y
amistad entre los españoles peninsulares y los que constituyen las
repúblicas hispano-americanas. Tiene próximamente el mismo
tamaño forma y extension que la GACETA DE LOS CAMINOS DE
HIERRO, y en los cuatro años que lleva de existencia ha prestado
grandes servicios a nuestro 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 a Francia, que en el despacho central de ferro-carriles de
Madrid a Zaragoza y Alicante, situado calle Alcalá, núm. 2, se
halla de manifiesto un cuadro de los servicios de vapores que
existen entre nuestros puertos del Mediterráneo y Cette ó 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, MADRID.

**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 a luz el dia 1.^o de cada mes, con
tiene todos los datos indispensables a los viajeros.

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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

FABRICA DE HIERRO,

HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO,

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

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

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

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

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

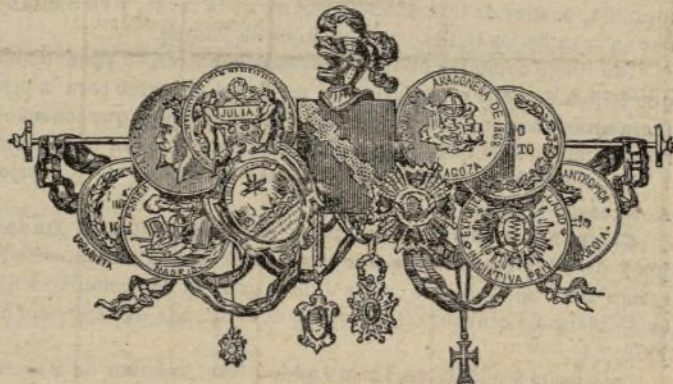
GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIÁ.

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

CASA CREADA POR EL EN 1855,

y enriquecida constantemente con cuantos inventos
se verifican.

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



El Sr. Juliá ha sido premiado en tres Exposiciones universales,
tres nacionales, por la Sociedad económica matritense; 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 Alic. y Toledo													
Madrid á Cartagena...	10 al 16 Setiemb..	35.233			650.235	455'34	847.497	593'48		197.261		23'27°	
Albacete á Cartag.													
Alcázar á Ciud.-Real													
Manzanares á Córdoba.													
Norte de España.....	23 al 29 Setiembre				369.611	650'68	305.880	565'16	62.731		20'45°		
Tudela á Bilbao.....													
Valencia á Almansa y													
Tarragona.....													
Sevilla á Cádiz.....	10 al 16 Setiembre.				81.649	513'52	89.763	561'54		8.114		9'03°	
Córdoba á Sevilla.....	24 al 30 Setiembre	5.923	120.438	163.565	288.943	115.010	298.522	118.893		9.879		8.886	
Zaragoza á Barcelona.													
Barcelona á Pamplona.													
— á Francia.....													
— á Tarragona.....													
— á Sarriá.....													
Lérida á Reus y Tarrag.													
Alar á Santander.....	23 al 29 Setiembre.				125.713	904'93	108.431	780'08	17.284		15'94°		
Langreo á Gijon.....													
Palencia á Leon.....													
Córdoba Málaga.....													
Medina á Zamora y Vi-													
go á Orense.....													
Ciudad-Real á Badajoz.	10 al 16 Setiemb..				209.546		345.031			139.085			
Utrera á Moron.....													

