

# 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.

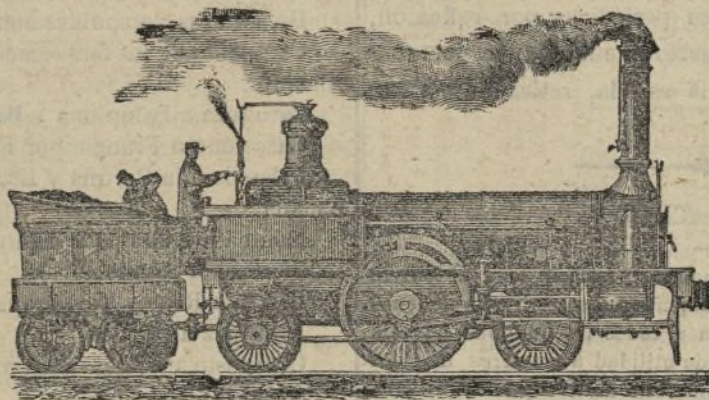
**VALENCIA:** librería de D. F. Matheu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

### Extranjero y Ultramar.

**PARIS:** E. Deime Schmitz, 2 rue Favart.

**LONDRES:** M. Henry, 68, Fleet Street.

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



## SE SUSCRIBE EN MADRID

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

## PRECIOS DE LA SUSCRICION

### Madrid y Provincias.

Por un año. . . . . 100 r

Por seis meses. . . . . 50

Por tres id. . . . . 25

### Ultramar y Extranjero.

Por un año. . . . . 150 r

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.

Question de Sevilla á Jerez y Cádiz.—Navegacion.—Compañías de Obras públicas.—Cajas de ahorros.—Ferro-carriles peninsulares.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Tramvías.—Ferro carril de Turquía de Asia.—El Moviliario y el Norte de España.—Las víctimas de Pozo-Cañada.—Exposicion marítima y fluvial.—Supresion de la 2.ª clase en los ferro-carriles ingleses.—Frenos. Precio del gas en Londres.—«A pequeña velocidad.»—Crónica.—Banco de España.—Banco hipotecario de España.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

## CUESTION DE SEVILLA Á JEREZ Y CADIZ.

Algunos periódicos franceses siguen todavía ocupándose de este asunto; pero pocos, y amainando notablemente: uno de los más fervientemente favorables á la venta realizada, la *Semaine financière*, publica las siguientes noticias:

«El contrato auténtico de la venta del camino de Sevilla á Cádiz ha sido firmado hace algunos dias; la entrega de la línea se ha hecho á su nuevo propietario.

»Se ha notificado una citacion judicial al Sr. Marqués de Casa-Loring y á los delegados del Consejo de Sevilla á Cádiz, citacion que tiene por objeto que se anule la venta votada el 30 de Setiembre.

»Por otro lado, los accionistas que han votado el contrato Loring, entre los que se cita á los Sres. Santa Cruz, ex-gobernador del Banco de España; Muchada, ex-sena-

dor; Veronda, Encinillas, etc., acaban, segun se asegura, de constituirse en comité, encargándose uno de ellos de redactar una Memoria detallada que dirigirán á todos sus co-accionistas.»

El corresponsal de la *France financière* habla de la cesion al Sr. Loring, en el falso supuesto de que el camino de Sevilla á Cádiz estaba ya vendido antes á la Compañía del de Córdoba á Sevilla. Es de notar que, sólo alterando la verdad, y alterándola á sabiendas; porque, despues de más de un mes que ha trascurrido, nadie ignora lo que ha pasado, ni puede decirse lo que se dice contra la Compañía cesionaria, como no sea alterando los hechos voluntariamente.

El *Moniteur des intérêts matériels* no habla una palabra sobre el asunto por cuenta propia; sólo en una correspondencia de París, que publica, se dice, ocupándose de los proyectos del Moviliario español, los cuales abrazan todos los negocios que patrocinan los Sres Pereire: «Una fuerte operación, preparada al mismo tiempo, era la absorcion, » por la Compañía de Córdoba a Sevilla, de las líneas » de Sevilla á Jerez y Cádiz: sabido es que esta última » ha fracasado, por la intervencion inesperada del señor » Marqués de Casa-Loring, obrando en su nombre personal, pero fuertemente interesado en la Compañía de » Córdoba á Málaga. La lucha está emprendida entre el » establecimiento franco-español, y esa personalidad bastante absorbente, que, desde hace largo tiempo ha juzgado que vale más ser el primero en Málaga que el segundo en Roma. Ese fracaso, ya sea momentáneo ó definitivo, no impedirá que el Moviliario español proponga



» á sus accionistas las demás medidas de su proyecto con-  
» cebido.»

A esto se reduce todo lo que hemos encontrado en la prensa financiera francesa recibida desde nuestro número anterior. La cuestion, pues, decae pasados los primeros momentos; y, sin duda, unos periódicos por reflexion, otros por convencidos, es lo cierto que la mayor parte de los opositores han envainado la espada, retirándose á sus tiendas.

### NAVEGACION.

El gobierno otomano acaba de poner en vigor para el puerto de Constantinopla un nuevo reglamento que se compone de cuarenta artículos y cuya traduccion á todos los idiomas no está aun terminada. Por considerarlo de utilidad á nuestros marinos damos un extracto de los concernientes á multas por contravencion á dicho reglamento.

1.º Multa de 1 á 5 libras turcas (1 libra turca=90 reales próximamente) por la entrada del buque en el puerto sin permiso por escrito.

2.º La misma multa por fondear á ménos de 300 piés de las boyas blancas exteriores.

3.º La misma por estar más de 24 horas haciendo carbon ó agua en las boyas blancas de Suli-Bazar. La estancia en dicho punto por 24 horas es gratuita.

4.º Multa de 3 libras turcas cuando el buque se coloque en distinto punto del que se le designe.

5.º Multa de 1 á 5 libras turcas por amarrar en las boyas colocadas frente á Top-Hane, reservadas á los buques de guerra.

6.º Igual multa cuando no haya empezado la descarga del buque en los cuatro dias despues de su entrada en el puerto.

7.º Multa de una libra turca por dia cuando no salga el buque del puerto en las cuarenta y ocho horas despues de su carga ó descarga.

8.º Multa de 2 á 7 libras turcas por no ayudar á desenredar las anclas cuando se hallen las dos enganchadas.

9.º Multa de 1 libra turca diaria cuando el buque no haya pasado más arriba del puente de Kara-Keny la noche despues de su llegada.

10. Multa de 5 á 20 libras turcas cuando se de lastre de buque á buque en vez de tomarlo del liman-odassi (capitan del puerto) cuyo lastre es una prerogativa.

11. Multa de 20 libras turcas cuando el buque leve el ancla una hora despues de la puesta del sol y media hora antes de su salida. Las multas á pagar serán notificadas al capitan del buque en contravencion, por el departamento de boyas. Si abandonara el puerto sin pagarla se dará aviso á su consulado triplicando el importe de la multa.

### COMPANÍAS DE OBRAS PÚBLICAS.

En la *Gaceta* oficial del jueves aparece, un estado de la Direccion general de Agricultura, Industria y Comercio, que comprende el importe del capital realizado y de la subvencion recibida, hasta el 31 de Diciembre de 1873, por las Compañías concesionarias de Obras públicas que en el mismo se expresan, así como el número, valor nominal é interés sobre este valor de las obligaciones emitidas por las que han hecho uso de esta facultad, hasta dicha época,

número de kilómetros puestos en explotacion, de los que están en construccion y por construir, productos de aquellos, coste de la explotacion en el año y sumas que se computan necesarias para la terminacion de las líneas. El cuadro está formado en virtud de lo que previene el art. 5.º de la ley de 29 de Enero de 1862.

Hé aquí las Compañías comprendidas:

Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.

Zaragoza á Pamplona y Barcelona.

Barcelona á Francia por Figueras

Palencia á la Coruña y Leon á Gijon, ó del Noroeste de España.

Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo.

Córdoba á Sevilla.

Lérida á Reus y Tarragona.

Aranjuez á Cuenca.

Compostelano, ó de Santiago á Carril.

Canal de Urgel.

Ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona.

Córdoba á Málaga.

Es decir, que el estado oficial á que nos referimos sólo comprende doce Compañías concesionarias de Obras públicas, faltando por consecuencia la mayor parte, y echándose de ménos varias de las que ordinariamente aparecen otros años en el mismo documento, el cual, por otra parte, tampoco expresa la razon de semejantes omisiones.

De ellas resulta que, deducidos del estado 3.743 kilómetros del canal de Urgel, longitud que por cierto creemos muy exagerada, por efecto sin duda de una equivocacion, sólo aparecen 3.417 kilómetros de ferro-carriles en explotacion, y aun simplemente en proyecto, como el de Aranjuez á Cuenca; faltando por lo tanto mas de 2.000 de los explotados y otros tantos ó más, de los concedidos.

Tambien advertimos que el ferro-carril Compostelano aparece sin explotar á la fecha del estado; siendo así que por entonces ya se explotaba.

Con defectos como los que dejamos indicados y otros de menor cuantia, el documento en cuestion es de escásimo valor; porque sólo puede considerarse como una reducida coleccion de monografias, y de ningún modo, como un cuadro que determine la situacion general del conjunto de las empresas de obras públicas.

Así y todo, hé aquí el extracto de sus cifras:

El capital nominal consignado en los estatutos, no comprendida la linea de Lérida á Reus y Tarragona, que está pendiente de una resolucion consultada al Consejo de Estado, importa 631.400.275 pesetas, y está representado por las acciones emitidas (1) por valor de 403.332.875 pesetas, que han producido un ingreso efectivo en caja de pesetas 327.758.356.

La subvencion asignada por las leyes de concesion y disposiciones posteriores, es de 309.175.936 pesetas y 36 céntimos; de cuya suma han recibido las Compañías, pesetas 325.980.779'42; es decir que, segun el estado han recibido mayor subvencion que la asignada por la ley.

Se han emitido, además, 2.240.738 obligaciones por las

(1) El documento oficial, contra lo acostumbrado en otros años, omite el número de las acciones emitidas, dato del mayor interés.



empresas, con un valor nominal de 806.340.750 pesetas, de cuyas obligaciones se han negociado 1.908.661, con un valor nominal de 809.934.750. Y aquí es digna de notarse la anomalía de que, siendo las obligaciones emitidas 2.240.738, y las negociadas sólo 1.908.661, es decir, 332.077 ménos, el valor de las negociadas sea superior al de todas, tanto estas como las que están por negociar. Y decimos anomalía, porque de las 12 Compañías, sólo tres han emitido sus obligaciones á la par. El valor líquido entrado en caja es de 441.730.209'87 pesetas. Las obligaciones amortizadas son 58.136, representando un capital nominal de 22.609.625 pesetas.

El importe total efectivo de los recursos que las Compañías han realizado por acciones, subvenciones y obligaciones, resulta de 1.095.469.345'29 pesetas.

El número de kilómetros puestos en explotación es, como ya hemos dicho, de 7.150; el de los que á la fecha del estado se hallaban en construcción, 702 y 256 metros; y por construir habia 638.

Para determinar los productos de la explotación, durante el año 1873, que el estado presenta, incluyendo el 10 por 100 del impuesto de viajeros, hay que hacer una advertencia importante y sin la cual las cifras inducirían á un grave error.

El canal de Urgel, sobre cuya enorme extensión expresada en el estado hemos llamado la atención de nuestros lectores, aparece con un producto bruto de 537.326 pesetas 35 céntimos, y sus gastos de explotación se elevan á la cantidad de 396.222 pesetas y 38 céntimos; de modo que resulta una pérdida de 158.896 pesetas. Así, pues, tendremos que atribuir todo el producto de la explotación, que en el cuadro se expresa por la suma de 55.883.526 pesetas 30 céntimos, á los 3.417 kilómetros de ferro-carriles, añadiéndole las 158.896 de déficit del canal de Urgel y que de ningún modo corresponde á las vías férreas. Por esa razón, hay que atribuir á estas un ingreso de 56.042.422 pesetas 33 céntimos que, divididos por los 3.417 kilómetros de vías férreas, dan un ingreso medio kilométrico de 16.400 pesetas, excluyendo las líneas de Aranjuez á Cuenca y de Santiago á Carril, que no figuran en el cuadro con extensión explotada: la primera porque en efecto no se explota, ni aun está en construcción, y la segunda por la causa antes indicada de que, en el ministerio de Fomento, han supuesto que no se explotaba en 31 de Diciembre de 1873, cuando ya llevaba cerca de tres meses de abierta al servicio ¡Así se escribe la historia en ciertas materias!

Los gastos de explotación en el mismo año y para los kilómetros expresados, ascendieron á 38.510.803 pesetas 60 céntimos, de las que habremos de rebajar las 396.222'38 del canal de Urgel, como hemos eliminado sus ingresos, y resultan estos, para sólo los ferro-carriles, de 33.114.581'22. De modo que la explotación ha costado, por término medio, 11.154 pesetas por kilómetro, ó sea el 68 por 100 del producto bruto; proporción que, si bien es muy excesiva, se explica por lo fatal que el año 1873 ha sido para la explotación de los ferro-carriles, en que algunas líneas tuvieron suspendido el servicio durante muchos meses, y en pocos explotada la totalidad de su extensión.

Estas deducciones, hechas por nosotros, creemos que

no estarían de más presentadas en el estado oficial y con relación á cada línea.

Finalmente, las cantidades necesarias para terminar el objeto social, hasta entrar en el período de explotación, se estiman en la suma total de 425.628.841 pesetas 91 céntimos.

Sentimos no poder alabar el estado de las Obras públicas correspondiente á 1873, como hemos elogiado el de otros años.

#### CAJAS DE AHORROS.

En medio de la crítica situación política y económica que atraviesa el país, vemos con satisfacción que, cada semana, aumenta en la Caja de ahorros de Madrid, la cantidad total impuesta; y lo que es más satisfactorio aún, que aumenta todavía más la diferencia en favor de las imposiciones respecto de las sumas retiradas por los imponentes. En varias de las últimas semanas, hemos visto que los reintegros se han mantenido entre un tercio y un cuarto del importe de las imposiciones.

Pero semejante resultado, aunque significativo aquí, dadas las circunstancias que nos afligen, está muy lejos de ser importante bajo el punto de vista de la comparación de lo obtenido que está el ahorro en España y en otras naciones de Europa.

Sobre las Cajas de ahorros extranjeras, acaba de publicar interesantes datos comparativos el *Journal officiel* de la vecina República francesa; y, si bien, como sucede con frecuencia, se omite la inclusión de los datos españoles, como si los estadísticos traspirenaicos ignorasen que España es uno de los países donde la Estadística se encuentra más adelantada y mejor hecha, vamos á utilizar los referidos datos, completándolos con el contingente de los nuestros.

El primer mal que contribuye á nuestra inferioridad, consiste en que, en España, sólo diez y seis poblaciones tienen Caja de ahorros, y estas poblaciones, consideradas en orden del mayor número de imponentes en dichos establecimientos, son: Madrid, Barcelona, Valladolid, Sevilla, Burgos, Bilbao, Málaga, Cadiz, Vitoria, Jerez, Sabadell, Valencia, Murviedro (hoy Sagunto) Manresa, Mataró y Girona; siendo de notar que cinco, casi la tercera parte, existen en Cataluña.

A la fecha de los últimos datos oficiales publicados, las 16 Cajas de ahorros mencionadas, contaban al año con 33.709 imponentes por una suma total de 59.217.132 reales y 48 céntimos, la que, reducida á francos, para hacer la comparación con las cifras extranjeras, nos da 15.583.456 francos. Esta suma y el número de imponentes, teniendo en cuenta la población de España, que es de 16.641.980 habitantes (en 1867) produce sólo un imponente próximamente, por cada 500 personas; 1.756 francos de importe medio á cada libreta; pero ménos de un franco (94 céntimos) por habitante del país, sin contar por supuesto las provincias ultramarinas.

Vamos á comparar estos resultados con los de los demás países, aumentándolos convenientemente hasta el completo de un período trienal, que es el tiempo que abrazan las cifras extranjeras.



## I.—Valor total de los depósitos en millones de francos.

Gran-Bretaña.	1.484'6
Austria.	862
Prusia.	815'3
Francia.	515
Italia.	297
Hungría.	287
Dinamarca.	218'9
Suiza.	131
Sajonia (Reino).	119
Suecia.	101
Baviera.	62
Bélgica.	63
España.	46'8
Hamburgo.	31'7
Bremen.	33'8
Holanda.	23
Wurtemberg por una sola Caja (Wurt: Sparcasse).	20
Rusia.	19
Finlandia.	7'7

## II.—Valor de los depósitos por habitante.

Bremen.	326
Dinamarca.	123'6
Suiza.	50
Sajonia (Reino).	49
Gran-Bretaña.	42'2
Austria.	43
Suecia.	42
Prusia.	33'4
Hungría.	21
Francia.	14
Baviera.	13
Italia.	11'5
Bélgica.	19'7
Holanda.	7'8
Finlandia.	1
España.	2'9

## III.—Número de imponentes por mil habitantes

Bremen.	364
Hamburgo.	209'4
Dinamarca.	177
Sajonia (Reino).	170
Suiza.	132
Suecia.	100
Prusia.	66'5
Baviera.	58
Francia.	56
Austria.	51
Holanda.	27
Italia.	20
Finlandia.	18
Bélgica.	17
España.	6'1

## IV.—Valor medio por libreta.

España.	1.756
Austria.	825
Bremen.	739
Dinamarca.	691
Italia.	579
Prusia.	296
Bélgica.	465
Hamburgo.	446
Finlandia.	418

Suiza.	372
Holanda.	290
Rusia.	287
Francia.	251
Suecia.	243
Baviera.	221

De los cuatro estados precedentes resulta con la mayor claridad que en España son muy pocas las personas que tienen hábitos de ahorro, ó bien que un gran número de los españoles no gana lo suficiente para reunir economías, ó casi seguramente ambas cosas combinadas. En cambio, los pocos que en nuestro país ahorran dan un promedio por libreta de más del doble que Austria, país que en el estado IV figuraba el primero, y que ha perdido el puesto al añadir nosotros los datos de España.

Con esto termina nuestro propósito de llamar la atención acerca de la gran necesidad que hay en nuestro país de estimular la prevision; pues, tanto en materia de ahorros, como en seguros sobre la vida, nos encontramos en una situación lamentable comparándonos con las demás naciones europeas.

La situación de Francia no es tampoco lisonjera, dada la riqueza del país, lo cual hace decir á uno de nuestros colegas de París, ocupándose del mismo asunto:

«De los cuadros resulta que Francia sólo tiene un rango » muy secundario en la nomenclatura; lo que prueba que » nuestro pequeño ahorro está lejos de haber encontrado, » en la administración de las Cajas francesas, el estímulo » que encuentra en otras partes, y que las lecciones que » los imponentes han recibido en 1848 y en 1870, han da- » do sus frutos.

» No falta más, para hacernos descender al nivel de la » Finlandia, sino que se adopte el proyecto de ley que está » presentado á la Asamblea nacional.»

En efecto, parece que el proyecto de ley á que el colega se refiere, logra reunir lo peor de todos los sistemas: por un lado, se quieren declarar *todos los depósitos reembolsables á presentación*; y por otro, la ley tiene un artículo cuyo objeto es suspender, en tal ó cual ocasión, la *restitución de las imposiciones*.

Por un lado, la libertad; por otro la restricción más arbitraria.

Además, los *casos de fuerza mayor* le parecen á nuestro colega francés demasiado previstos y demasiado elásticos.

B.

## FERRO-CARRILES PENINSULARES.

Los ingresos de nuestros caminos continúan presentando resultados medianos, aunque relativamente buenos dada la situación del país.

El Norte explota hoy, como el año pasado, unos 543 kilómetros, en lugar de los 723 que tiene de extensión; es, como siempre, la principal arteria que sirve para los transportes militares, y gana en los ingresos 50.000 pesetas, ó el 16'09 por 100; pero en las demás líneas abundan las disminuciones.

Durante la semana 41.<sup>a</sup>, Madrid á Zaragoza y Alicante ha perdido 159.000 pesetas, ó 19'48 por 100; Córdoba á Se-



villa, 26.000 pesetas, ó 3'87 por 100; Alar á Santander, 14.000, ó 10'31 por 100.

Los resultados obtenidos desde el principio del año, dejan aún, sin embargo, comparativamente con el período correspondiente de 1873, los aumentos siguientes:

Madrid á Zaragoza y á Alicante, 2.786.000 pesetas. ó 10'58 por 100.

Córdoba á Sevilla, 277.000 pesetas, ó 10'74 por 100.

Norte de España, 1.458.000 pesetas, ó 11'47 por 100.

Alar á Santander, 563.000 pesetas, ó 13'08 por 100.

Los ingresos de Zaragoza á Pamplona que han llegado á nosotros, son los de la 39.<sup>a</sup> semana. Hasta ella, resulta, comparativamente á 1873, una disminucion de 63.000 pesetas, ó de 56'59 por 100 por kilómetro.