COTIZACIONES OFICIALES

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 17 AL 23 DE OCTUBRE DE 1874.							CAMBIOS OFICIALES.		
FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIERCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 82	11 82	11 80	11 67	12 72	11 67	Albaceta.....	..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 85	11 80	11 80	11 80	11 70	11 75	Alicante.....	..	1/4
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	15 65	15 65	15 75	15 45	15 65	15 65	Almería.....	..	1/2
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..	Avila.....	1/2	..
Material del Tesoro no preferente con interés...	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	1/4
Bonos del Tesoro.....	43 70	44 ..	43 90	44 ..	44 ..	43 60	Barcelona.....	..	1
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda clase.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	..	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	1/2	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	100 ..	100 10	100 50	99 ..	..	..	Cádiz.....	..	3/8
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6% anual							Castellon.....	par	..
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	30 ..	..	..	..	Ciudad-Real... par p.	..	..
Idem de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	..	..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem de 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Granada.....	..	1/8
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	..	Guadalajara... par p.	..	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs.	21 30	..	21 40	20 75	21 15	21 20	Huelva.....	..	..
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	20 75	20 90	20 90	20 ..	20 65	20 65	Huesca.....	..	1/4
Idem id. id. de 20.000 rs.....	20 55	20 70	20 50	..	20 70	..	Jaen.....	par	..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Leon.....	..	1/2
Acciones de Banco de España.....	134 ..	135 25	135 50	134 ..	135 75	135 75	Lerida.....	..	1/4
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Logroño.....	par	..
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Lugo.....	..	..
							Málaga.....	3/4	..
							Murcia.....	..	3/8
							Orense.....	..	1/8
							Oviedo.....	..	..
							Palencia.....	par	..
							Pamplona.....	..	1/4
							Pontevedra....	..	..
							Salamanca.....	1/4	..
							San Sebastian..	..	1/2
							Santander.....	..	1/2
							Santiago.....	7/8	..
							Segovia.....	1/2	..
							Sevilla.....	..	1/2
							Soria.....	1	..
							Tarragona.....	..	1/2
							Teruel.....	par	..
							Toledo.....	3/4	..
							Valencia.....	..	3/8
							Valladolid.....	..	1/4
							Vitoria.....	..	3/8
							Zamora.....	1/4	..
							Zaragoza.....	par	..
							Londres, á 90 d/f....	00'48	..
							Paris, á 8 d/v.....	00'5	..
							Hamburgo, á 8 d/v...	..	..
							Génova, á 8 d/v.....	..	..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 14 AL 20 DE OCTUBRE.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 14.	DIA 15.	DIA 16.	DIA 17.	DIA 19.	DIA 20.			
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	12 37	12 47	12 55	12 60	12 75	12 57	Londres, á 90 d/f....	00'48	..
Títulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	..	..	..	..	..	..	Paris, á 8 d/v.....	00'5	..
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 25	17 45	17 45	17 65	17 50	17 30	Hamburgo, á 8 d/v...	..	..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Génova, á 8 d/v.....	..	..
Sociedad catalana general de crédito.....	57 ..	55 50	55 50	55 50	55 50	55 ..			
Banco de Barcelona.....	61 50	63 ..	63 25	63 50	62 75	62 50			
Crédito mobiliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..
Sociedad de crédito mercantil.....	23 50	23 75	23 75	23 75	24 ..	23 50			
Camino de Barcelona á Francia.....	37 25	37 75	38 ..	38 ..	38 25	37 25			
— de Tarragona á Barcelona.....	..	..	56 50	57 50	57 50	57 ..			
— de Zaragoza á Barcelona.....	20 50	20 50	20 25	20 50	21 50	20 50			
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..
A. umbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS
de los	de	reembolsa-		de los	de la	de	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	759.698	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	Paris 3 de Oct. 213
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	—	Norte.....	— 200
1859.....	92.618	2.000	57	Enero.—Julio.	—	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 1.º Oct... 307 50
..	177.044	1.900	3 0/0	..	..	Zaragoza á Pamplona...	— 127
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99	Córdoba á Málaga.....	— 58
1858.....	290.000	..	57	..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	— 228
..	..	..	..	..	..	Sevilla á Jerez.....	— 71
..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Ciudad-Real á Badajoz..	— 42
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 47 50
..	..	..	..	..	..	Targ. á Martorell y Barc	— 95 25
..	..	2.000	3 0/0	..	..	Noroeste.....	Bruselas 1.º Oct .. 61 50
..	..	1.900	3 0/0	..	..	Lerida á Reus.....	Paris 3 de Oct..... 25 75
..	..	..	..	..	..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 97
..	..	..	..	..	..	Almansa á V. y Tarrag.	— 17 50
1871-72.....	14.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª serie ..
						Villalba á Segovia.....	Madrid..... 635
						Gran Central-Peninsular	

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