La 39.<sup>a</sup> semana de 1873 presentaba ya una pérdida de 237.000 pesetas, ó 68 por 100, ménos que la correspondiente de 1872. Desde el principio del ejercicio, la explotación gana todavía 2.178.000 pesetas sobre el período correspondiente de 1873; pero el resultado obtenido es todavía inferior en 1.635.000 pesetas al que dieron los tres primeros trimestres de 1872.

Durante la semana terminada el 7 de Octubre, es decir durante la semana 40.<sup>a</sup>, los caminos portugueses han perdido aun 27 000 francos, ó sea el 12'24 por 100 por kilómetro, lo cual eleva á 128.000 frs., ó á 1'91 por 100 por kilómetro, el conjunto de las pérdidas experimentadas desde el principio del corriente año.

### PRENSA EXTRANJERA.

*La Semaine financière.*—Dedica un largo párrafo al Crédito moviliario español, del cual dice corre el rumor de que trata de hacer una segunda reduccion del capital, quedando este limitado provisionalmente á 30 millones de francos. «Decimos» provisionalmente, añade el colega, porque se anuncia ya otra combinación que, por medio de los fondos disponibles que los beneficios realizados y por realizar por la Sociedad le aseguran ó prometen, en un plazo de treinta años se llegará al reembolso íntegro de ese capital social de 30 millones de francos, parte en metálico y parte en acciones liberadas.»

Esperando ese resultado, dice que las acciones suben cada día que la actividad de la especulación no se detiene, y que están á 665.

«Los fondos españoles están flojos: nada decisivo se ve venir» por ese lado, y la impaciencia de unos y la desconfianza de otros pesan sobre estos valores.»

«Los caminos de España corren diversas fortunas. El mejor camino español, Madrid á Zaragoza y Alicante, está pesado como todos los valores de ese país, que se deja entregado á sus propias fuerzas, pero el Norte, sus acciones y sus obligaciones de todas categorías, y aun el Zaragoza á Pamplona, por el contrario, tienen el mercado más amplio y animado. La explicación de esta actividad se encuentra fácilmente conociendo las relaciones del Norte de España con el Moviliario español, y así se enlazan los rumores que corren sobre los diversos valores del Norte con las combinaciones que deben presentarse á la Junta general del Crédito moviliario español el 26 de Noviembre.»

Un corresponsal de este periódico le dice que el comité de tenedores ingleses de cupones de la exterior rehúsa reconocer la anulacion del contrato celebrado el 4 de Abril, y el 12 de Octubre ha dirigido una carta al Sr. Camacho, declarando que consideran como terminadas las negociaciones, y que reclaman la conservacion en todo su vigor del contrato primitivo, que la volun-

tad de una sola de las partes no puede romper. Los tenedores piden que se les entreguen los valores estipulados, los pagarés de Rio-Tinto y las demás garantías. El corresponsal cree que es de temer no pueda arreglarse amistosamente la cuestion.

*Moniteur de la Banque.*—Dedica un artículo á la gestion de la Hacienda española por el Sr. Camacho, y del que razones fáciles de comprender no nos permiten hacer un extracto.

*Journal des actionnaires.*—Ocupase de la Junta general á que están convocados los accionistas del Moviliario español, anunciando los importantes asuntos que dice han de tratarse en ella, y concluye con este comentario:

«Esta simple exposicion demuestra qué perspectivas y que fructuosas se abren ante el Crédito moviliario español.

En el «Boletín financiero, añade:

«El movimiento ascensional del Moviliario español se ha extendido todavía: las acciones están buscadas á 660, y las posiciones que antes hemos reseñado son de tal naturaleza, que justifican plenamente los precios actuales.»

*Journal des chemins de fer.*—Ocupase este periódico de la nueva alza de 10 francos en el Moviliario español que eleva á 660, las acciones, explicando que esta subida se debe, no sólo á la anulacion de 30.000 títulos, sino que se reembolsará el resto de las acciones; de suerte que se reducirá á la nada el capital de la Sociedad. El colega añade que esto será una gran ventaja para los que han comprado las acciones cuando se encontraban depreciadas; pero que redundará en detrimento de los desdichados que, por una ú otra causa, se vieron obligados á venderlas durante la baja.

El mismo colega consagra un extenso artículo al arreglo que trata de hacer el Norte de España respecto de las obligaciones, y de cuyo asunto nos ocupamos en otro lugar.

*L'Industrie.*—Hace notar que el Moviliario español, que á principio del año se cotizaba á 350, está hoy á 660.

*La France financière.*—No podemos repetir lo que dice respecto de la situacion del Tesoro español y del Sr. Camacho.

Se ocupa de las combinaciones que prepara el Crédito moviliario español, que dice será la realizacion del *Omnium*, intentado en vano anteriormente por el Crédito moviliario francés.

*Moniteur des intérêts matériels.*—Ocupase de los proyectos de reforma en el Moviliario español, que alcanzarán, segun este colega al Norte de España, al Gas de Madrid y á todos los negocios del grupo financiero sometido á la influencia de los Sres. Pereire, diciendo que la contrariedad sufrida en el asunto de la adquisicion del ferro-carril de Sevilla á Cádiz no impedirá que el Moviliario español proponga á sus accionistas las medidas que constituyen el plan concebido.

## DOCUMENTOS OFICIALES.

### MINISTERIO DE FOMENTO.

#### EXPOSICION.

Sr. Presidente: El decreto de 10 de Julio último, por el cual se restableció en toda su fuerza y vigor el proyecto de ley orgánica provisional de la Bolsa de Comercio de Madrid, mandada observar por real decreto de 8 de Febrero de 1854, y el reglamento para su ejecucion aprobado en 11 de Marzo siguiente, dejó en suspenso, siquiera fuera temporalmente, los efectos de los de 30 de Noviembre de 1868 y 12 de Enero de 1869 hasta tanto que el gobierno presentase á la deliberacion de las Cortes un proyecto de ley de Bolsa; mas no por eso pretendia perjudicar derechos creados á la sombra de la legislacion que derogaba. Limitar el número de los agentes y corredores para regularizar su ejercicio, sin dificultar las necesidades de la plaza, fué su principal objeto; y para ello, dejando en suspenso el ingreso de los diferentes



agentes en los respectivos colegios, respetó el número de los existentes y ratificó la fianza que el primero de aquellos decretos conseguaba.

Reclamaciones posteriores, nacidas de intereses legítimos, como lo son los de cuantos teniendo incoados sus expedientes con anterioridad á la publicacion del decreto de 10 de Julio se vieron privados del derecho á poseer un título que con arreglo á la legislación hasta entonces vigente les correspondia, sin más causa justificante que la lentitud de trámites administrativos, han venido á demostrar la necesidad de dar á aquel una aclaracion en favor de tan atendibles exigencias, pues no es fácil reparar en otro caso los perjuicios que de aquí se siguen, si no se interpreta convenientemente su letra, conservando sin embargo en toda su fuerza el espíritu que en él domina.

La circunstancia tambien de encontrarse algunas importantes plazas mercantiles sin corredores de comercio que faciliten sus cambios, y otras que no tienen el número suficiente por causas que no son del caso presente; pero que todas caen dentro de la esfera de la legalidad, vienen á justificar más esta necesidad; porque no habiendo disposicion alguna que haya derogado el artículo 70 del Código de Comercio, no hay razon para negar á unas plazas lo que á otras se concede, y tanto más, cuanto que esta negativa, sin traer ventajas para la administracion, ocasiona gravísimos perjuicios al comercio en general. Buena prueba de este aserto es la instancia que recientemente ha presentado el primer Colegio de corredores solicitando se amplie su número, fundándose para ello en que el que hoy existe no satisface las necesidades de la plaza; declaracion que, al par que justifica la súplica, honra en gran manera á esta corporacion, que así prescinde de sus intereses individuales ante el bien del servicio á su cargo confiado.

Fundado en estas consideraciones, el ministro que suscribe tiene el honor de proponer á la aprobacion del Sr. Presidente del Poder Ejecutivo de la República el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 2 de Noviembre de 1874.—El ministro de Fomento, Carlos Navarro y Rodrigo.

#### DECRETO.

De conformidad con lo propuesto por el señor ministro de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Los expedientes instruidos en solicitud de plazas de agentes de cambio y Bolsa de corredores de comercio, que no quedaron terminados á la publicacion del decreto de 10 de Julio último por causas imputables á la administracion, continuarán sus trámites hasta que finalizados estos se expida á los interesados los títulos correspondientes.

Art. 2.º En las plazas donde no existan corredores de comercio, y las necesidades del tráfico, debidamente justificadas, demuestren la conveniencia de su creacion, y en aquellos en que se acredite que su número no es suficiente á satisfacer las necesidades de sus transacciones mercantiles, se nombrarán los que al efecto se consideren puramente necesarios, arreglándose en la instruccion de sus expedientes á las disposiciones del decreto de 30 de Noviembre de 1868.

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

Ilmo. S.: Visto el expediente promovido por D. Felipe Ruiz Huidobro y D. Eduardo García de los Ríos en solicitud de autorizacion para construir un muelle embarcadero en el canal de Bóo, afluente á la ría de Santander, conforme al proyecto presentado:

Vistas las exposiciones y testimonio de convenio presentados por dichos interesados y por D. José Mac-Leunán y D. Bertran Haristoy, de cuyos documentos resulta que los primeros han cedido á los segundos, con la aceptacion de estos, los derechos que

puedan corresponderles á la concesion de la obra mencionada;

El Presidente del Poder Ejecutivo de la República, de acuerdo con lo propuesto por esa Direccion general, de conformidad con el dictámen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos ha tenido á bien otorgar la concesion solicitada á los mencionados D. José Mac-Leunán y D. Bertran Haristoy con las siguientes condiciones:

1.ª Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto presentado y bajo la vigilancia del ingeniero jefe de la provincia de Santander.

2.ª Se dará principio á ellas dentro del plazo de dos meses, concluyéndolas en el de dos años, contados desde la fecha de esta orden.

3.ª En el de los 15 dias siguientes á la publicacion de la misma en la Gaceta deberán consignar los concesionarios en la Caja de Depósitos la cantidad de 1.000 pesetas, que se les devolverá cuando acrediten haber ejecutado obras por igual valor.

4.ª Esta concesion se otorga sin perjuicio de tercero y salvo el derecho de propiedad, en la inteligencia que si en cualquier tiempo necesitase el gobierno disponer de su emplazamiento para obras de mayor importancia y utilidad, no tendrán derecho los concesionarios á indemnizacion alguna.

Lo digo á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 29 de Octubre de 1874.—Navarro y Rodrigo.—Sr. Director general de Obras públicas.

#### MINISTERIO DE HACIENDA.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente promovido por los propietarios de salinas y comerciantes extractores de Cádiz, como tambien el ayuntamiento de San Fernando y la Junta directiva de liga de contribuyentes de aquella localidad, en solicitud de que se declare la sal exenta del derecho de carga que establece el art. 17 del decreto de 26 de Junio último, relativo al presupuesto vigente de ingresos.

Teniendo en cuenta que de todos los datos y antecedentes reunidos en el estudio de este asunto para su más acertada resolucion, se deduce que son poderosas las razones que en otro tiempo han existido para eximir del pago de derechos de puerto y navegacion á los buques que cargan sal en los puertos españoles.

Considerando que ahora igualmente aconsejan la conveniencia de que se declare la exencion del nuevo impuesto de carga, pues de lo contrario se seguirá, á no dudarlo, la ruina de la importante industria salinera, efecto de que no podría sostener la competencia con otros puntos productores extranjeros, principalmente de Portugal é Italia;

Considerando que demostrada la justicia de la solicitud, debe concederse la exencion, no sólo para los buques que carguen sal de las salinas de la provincia de Cádiz, sino de las demás de particulares y de las que son propiedad del Estado, como sucede con las importantes salinas de Torrevieja.

Considerando que son verdaderamente excepcionales las circunstancias que concurren, en este asunto, y con el fin de conciliar en lo posible los intereses del Tesoro con los de la industria y del comercio,

El Presidente del Poder Ejecutivo de la República conformándose con lo propuesto por V. I. y la Direccion general de Rentas estancadas, ha tenido á bien declarar á los buques que carguen sal en todos los puertos de la Península é islas adyacentes exentos del derecho de carga á que se refiere el art. 11 del decreto de 26 de Junio último en la navegacion de segunda y tercera clase, ó sea á puertos de Europa, de América y demás en el comercio de exportacion.

De orden del señor Presidente lo digo á V. I. para los efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 14 de Octubre de 1874.—Camacho.—Señor Director general de Aduanas.



## FERRO-CARRILES EXTRANJEROS

*Francia.* La prefectura de Sena participa al público haberse abierto una informacion en las oficinas de la sub-prefectura de Saint-Denis y Sceaux, para los anteproyectos siguientes:

- 1.º Establecimiento de un ferro-carril de Saint-Ouen á Clichy;
- 2.º Otro de Clichy á Grenelle;
- 3.º Otro que se dirija de Grenelle hácia el centro de Paris, hasta los Inválidos.

La informacion se cerrará el día 29 del corriente Noviembre, y toda persona interesada podrá consignar sus observaciones en los registros abiertos al efecto.

*Inglaterra.* En la semana terminada el 18 de Octubre último, los ferro-carriles ingleses han recaudado 1.125.935 libras esterlinas, contra 1.106.700 en la correspondiente de 1873; y el ingreso medio por día y kilómetro ha resultado de 171 pesetas, contra 170. La extension explotada ha sido de 14.560 millas inglesas contra 14.423.

*Austria.* El 5 de Octubre se verificó la inauguracion de las líneas de Aussig Tetschen-Mittelgrund (29'4 kilómetros) y de Geiersberg-Wildens-chwert (14'1 kilm.) del Noroeste de Austria, y por las cuales la red de la Compañía, cuya extension se eleva 933'4 kilómetros, está enlazada, de una parte, con el ferro-carril del Estado sajón, y por otro extremo con la línea setentrional del ferro-carril del Estado austriaco.

## TRAMVIAS.

En estos últimos días han empezado en París las primeras obras del tramvía del Louvre á Vincennes, y vamos á dar sobre esto algunas noticias interesantes, como todas las que se refieren á este género de locomocion.

Las obras empezaron el 20 de Octubre último.

Los rails destinados á extenderse en el trayecto estaban desde hace largo tiempo en el depósito de los ómnibus de la plaza del Trono.

La distancia entre los rails será, como en los otros tramvías de París, de 1 metro 44 centímetros.

Esta nueva línea será seguramente la más larga de todas, pues no medirá ménos de 8.370 metros desde su punto de partida hasta su extremidad.

El itinerario está arreglado así: los muelles de la ribera derecha, la Bastilla, el arrabal de San Antonio, la plaza del Trono, la avenida de Saint Mandé y Vincennes.

El precio se ha fijado en 10 céntimos cada estacion y las estaciones serán cuatro.

Por último, esta nueva línea se inaugurará el 1.º de Enero de 1875, el mismo día que el gran teatro de la Opera.

Mucho ganarán con la nueva vía los habitantes de los barrios excéntricos que recorrerá.

## FERRO-CARRIL DE LA TURQUÍA DE ASIA.

La cuestion de los ferro-carriles que hay que construir en la Turquía, asiática está á la órden día. Asegúrase que el gobierno está dispuesto á prolongar hasta Angora, en el corazon de la Anatolia, la vía férrea que enlaza ya Haidar-Pacha con Ismith. Cualquiera que sea el fundamento de esta noticia, y aun cuando fuese prematura y no expresara más que una esperanza al lado de la realidad, no es ménos cierto que la Puerta otomana no puede diferir por más tiempo el emprender estas obras, para lo cual existen diversas razones igualmente dsterminantes.

Sabido es el interés de toda Europa por el desarrollo de la cul-

tura y el progreso en Turquía, y las inmensas riquezas casi intactas que encierra aquel país privilegiado por la naturaleza. Y el medio inmediato de favorecer la explotacion de las riquezas mineras y forestales consiste en crear medios de comunicacion; siendo este el primer motivo para que el gobierno turco apresure la ejecucion de los caminos de hierro.

Es, por otra parte, evidente, que ese primer esfuerzo tendrá principalmente por objetivo las provincias de Asia, teniendo en cuenta que se encuentran en materia de comunicaciones, en un estado de inferioridad indiscutible respecto de las de Europa, por las cuales ya se ha hecho mucho.

Por otra parte, ¿no es indispensable acudir lo más pronto posible en auxilio de esos desventurados habitantes de la Anatolia, que tan cruelmente han sido azotados por el hambre? ¿Y el remedio más eficaz para sus males, no es sustraerlos al aislamiento, dándoles vías de comunicacion?

Es, pues, indispensable crear caminos de hierro en la Turquía de Asia, empezando por el más urgente; es decir, por la mencionada prolongacion hasta Angora de la línea de Haidar-Pacha-Ismith. Sabido es que, en el vasto proyecto de los ferro-carriles de la Turquía asiática, cuyos estudios se han hecho con grandes gastos por el gobierno, esa vía, ya en explotacion, es la cabeza de línea de la red que deberá extenderse, verificándolos sobre sus vastos territorios.

Segun el proyecto, la línea, debiendo enlazar á Ismith con Bagdad, pasaria por Eski Chéir, Konía, Nigda, Adana, el puerto de Ayaz, Marach, Aintab, Biredjik, Diarbekir, Mardin, Mossoul, Kerkouk, Bagdad y Bassorah. En esta hipótesis, Konía se enlazaría con el ferro carril de Smirna en Cassaba y en Alacheir. De Konía partiría aun una línea, dirigiéndose hácia Kaisarie, Sivas y la frontera persa. Sivas se enlazaría, por otra parte, con Sansoun, sobre el mar Negro, por una línea que pasase por Tocat; y, por fin, otra línea enlazaría á Sivas y Angora con Eski-Chéhir, y, por consecuencia á Ismith y á Haidar Pacha. Esta última línea es la que en el momento actual se trata de construir, por lo ménos hasta Angora.

## EL MOVILIARIO Y EL NORTE DE ESPAÑA.

Varios periódicos de París publican bajo una forma que todavía no es oficial, el siguiente aviso, que más bien tiene la forma de un comunicado:

*A los accionistas del Moviliario español y á los tenedores de obligaciones de interés variable de los ferro-carriles del Norte de España.*

Resulta de las noticias que hemos recibido:

En primer lugar, sobre las proposiciones que se harán en la Junta general del Moviliario español del 27 de Noviembre.

Que el capital de esta Sociedad quedará reducido á 30 millones de francos:

1.º Por medio de la anulacion inmediata de 30.000 acciones, al precio de compra á que las ha adquirido uno de los administradores;

2.º Por la amortizacion, á medida que se realicen los valores de esta Sociedad, de otras 30.000 acciones, las cuales serán reembolsadas á la par y reemplazadas por una accion liberada, que dará derecho á intereses de más del 6 por 100, estando reservado á todos los accionistas el participar de esta operacion;

3.º Que las 60.000 acciones restantes serán amortizadas por una extraccion sobre los beneficios, calculada de manera que las extinga en su plazo máximo de treinta años, y más pronto si se puede.

En segundo lugar, sobre la combinacion relativa á la reunion á las acciones del Norte de España de los cupones especiales A y B, que representan los intereses atrasados, anexos á las obligacio-



nes llamadas variables, en virtud del art. 8.º del convenio de 25 de Junio de 1868;

Que, según los términos de este convenio, esos cupones dan derecho al excedente de los dividendos, hasta al perfecto, á más de 15 francos, ó 3 por 100 de interés, que serán percibidos por los accionistas, salvo el derecho reservado al Consejo de arreglar el modo de consolidación, sin intereses, de este pago; es decir, de repartir el importe entre un número de años más ó menos largo;

Que, sin embargo, la Compañía del Norte anticipando el momento en que esos cupones tendrían derecho á un pago cualquiera, ofrece, teniendo por intermediario al Crédito moviliario español, descontar los intereses atrasados por medio del pago inmediato de la suma de 30 francos por los dos cupones especiales A y B, sin perjuicio de los intereses semestrales de 750 francos cada uno á vencer sobre las obligaciones variables, á partir del 1.º de Octubre último.

En consecuencia, estamos autorizados para anunciar que los tenedores de obligaciones variables pueden desde la presente cobrar en la Caja de la Sociedad de Crédito moviliario español:

20 francos, contra la entrega de los dos cupones especiales A y B, independientemente de los 15 francos que se podrán cobrar por los intereses á vencer sobre los intereses variables, á saber:

7 frs. 50 cénts. el 1.º de Abril próximo.

7 frs. 50 cénts. el 1.º de Octubre próximo.

### LAS VÍCTIMAS DE POZO-CAÑADA.

A pesar del tiempo transcurrido, faltaban pormenores detallados de las circunstancias que concurrieron en el fusilamiento de los infelices empleados de la estación de Pozo-Cañada.

Una carta de Albacete los suministra al fin; y por cierto que son tan horribles como podía esperarse de la ferocidad de las hordas del absolutismo.

«Los infelices prisioneros, dice la carta, no cogidos ni siquiera en la estación del ferro-carril, sino en una casa de Pozo Cañada, á donde se habían retirado al saber la aproximación de los carlistas, fueron conducidos á la Nava, aldea distante dos ó tres leguas de aquel pueblo, amarrados de la manera más inhumana, hasta el punto que algunos pedían por Dios, sin conseguir otra cosa que agravar su suerte, que les aflojaran las ligaduras ó los matasen porque de aquel modo no podían andar.

Llegados después de mil martirios á esta última población, y previa una parodia de consejo de guerra verbal, en el que, según tengo entendido, no hubo disidencia de ninguna clase, por más que otra cosa se haya querido decir después, los cuatro desgraciados prisioneros fueron sacados á orillas del pueblo y fusilados por la espalda, en medio de los habitantes consternados que presenciaban con espanto semejante ejecución.

A la primera descarga de los verdugos, tres de los infelices fusilados cayeron redondos; pero el cuarto que era jefe de estación infortunado joven que apenas hacia veinticuatro horas que había tomado posesión de su destino, todos los que presenciaban el horrible espectáculo pudieron comprender por su manera de caer que no había sido tocado: los carlistas, sin embargo, repitieron su descarga contra los que yacían en tierra, y entonces el infeliz jefe de estación quedó, al parecer, tan muerto como sus compañeros. No había sido así, por su desgracia, que desgracia es tener cierta clase de fortuna cuando se trata con bestias feroces. La segunda descarga hirió al desgraciado joven con un balazo en un hombro, según al parecer de algunos, pues otros de los que lo presenciaron aseguran que también salió ileso de ella. Mas un oficialito carlista, joven de unos veinte años escasos (y cuyo nombre no digo porque no me consta de cierto cuál sea), que presenciaba como *aficionado* la ejecución, al dar por terminada esta, sacó su revolver y se acercó al sangriento grupo.

Comprendiendo sin duda su intención el infortunado jefe, se incorporó, y apelando á sus sentimientos humanitarios suplicó al lobezno carlista, con la elocuencia que en semejantes trances puede hacerse, que le *perdonara la vida, ya que la Providencia se la había salvado de una manera tan visiblemente milagrosa.* ¿Pero quién, ni qué es capaz de conmover el corazón de un carlista, siquiera sea tan joven como el del asesino del jefe de la estación de Pozo-Cañada? Más fácil sería escitar la compasión de un tigre.

Con la fría crueldad de esta fiera, el oficialito carlista, sin cuidarse lo más mínimo de los ruegos de su inocente víctima, que hubieran enternecido á una piedra, le aplicó el cañón de su revolver al oído y disparó, dejándole instantáneamente muerto.

Hay quien dice que no fué un sólo disparó el que hizo, sino dos, de los que el primero le dió en el hombro y el segundo en el oído, únicas heridas que tenía el cadáver del infeliz jefe de estación; pero en lo esencial de la horrible y cruelísima escena promovida por la sed de sangre de ese nuevo *Tropman* carlista que, no obstante su juventud, parece que es el que más se ha distinguido en la expedición de Lozano por sus instintos feroces y devastadores, todos están conformes.

Así, pues, debe publicarse este acto para que se aprecie como merece, porque así ha ocurrido »

### EXPOSICION MARÍTIMA Y FLUVIAL.

La Exposición internacional de las industrias marítima y fluvial, que se verificará en el Palacio de la Industria, de París, el año próximo de 1875, no será sólo un estímulo sin precedente en favor de las industrias navales, sino que se considera por los fabricantes y por los exportadores franceses como un elemento de prosperidad para el comercio nacional. En los grandes puertos y en muchos centros industriales de la nación vecina funcionan comisarías especiales; otras comisarías se instalan en el extranjero, trabajando en tales términos, que puede considerarse como seguro el éxito de la Exposición. *Utile et dulci.* Tal es la divisa adoptada por la Dirección del Concurso de 1875; y se ocupa ya de la organización de conciertos que se darán en la gran nave durante todo el período de la Exposición; y además se prepara, en la sección consagrada á la industria de la exportación, un salón especial para las modas parisienses. Los objetos de vestir y de adorno se exponerán por medio de maniqués de confección artística, y se presentarán también, como comparación con las modas actuales, las del primer imperio, las de la restauración, las de la monarquía de Julio, etc., etc.

No nos parece fundada la pretensión, que habrán notado nuestros lectores al principio de estas líneas, de que el estímulo de esa Exposición carece de precedentes: exposiciones marítimas se han verificado en Nápoles, en Barcelona y en otras poblaciones, por cierto mucho más apropósito para el objeto que París, que carece de la primera de las condiciones que exige este género de concursos especiales.

### SUPRESION DE LA SEGUNDA CLASE

#### EN LOS CAMINOS DE HIERRO INGLESES.

Los ingleses son los maestros de la Europa en el arte de la innovación. Hé aquí una nueva medida que están á punto de adoptar en la explotación de los ferro-carriles:

La Compañía de *Midland* anuncia que, desde 1.º de Enero de 1875, suprimirá en sus líneas los asientos de segunda clase.

Los motivos en que se funda esta Compañía para aportar al orden de cosas existente semejante modificación, son los siguientes:



En 1870, para una extensión de 11.043 millas, la repartición de los viajeros fué de 27 millones para la primera clase, de 63 para la segunda, y de 195 para la tercera. En 1873, y es sobre este donde se funda el cálculo de la Compañía, los viajeros de primera clase han sido en número de 32 millones, los de segunda bajaron á 63, y los de tercera han llegado al mismo tiempo á 306 millones. Resulta, pues, un aumento de 20 por 100 en los de primera clase y de 57 por 100 en los de tercera.

Reduciendo el precio de las primeras clases, la Compañía espera atraer hacia esta categoría un número considerable de personas que viajan actualmente en tercera, y no hay que temer un movimiento en sentido inverso, que no dejaría de producirse hacia las segundas, en caso de aumento de precio de las primeras, conservándose el de las segundas. Habría al mismo tiempo compensación, por esto, del número de personas que se impulsaría hacia las primeras, y economía en la explotación. La Compañía no cree imposible que esta previsión se realice.

Si este ejemplo tiene éxito, el ejemplo de la Compañía innovadora dicen que lo seguirán todas las demás Compañías inglesas.

Suponiendo que esta medida sea productiva para los accionistas, es todavía dudoso que los viajeros la acepten con gusto. No puede, por lo tanto, recomendarse la aplicación aquí de esa reforma, que acaso no hiciera más que disgustar al público, sin que haya seguridad de obtener una ventaja real en los ingresos.

De todos modos, el cambio será una experiencia curiosa, que es bueno se haga á expensas de otros.

### FRENOS.

Nuestro ilustrado colega la *Gaceta de Barcelona*, que también sabe aprovechar sus columnas, ocupándolas con lo más selecto de cuanto puede interesar al comercio y á la industria de los transportes, publica, en uno de sus últimos números, sobre la cuestión de los frenos aplicados á los trenes de los caminos de hierro; y aunque mucho nos hemos ocupado de la cuestión, nunca nos parecerá lo bastante tratada, atendida su gran importancia; y sobre todo, cuando, por desgracia, todavía dista mucho de encontrarse satisfactoriamente resuelta.

Dada la fuerza viva que adquiere un tren en su marcha es imposible inventar un freno de condiciones tales que fuera capaz de detenerle instantáneamente y cuando lo deseara el maquinista. Pero sin conseguir esto aparece completamente imposible, por estar contra todas las leyes de la inercia, no lo es á nuestro entender el poder construir un freno capaz de verificar una parada en muy limitado número de segundos. Dicho se está que el freno que verifique la parada más rápidamente, será el mejor.

Muchos han sido los que se han propuesto y usado con más ó menos ventajas en las distintas líneas de ferro-carriles de todas las naciones. Todos han tenido algún detalle que les ha hecho recomendables y algún defecto que los ha convertido en defectuosos. Citarlos sería además de inútil, prolijo, y no es nuestro objeto hacer aquí una descripción detallada de cuantos frenos se han puesto en práctica, siendo nuestra intención dar cuenta de unos experimentos verificados últimamente con la aplicación de un nuevo sistema de frenos.

Los experimentos se han verificado en la línea de *South Eastern* en Londres, en un tren especial en que se hallaban el duque y la duquesa de Edimburgo. Desconocemos la organización del freno empleado, pero sabemos que estriba en la compresión del aire. La parada tuvo lugar en las puertas de Londres, y se efectuó en veinte segundos.

El freno de que se trata es sin duda el de aire comprimido, llamado freno *Westinghouse*, ya descrito detalladamente por *M. Ma. legien* en los *Anales de puentes y calzadas*, cuando llegó de Amé-

rica, en donde este sistema acaba de ponerse en práctica. También funcionó más tarde y diversas veces en *Middland Railway*, en Inglaterra.

Hicieron estas experiencias en un tren compuesto de siete coches y dos furgones para equipajes; habiéndose conseguido la parada empleando frenos ordinarios, en sesenta segundos; mientras que con los de aire comprimido logró verificarse en diversas experiencias entre 23 y 30 segundos.

En la actualidad, algo mejorado el sistema, la parada se ha efectuado en 20 segundos.

Espérase con justísimo fundamento, que el empleo de estos frenos evitará el inmenso número de accidentes que todos los años se reproducen en Inglaterra. De las investigaciones hechas y de las declaraciones de algunos empleados antiguos, resulta que la mayor parte de estos accidentes deben atribuirse al gran cansancio del personal, que se encuentra muchas veces necesitado de reposo y que llega á verse privado de sueño.

Amantes de las glorias de nuestro país, no queremos terminar estas líneas, sin consagrar un recuerdo al español *Castelvi*, inventor de un freno poco generalizado por desgracia, pero que indudablemente era el mejor de los conocidos hasta la invención del freno de aire comprimido. (1)

Las experiencias que con el freno *Castelvi* se verificaron, dieron resultados muy satisfactorios, haciéndose las paradas con una prontitud hasta entonces desconocida; y no concebimos que, á pesar de su incontestable bondad, no hayan llegado á aplicarse en la mayoría de las líneas férreas, siendo inmensamente mejores y preferibles á todos los usados.

Tal vez sea debida esta incomprensible anomalía á que el nombre de su inventor pertenece á un individuo que vió la luz del día en nuestra desventurada nación. Si eso fuera cierto, que todo es posible, ¿á qué serie de tristísimos comentarios podría conducirnos esa idea?

Preferible es suponer que la poca suerte de los frenos *Castelvi* reconoce otra causa cualquiera, y así al menos no tendremos que avergonzarnos.

### PRECIO DEL GAS EN LONDRES EN 1873.

En Londres el suministro del gas no se hace, como en Madrid y en París, por una sola empresa, sino por nueve completamente distintas, de las cuales las dos más importantes, la Compañía privilegiada (*Charterod*) y la Compañía imperial, absorben el suministro de las dos terceras partes del consumo total.

No carece de interés el saber á qué precio venden el gas estas distintas Compañías. Dejando á parte el *cannel-gas*, cuyo precio varía de francos 0'17 á 0'18 el metro cúbico, el siguiente estado presenta los precios del metro de gas ordinario de cada una de las nueve Compañías.

Número.	Compañías.	Precio del metro cúbico.
1	Privilegiada. . . . .	0 frs. 191
2	Comercial. . . . .	0 frs. 176
3	Imperial. . . . .	0 frs. 165
4	Independients. . . . .	de 0 frs. 140 á 0 frs. 155
5	De Londres. . . . .	de 0 frs. 167 á 0 frs. 200
6	Phénix. . . . .	de 0 frs. 167 á 0 frs. 176
7	Rateliff. . . . .	0 frs. 167
8	Sub-Metropolitana. . . . .	0 frs. 168
9	Surrey. . . . .	de 0 frs. 176 á 0 frs. 200

Cuando hace algunos años se hicieron en el ferro-carril de Madrid á Zaragoza ensayos oficiales del freno *Castelvi*, asistimos personalmente á ellas y publicamos extensas noticias de sus resultados en nuestra *GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO* y en la *Revista peninsular y ultramarina*.

B.



El precio medio resulta, pues, á frs 0.1726.

Es tambien interesante saber á cuánto ascienden, para cada Compañía, el ingreso, el gasto, el beneficio y el capital por tonelada de carbon trasformado en gas; así puede formarse una idea de la vigilancia y del cuidado que cada una aplica á su fabricacion individual. Estas cifras se encuentran consignadas en el cuadro siguiente:

Por tonelada de carbon gasificado.								
Compañías.	Ingreso total.		Gasto total.		Beneficio bruto.		Capital y empréstit.	
	frs.	cs.	frs.	cs.	frs.	cs.	frs.	cs.
1	64	14	48	82	15	32	195	24
2	61	45	53	16	8	29	127	87
3	59	63	46	50	13	19	186	84
4	58	22	50	17	8	5	111	43
5	73	23	57	35	16	88	202	62
6	61	42	46	11	15	31	190	41
7	65	89	52	40	13	49	148	02
8	55	68	47	08	8	60	115	26
9	63	60	51	22	12	38	155	23

La produccion media de los residuos, por toneladada de carbon gasificado, resulta para el conjunto de las Compañías:

Por el coque, de 1254 litros. . . 8'56  
 Por el alquitran, de 42. . . 6'30  
 Por las aguas amoniacales. . . 2'58

### «Á PEQUEÑA VELOCIDAD.»

Con este epigrafe, nuestro festivo colega *El Mundo cómico* ha publicado en su número del domingo último un articulito ridiculizando una de esas locuciones viciosas de que tanto se resiente el lenguaje técnico de los ferro-carriles, lenguaje que en España hemos admitido sin modificacion y haciéndolo más impropio y ménos racional todavía de como nos lo han entregado los extranjeros.

Hé aquí el articulito, el cual, aunque no carece de gracia, sobresale más por la razon de su censura:

«Invenccion curiosa de la época presente, que habla mucho y muy amenudo, sin saber lo que dice, es el haber dividido la velocidad en grande y en pequeña.

La palabra velocidad indica el máximun, el *non plus ultra* de la ligereza, de la rapidez. Se llama veloz al relámpago y veloz al rayo, por no haber otra palabra más enérgica y expresiva. No se comprende, pues, que la velocidad, que es el máximun del movimiento, pueda dividirse en grande y en pequeña, hasta el punto de que un fardo enviado en un vagon á pequeña velocidad tarde más en llegar á su destino que si fuera en el lomo de un asno.

No soy maestro en francés, pero me parece que la *vitesse*, que dividida en *grande et petite* más allá del Pirineo, ha dado origen á nuestra grande y pequeña velocidad, no es tan veloz como la velocidad española. *Allons vite*, que ellos dicen no significa «vamos velozmente», sino «vamos de prisa, corramos.» La velocidad nuestra tiene mucho de sublime y de poético: la *vitesse* francesa es mercantil é industrial únicamente.

Y la prueba de que entre nosotros la velocidad, que es grande ó pequeña, segun se paga, no ha pasado de los ferro-carriles, es que no se aplica á ningun acto de la vida. Yo no he oido decir á nadie que los dias caminan en gran velocidad, ó que los coches de plaza hacen carreras á pequeña velocidad; ni he presenciado ninguna revista en que los comandantes de caballeria gritasen: ¡Escuadron! ¡A gran velocidad! Ni se que nadie haya dicho á un mozo de cuerda: Lleve usted ese fanal á pequeña velocidad para que no se rompa.

En cambio, tomas un asiento de cualquier clase en un ferro-carril, y lo mismo tú que tus maletas llegais en gran velocidad al término del viaje, sino hay interrupcion ó descarrilamiento en el camino, que entonces podeis llegar con gran velocidad al fondo de un precipicio. Pero desear que el equipaje, ó cualquier encargo vaya con más economía á su destino, y lo facturas á pequeña velocidad, pudiéndote echar á dormir hasta que llegue.

Porque los caracteres distintivos de la pequeña velocidad son: el costar más barato que la grande, aunque tambien cuesta muy cara, y la lentitud y la pesadez con que camina la pequeña velocidad en los ferro-carriles es tan epigramática como lo era antes lo *acelerado* de las mensajerías.

Por lo demás, en cuanto al modo de conducir su cargamento, la pequeña velocidad se parece mucho á los trenes de recreo, que por precio más reducido, y á una pequeña velocidad que lo mismo pudiera llamarse *gran pesadez*, van llevando á los viajeros amontonados como los fardos, haciendo escala en las estaciones y aprovechando para andar los momentos de ocio en que la via no está ocupada por otros trenes. De suerte que la pequeña velocidad no es otra cosa que el tren de recreo de las mercancías, ó los trenes de recreo no son ni más ni ménos que la pequeña velocidad aplicada á los viajeros.

Una vez puestos á inventar diferentes clases de velocidades, los ferro-carriles no han querido quedarse escasos, y además de la grande y la pequeña han descubierto para su uso particular lo que llaman *doble pequeña velocidad*.

Gramaticalmente no me atrevo á decir si lo doblemente pequeño es más pequeño que lo pequeño, ó si lo pequeño doble equivale á dos pequeños, que casi forman un grande; pero lo cierto es que la doble pequeña velocidad tiene algo de la grande en cuanto á la rapidez, y algo tambien de la pequeña en cuanto á la paga. Es una especie de privilegio para los fardos de cierta categoría, ó sea de cierto peso; como quien dice, para los bultos que tienen fuero militar, pues los viajeros militares, que pagan medio asiento y le disfrutan entero, tambien puede decirse que gozan del privilegio de marchar á doble pequeña velocidad.

Dedúcese de todo esto que á la gran velocidad de los ferro-carriles no se le puede pedir significacion gramatical: es una especie de título nominativo ú honorífico; y así se dice gran velocidad lo mismo que Gran Tartaria, Gran Khan y Gran Señor, aunque no hay otra Tartaria, ni aquel Khan sea el perro de más tamaño, ni el otro Señor el más grande de los señores.

De todos modos, lector mío, cuando viajes en ferro-carril, aunque sea en tren mixto y vengas con descarrilamiento y retraso, puedes decir que has viajado en gran velocidad; pero cuando veas en los muelles de Madrid ó en las estaciones del camino los montones de fardos, que están esperando un dia y otro que les llegue el turno para ir á su destino, entonces podrás decir: Todo eso *está viajando* á pequeña velocidad.

JOSÉ GONZÁLEZ DE TEJADA.

### CRÓNICA.

**Mina urbana.** Ha causado alguna excitacion en Nueva-York el descubrimiento hecho en el centro de la ciudad, por varios jornaleros que trabajaban en los cimientos de una casa nueva de un rico filon de mineral de hierro (hematites,) de 30 piés de ancho, hallado á una profundidad sólo de 4 piés de la superficie.

**Comunicaciones.** Nuestro ilustrado colega la *Gaceta de Barcelona* hace las siguientes oportunas observaciones:

«En nuestro precedente número nos permitimos una lige indicacion acerca de la correspondencia de Ultramar. Notorio es el retraso con que esta se recibe en Barcelona, por hallarse inter



rumpidas las líneas férreas que desde Madrid enlazan con nuestra plaza. Llegando los vapores-correos de la Habana al puerto de Cádiz, y saliendo continuamente del mismo otros vapores que tocan en el nuestro, nada más fácil que aprovechar la oportunidad, encargando á estos últimos los paquetes de cartas y periódicos destinados á los pueblos del litoral.—Que en tiempos normales se dirija toda la correspondencia desde Cádiz á la Caja central de Madrid á fin de que esta la distribuya á las subalternas de provincia, pase en gracia del sistema centralizador que se tiene por más acertado para la administración pública: más en los momentos actuales se debe prescindir de ciertas reglas, que por ser transitoria la vacante en nada perjudica el método usual, y debe producir ventajas á todos los ciudadanos que tienen derecho á ser atendidos desde el momento que satisfacen por adelantado lo que se exige por el servicio »

**Ferro carril inglés metropolitano.** Dice el *Globe* que la Compañía del camino del centro en Londres ha publicado una circular anunciando un cambio muy importante en su sistema de explotación que será de gran interés para los viajeros. Desde 1.º de Enero próximo se suprimirán los coches de 2.ª clase, componiéndose todos los trenes exclusivamente de carruajes de 1.ª y 3.ª clase. Además el precio de los asientos será de un penique y medio (0'15 céntimos de peseta) por milla para la 1.ª y de un penique (0'10 céntimos de peseta) para la 3.ª, lo cual constituye una fuerte reducción principalmente para la 1.ª clase.

**Esta dística recreativa.** Este nombre, y no otro más serio merecen esos entretenimientos que suelen hacerse combinando los números, y un periódico belga acaba de publicar el siguiente:

«La distancia del Sol, se sabe, es de 24.000 ródios terrestres. Supóngase una locomotora recorriendo 100 kilómetros por hora; necesitaría cerca de 170 años para llegar desde la tierra; una bala de cañón lanzada hacia el Sol, con una velocidad de medio kilómetro por segundo, de 3.000 días, cerca de 9 años; la luz, en fin, que recorre 77.000 leguas por segundo, necesita 8 minutos 16 segundos para llegarnos del Sol. Esta enorme distancia parece poco considerable: si se compara con la de las estrellas, no es entonces más, pudiera decirse, que un punto en la inmensidad. En efecto, la estrella más cercana de la tierra está 200.000 veces más distante que el astro radioso. En el intervalo entre la Tierra y una estrella cualquiera pueden, pues, colocarse 200.000 soles todos tan distantes los unos de los otros, como nuestro Sol de la tierra. Una locomotora corriendo con la mayor velocidad, que necesitaría 200 años para llegar al primer Sol, emplearía 40 millones de años para llegar al último.»

**La Gaceta industrial.** Este acreditado periódico publicará á fin de año un Almanaque para 1875, que tenemos motivos para suponer que llamará extraordinariamente la atención de los industriales, pues además de los anuncios de fábricas, talleres, etc., etc., contendrá muestras de tejidos, y unos cuadros estadísticos de gran interés.

**Intimación salvaje.** El titulado comandante de las fuerzas carlistas de Asturias ha amenazado inutilizar las vías férrea y telegráfica, quemar las estaciones y fusilar á los empleados si se transportan tropas.

**Barriles de papel.** Una de las aplicaciones más importantes del papel, es la que un industrial de California se propone hacer fabricando con esta materia barriles destinados únicamente á la conducción de granos. Los resultados de algunas experiencias que ha verificado ha sido sumamente favorables, bajo el punto de

vista de su poco precio, de su solidez, de la resistencia del papel á las influencias atmosféricas y de otras ventajas. Los agricultores de California hablan ya de exportar sus granos directamente á Europa sin gastos accesorios de trasbordo y embalajes.

**Ferro-carril compostelano.** En un año trascurrido desde la explotación de la vía férrea de Santiago a Carril han circulado 200.000 viajeros, según el *Diario* de aquella ciudad.

**Responsabilidad criminal.** Se ha empezado á formar causa criminal en Montilla contra un comisario cesante de la línea férrea de Córdoba a Málaga y Granada por abusos cometidos en la misma.

**Incendiarlos.** La partida carlista que prendió fuego á la estación de Pola de Lena, ha caído en poder de una columna siendo derrotada, y haciéndola dos muertos, seis heridos y cuatro prisioneros.

**Villalva á Segovia.** El Director general de Obras públicas ha celebrado hace poco una importante conferencia con algunos hombres de la situación, á fin de activar el proyecto del ferro-carril de Villalva á Segovia.

**Personal militar de ferro-carriles.** Dice un periódico:

«A la proposición hecha por el ministerio de Fomento para sustituir con fuerza de ingenieros á los empleados de los ferro-carriles, con motivo de las circunstancias, ha contestado negativamente el de la Guerra, por no estar en disposición de hacerlo.

»Sin embargo, se ha recordado al ingeniero general active la instrucción incohada.»

Por nuestra parte, creemos que el gobierno debe limitarse á custodiar con fuerza armada las vías férreas, dejando la explotación á los empleados de las Compañías.

**Captura importante.** En telegrama recibido el martes en el ministerio de la Gobernación, se participa haber sido presos en Vilches, por fuerza de carabineros, seis de los nueve autores del robo al tren-correo ascendente el día 1.º del pasado mes de Octubre, y que por el comandante del cantón de Despeñaperros se han remitido á disposición de la comisión militar de Jaén.

**Servicio del mediodía.** El miércoles empezó de nuevo la expedición de billetes para las líneas de Murcia y Cartagena.

## BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

Situación en 31 de Octubre de 1874.

Pesetas.

ACTIVO.	
Accionistas.	37.500.000
Caja.	1.026.350'57
Valores en cartera.	7.705.144'95
Corresponsales.	459.963'04
Moviliario y material.	26.689'30
Gastos de instalación.	1.207'76
Varios.	147.133'89
Pagares y valores en garantía.	125.781.946'14
Bonos recibidos en pago de pagarés.	21.810.000
Préstamos hipotecarios.	5.891.285'33
Préstamos con garantía de valores.	4.741.211'60
	205.090.997'58



## PASIVO.

Capital social.. . . .	50.000.000
Varios. . . . .	1.026.444'26
Corresponsales. . . . .	432.115'70
Pagarés y valores en depósito. . . . .	147.586.360'14
Préstamos diferidos. . . . .	75.759
Cédulas á entregar. . . . .	5.900.000
Cuenta de reserva, 1873. . . . .	70.318'48
	205.090.997'58

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

## BANCO DE ESPAÑA.

Su situacion en 31 de Octubre de 1874.

Escudos Mls.

## ACTIVO.

Metálico. . . . .	29.974.810'20	
Barras de plata. . . . .	9.403.518'17	
Caja Casa de Moneda.—Pas- tas de plata. . . . .	3.808.055'10	44.644.129'47
Efectos á cobrar en este dia. . . . .	1.457.746	
Efectivo en las sucursales. . . . .	7.102.969'54	
Idem en poder de comisionados de provincias y extranjero. . . . .	23.234.110'87	36.222.019'16
Efectivo en poder de conduc- tores. . . . .	5.885.038'75	
	80.886.148'63	
Cartera de Madrid. . . . .	170.858.645'49	
Idem de las sucursales. . . . .	5.490.124'67	
Acciones de este Banco, propiedad del mismo. . . . .	333.853'71	
Bienes inmuebles y otras propiedades. . . . .	1.671.401'85	
Tesoro público, por intereses y amortizacion de billetes hipotecarios. . . . .	7.502.500	
	266.772.674'35	

## PASIVO.

Capital. . . . .	77.531.000	
Fondo de reserva. . . . .	7.753.100	
Billetes emitidos en Madrid. . . . .	67.289.875	72.499.650
Idem id. en las sucursales. . . . .	5.209.775	
Depósitos en efectivo en Madrid. . . . .	16.920.270'14	
Idem id. en las sucursales. . . . .	285.272'54	
Cuentas corrientes en Madrid. . . . .	62.520.718'16	
Idem id. en las sucursales. . . . .	3.320.223'99	
Dividendos. . . . .	1.687.775'54	
Ganancias y pérdidas. } Realizadas. . . . .	233.579'28	409.182'62
	175.603'34	
Resultas de ganancias y pérdidas } Realizadas. . . . .	1.852.867'53	2.807.709'60
	954.842'07	
Intereses y amortizacion de billetes hipotecarios. . . . .	35.803.50	
Obligaciones de bienes nacionales cobradas con destino al pago de intereses y amortizacion de billetes hipotecarios, y pagarés del contrato por real orden de 27 de Mayo de 1868. . . . .	12.439.332'27	
Diversos. . . . .	8.562.635'99	
	266.772.674'35	

Madrid 31 de Octubre de 1874.—El interventor, Teodoro Rubio.—V.º B.º—El gobernador; Cantero.

## GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

## JUNTAS GENERALES.

**Ferro-carril de Barcelona á Sarriá.**—En virtud de los acuerdos tomados en la Junta judicial celebrada en 28 de Abril de 1873, aprobados ejecutoriamente se convoca á los señores obligacionistas de dicho ferro-carril, á la Junta general que tendrá lugar el dia 14 del próximo mes de Noviembre, á las tres de la tarde, en una de las salas de la estacion de esta ciudad, á fin de proceder á la discusion y aprobacion de los estatutos de la nueva Sociedad, y acordar además el reparto de los fondos existentes. En su consecuencia, dichos señores obligacionistas deberán depositar previamente sus títulos respectivos en las oficinas de la Sociedad desde el dia 2 del citado Noviembre, hasta el dia 10, ambos inclusive, de 3 á 5 de la tarde, donde se les librarán los correspondientes resguardos nominativos, junto con las papeletas personales de entrada. Tambien se admitirán en depósito, en lugar de las obligaciones, los resguardos que acrediten, hallarse depositadas en el Banco, ó en cualquier otro establecimiento de crédito.

Barcelona 24 de Octubre de 1874.—Tomás Eufiril.—Santiago M. Calafell.

**Sociedad general del Crédito moviliario español.**—El Consejo de administración de esta Sociedad tiene el honor de poner en conocimiento de los señores accionistas de la misma que no habiendo podido celebrarse por falta de suficiente número de acciones depositadas la Junta general extraordinaria convocada para el dia 16 de Octubre actual, se ha acordado hacer nueva convocatoria para el dia 27 de Noviembre próximo, á las tres de la tarde.

Al tenor de lo prescrito en los estatutos, los individuos presentes á esta Junta, cualquiera que sea su número y el de las acciones que representen, deliberarán válidamente, siempre que sus deliberaciones recaigan sobre los asuntos enunciados en la primera convocatoria.

La Junta se celebrará en el domicilio social, en Madrid, paseo de Recoletos, núm. 9.

Los accionistas poseedores de 50 acciones á lo ménos que deseen formar parte de esta Junta deberán depositar sus títulos 10 dias antes del señalado para su reunion.

Los depósitos se recibirán todos los dias no festivos, desde las diez de la mañana hasta las tres de la tarde:

En Madrid, domicilio de la Sociedad, paseo de Recoletos, número 9; y en París, en las oficinas de la misma Sociedad, Boulevard Haussmann, núm. 25 esquina á la calle de Halevy.

Madrid 28 de Octubre de 1874.—El secretario general, Jorge Polack.

**Compañía de los caminos de hierro del Norte de España.**—El Consejo de administración de esta Compañía tiene el honor de convocar á los señores accionistas de la misma para una Junta general extraordinaria, que deberá celebrarse el sábado 23 de Noviembre próximo, á la una de la tarde, en el domicilio social, paseo de Recoletos, núm. 9, en esta capital.

El objeto de esta reunion es:

1.º Oír una comunicacion del Consejo, relativa á la agregacion á las acciones de los cupones atrasados de las obligaciones, conforme al art. 42 de los estatutos.

2.º Conceder al Consejo los poderes necesarios para consolidar en tiempo oportuno las obligaciones de rédito variable, acordar las condiciones de esta operacion é introducir en los estatutos las modificaciones que por consecuencia de ella puedan ser necesarias.

3.º Resolver sobre los medios relativos á la extension en su caso de la red de caminos que hoy posee la Compañía.

De conformidad con los estatutos, dicha Junta general se



compondrá de todos los accionistas poseedores de 50 acciones por lo ménos, que hayan depositado sus títulos 15 días antes del señalado para celebrarla en la Caja de la Compañía ó en la de la Sociedad general de Crédito moviliario en Madrid, y en París en la Sociedad general de Crédito moviliario español.

Los accionistas que tengan derecho de asistencia á la Junta no pueden ser representados en ella sino por otros accionistas que lo tengan también por sí.

En su consecuencia, los depósitos de acciones necesarias para tener este derecho deberán constituirse antes del 13 de Noviembre próximo.

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

En París, en las oficinas de la misma Sociedad, Boulevard Haussmann, 25, esquina á la calle Halevy.

Los depósitos se recibirán gratis todos los días no festivos, de diez de la mañana á tres de la tarde.

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

#### TÍTULOS Y DIVIDENDOS.

**Compañía de los caminos de hierro del Norte de España.**—El Consejo de administración de esta Compañía tiene el honor de participar á los señores portadores de obligaciones de rédito variable y á los señores accionistas que en virtud de los poderes que le confiere el art. 42 de los estatutos, queda autorizado el corte de los dos cupones que representan los intereses atrasados de dichas obligaciones de rédito variable y su agregación á las acciones, recobrando estas así su derecho íntegro á todos los beneficios líquidos de la Sociedad.

Este derecho se consignará por medio de un timbre ó estampilla especial que se pondrá en cada acción, y que será acompañado de los dos cupones atrasados de cada obligación variable.

Por consecuencia de un convenio con la Compañía, y para facilitar á los señores accionistas la realización de esta medida, la Sociedad general de Crédito moviliario español se encarga desde ahora de la compra y venta de los cupones atrasados, así como del cambio de las acciones estampilladas por las actuales.

Madrid 2 de Noviembre de 1874.—El secretario del Consejo, A. carril Eduardo Gullon.

**Nueva Compañía del ferro-carril de Alar á Santander en liquidación.**—Recogidas de la Compañía de los ferro-carriles del Norte las obligaciones hipotecarias de la línea de Alar, y debiendo durar aun algun tiempo la liquidación definitiva de esta Compañía, la comisión liquidadora, deseando no demorar el reparto del capital hasta la terminación de aquella, ha acordado distribuir desde luego el 90 por 100 del mismo y el importe total en obligaciones del dividendo de 31 de Diciembre último, suspendiendo la entrega del resto del capital que pueda corresponder, hasta que queden satisfechas todas las responsabilidades de la Compañía.

En virtud de este acuerdo, y para sus efectos, los señores accionistas pueden presentarse desde el día 8 de Noviembre próximo en las oficinas de la comisión, Puerta del Sol, número 14, con las facturas-resguardos que obran en su poder, y que para mayor facilidad de los interesados pueden ser endosadas en debida forma.

El cupon vencido en 1.º del corriente se satisface por la Compañía de los caminos de hierro del Norte, según está anunciando.

Madrid 30 de Octubre de 1874.—El vocal secretario, G. Cortés.

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

Satisfecho á cuenta en 12 de Junio último la suma de 22 reales 80 céntimos (francos 6) el saldo del referido dividendo, ó sean

22 reales 80 céntimos (francos 6) por acción, se pagará previa presentación del cupon núm. 6 desde el 2 de Noviembre próximo:

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

En París, 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 presentación 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.

**A SOLEDAD, POR ZIMMERMANN, TRADUCIDA DE LA ÚLTIMA edición 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-Baillière plaza de Topete, núm. 10, y en las principales de la Nación. Precio, 3 pesetas 50 céntimos (14 rs.) en Madrid y 4 pesetas en provincias, franco de porte.**

#### GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

CONSERVACION

Y

BLANCURA

DE LAS



48 RS. ARROBA

DE

26 LIBRAS.

Y

ROPAS LAVADAS CON ELLOS.

SE SIRVEN Á DOMICILIO.

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

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

#### FÁBRICA EN VENTA.

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

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

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

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

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



**MECHAS DE SEGURIDAD**

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS  
POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.<sup>ta</sup>,  
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 dirigiéndose al administrador de la GACETA INTERNACIONAL, (12 rue de Livourne, en Bruselas) remitiendo el importe anticipado en libranzas, como para dicho periódico, sobre cualquiera capital de Europa.

**GACETA INTERNACIONAL.**

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

Redaccion: 12, rue Livourne, Bruselas.

Precios de suscripcion: En Europa, un año, 42 francos; 6 meses 21 y un trimestre, 11.—En América, un año, 12 pesos; 6 meses 7 pesos; un trimestre 4.

Se admiten suscripciones en la administracion de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, Cervantes, 16, Madrid.

**VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.**

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

**INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO**

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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

**GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO**

DE ESPAÑA Y PORTUGAL.

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

Este cuaderno, que sale á luz el día 1.<sup>o</sup> de cada mes, contiene todos los datos indispensables á los viajeros.

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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

FABRICA DE HIERRO,

HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO,

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

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

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

Para pedidos dirigirse en esta, Fuencarral número 147, y en Barcelona calle Ancha, núm. 2.

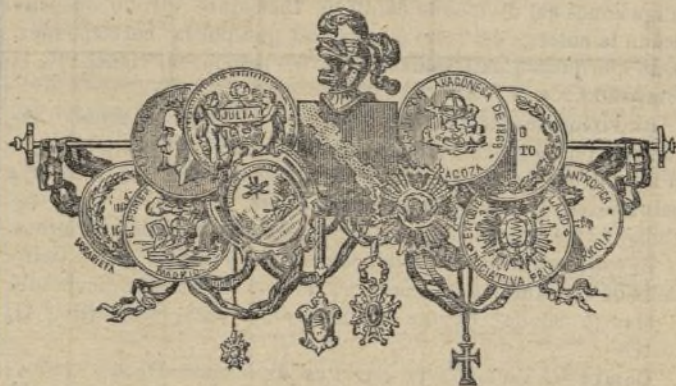
**GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIÁ.**

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

CASA CREADA POR EL EN 1855,

y enriquecida constantemente con cuantos inventos se verifican.

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



El Sr. Juliá ha sido premiado en tres Exposiciones universales tres nacionales, por la Sociedad económica matritense; condecorado seis veces en España y el extranjero, ha sido miembro de varias corporaciones útiles en Europa.





# VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

Salidas de Cádiz. . . . . el 30 de cada mes.

Salidas de Santander. . . . . el 15 de id.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

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

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.					
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.		
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.	
Madr. á Alic. y Toledo													
Madrid á Cartagena...	8 al 14 Octubre...	28.995			657.109	400'16	815.083	571'48		158.971		19'48°	
Albacete á Cartag...													
Alcázar á Ciud.-Real													
Manzanares á Córdoba													
Norte de España.....	21 al 27 Octubre...				332.141	611'68	234.793	487'65	67.347		25'44°		
Tudela á Bilbao.....													
Valencia á Almuñosa y													
Tarragona .....					73.186	465'29	89.478	562'75		16.292		15'26°	
Sevilla á Cádiz.....	17 al 23 Setiembre.	4.217	80.837	194.012	274.839	96.691							
Córdoba á Sevilla.....	22 al 23 Octubre..												
Zaragoza á Barcelona.													
Barcelona á Pamplona.													
— á Francia.....													
— á Tarragona.....													
— á Sarriá.....													
Lérida á Reus y Tarrag.													
Alar á Santander.....	21 al 27 Octubre...				119.241	857'85	113.651	817'66	5.586		4'92 /o		
Langreo á Gijon.....													
Palencia á Leon.....													
Córdoba Málaga.....													
Medina á Zamora y Vi-													
go á Orense.....													
Ciudad-Real á Badajoz.													
Utrera á Moron.....													



## COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 31 AL 6 DE NOVIEMBRE DE 1874.							CAMBIOS OFICIALES.		
FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 80	11 85	11 95	11 95	11 32	11	Albacete.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 80	11 75	12 05	12 ..	11 95	11 75	Alicante.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	..	15 60	15 95	15 85	..	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 90	43 80	43 90	43 80	43 90	43 60	Barcelona.....	..	1
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda idem.....	..	..	..	..	..	..	Burgos.....	..	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	1/2	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	100 40	100 50	..	..	..	..	Cádiz.....	..	3/8
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6% anual							Castellón.....	par	..
Emisión de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real... par	1/4	..
Idem de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	par	p.
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem de 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Granada.....	..	1/8
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	..	Guadalajara... par	p.	..
..	..	..	..	..	..	..	Huelva.....	..	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs..	21 30	21 50	21 45	21 40	21 50	21 20	Huesca.....	..	1/4
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	20 75	20 70	21 ..	20 95	21 ..	20 65	Jaén.....	par	..
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Lérida.....	..	1/4
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	137 50	130 50	138 50	130 75	139 50	135 75	Logroño.....	par	..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Lugo.....	..	..
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Málaga.....	3/4	..
..	..	..	..	..	..	..	Murcia.....	..	3/8
..	..	..	..	..	..	..	Orense.....	..	1/8
..	..	..	..	..	..	..	Oviedo.....	..	1/8
..	..	..	..	..	..	..	Palencia.....	par	..
..	..	..	..	..	..	..	Pamplona.....	..	1/4
..	..	..	..	..	..	..	Pontevedra.....	..	..
..	..	..	..	..	..	..	Salamanca.....	1/4	..
..	..	..	..	..	..	..	San Sebastian..	..	1/2
..	..	..	..	..	..	..	Santander.....	7/8	..
..	..	..	..	..	..	..	Santiago.....	1/2	..
..	..	..	..	..	..	..	Segovia.....	1/2	..
..	..	..	..	..	..	..	Sevilla.....	..	1/2
..	..	..	..	..	..	..	Soria.....	1	..
..	..	..	..	..	..	..	Tarragona.....	..	1/2
..	..	..	..	..	..	..	Téruel.....	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	..
..	..	..	..	..	..	..	París, á 8 d/v.....	00'5	..
..	..	..	..	..	..	..	Hamburgo, á 8 d/v...	..	..
..	..	..	..	..	..	..	Génova, á 8 d/v.....	..	..
OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.									
FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS		
de los	de	reembolsa-		de los	de la	de			
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.			
1856-58.....	789.698	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	París 10 de Oct.....	217 75	
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Norte.....	—	203 50	
1859.....	92.618	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 7 Oct.....	307 50	
..	177.044	1.900	57	Enero.—Julio.	..	Zaragoza á Pamplona...	—	129	
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	..	Córdoba á Málaga.....	—	58	
1856.....	290.000	..	57	..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	—	224	
..	..	..	..	..	..	Sevilla á Jerez.....	—	71	
..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real á Badajoz..	—	42	
..	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Barcelona á Francia.....	Barcelona.....	47 50	
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Targ. á Martorell y Barc	—	95 25	
..	..	..	..	..	..	Noroeste.....	Bruselas 7 Oct.....	61 50	
..	..	..	..	..	..	Lérida á Reus.....	París 10 de Oct.....	25 75	
..	..	2.000	8 0/0	..	..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona.....	97	
..	..	1.900	8 0/0	..	..	Almansa á V. y Tarrag.	—	17 50	
..	..	..	..	..	..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª serie	..	
1871-72.....	14.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....	Madrid.....	605	
..	..	..	..	..	..	Gran Central-Peninsular	..	..	