

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 Maria de Rivas calle de San Pedro.

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

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

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Deane Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION

Madrid y Provincias.

Por un año. 100 r
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.

Nuestra actitud en la cuestion de Sevilla á Cádiz.—Compañías de Obras públicas.—Escuela de Agricultura de Aranjuez.—Banco hipotecario de España.—Ferro-carriles peninsulares.—Prensa extranjera.—Ferro-carriles extranjeros.—Banco nacional.—Servicio militar de ferro carriles.—La huelva de los mineros en Inglaterra.—Precio de las locomotoras en Alemania.—Los ferro-carriles ingleses en 1873.—Remitido: Obligaciones de Sarriá.—Crónica.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

NUESTRA ACTITUD

EN LA CUESTION DEL FERRO-CARRIL DE SEVILLA Á CÁDIZ.

La prensa industrial y económica, llamada en Francia prensa *financiera*, se halla organizada entre nuestros vecinos de tal manera, que cada periódico está generalmente al servicio de determinada Compañía, sindicato, agrupacion bancaria ó poderoso capitalista. Esta organizacion, si bien no es la más propia para dar autoridad á cada publicacion cuando trata de los intereses especialmente confiados á su patrocinio, hace en cambio muy fácil y desembarazada su tarea, teniendo como tiene una opinion formulada de antemano, un camino del cual no puede desviarse.

Otra completamente distinta es la situacion de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO: los periódicos que aquí se crearon en condiciones parecidas á los de Francia han ido desapareciendo sucesivamente; y si el nuestro subsiste, si ha sobrevivido á los demás, alcanzando los veinte años que lleva de existencia, lo debe á que se ha consagrado, no á la defensa de los intereses de una Compañía ó de una personalidad, sino á sostener y apoyar en su conjunto la indus-

tria de los caminos de hierro. Nuestra publicacion no ha tenido, ni tiene, patronos que la auxilien con sus recursos; pero conserva una independencia que ha valido alguna autoridad á sus modestas tareas, y ha podido vivir, aunque no siempre con desahogo, sin el temor de que disgustando con esa independencia á una Compañía cualquiera, se comprometieran los recursos todos de su existencia periodística.

Hay más: durante la cruenta crisis que hace más de dos años viene sufriendo la industria ferro-carrilera en España, algunas Compañías han suprimido las suscripciones, otras las han reducido considerablemente y otras han venido satisfaciéndolas con gran retraso. Y, sin embargo, no hemos variado: nuestros servicios de publicidad y apoyo los hemos seguido prestando, como antes, á todas las empresas con el mayor desinterés: no consideramos conveniente ni digno abandonar á Compañías que han sufrido enormes quebrantos y vistose obligadas á suspender el servicio, y hasta á despedir parte de su personal, por habernos privado esa su aflictiva situacion de la media docena de suscripciones que servíamos á los directores y principales jefes del servicio y del importe de sus anuncios.

Esto, naturalmente, nos ha impuesto sacrificios, agravado en otro sentido por los grandes quebrantos que nos ha ocasionado el mal estado de las comunicaciones y el no mejor del servicio de estas, que nos han hecho perder una gran parte de la suscripcion de provincias y del extranjero.

Creemos necesarias las precedentes explicaciones acerca de la situacion en que vive nuestro periódico, para que se pueda apreciar la conducta que observamos con las empresas. Nuestro propósito, nuestro más vehemente deseo es apoyarlas, contribuir á su desenvolvimiento, quitarles obstáculos y defenderlas de ataques cuando son infundados: algunas han cometido faltas; pero no pocas veces han sido

estas imputables al estado general del país, que tanto afecta á todos los intereses económicos é industriales.

Ahora bien: mientras las cuestiones se concretan á los intereses de cada Compañía, sin conexiarse con los de otra ú otras, la mision de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO es relativamente fácil; pero no sucede así cuando el asunto es complejo; cuando apoyar á una empresa puede afectar á la conveniencia ó los deseos de otras. Para estos casos, tenemos un criterio, fijo, una resolucion tomada de antemano, y la que en nuestro concepto se hermana mejor con la justicia. Este criterio consiste en decidirnó siempre por lo más conveniente para el país, y marchando por el camino que ofrezca menos complicaciones para las empresas mismas de ferro-carriles; y, dentro de esta esfera, prefiriendo los intereses colectivos de los accionistas y obligacionistas á los privados y particulares de personas. Esto último, hay que convenir en que es poco fecundo en provecho material para un periódico, porque las colectividades no se consideran obligadas al agradecimiento; y mucho menos á recompensar los servicios, por aquello de que «quien sirve al comun, no sirve á ningun;» pero la justicia lo exige y la independencia lo hace necesario.

Un caso concreto de esta índole nos ocurre en la actualidad: el de la venta del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz que tanto ha dado que hablar.

Al anunciarse este suceso hace algunos meses, vimos en él la iniciacion, en nuestro concepto muy conveniente, de la fusion de los ferro-carriles de Andalucia en una sola gran red, indicada por la geografia y reclamada por las ventajas del tráfico y los intereses de los propietarios de las diferentes líneas, reduciendo los gastos de administracion y los de explotacion, y suprimiendo radicalmente todos los grandes inconvenientes de las rivalidades entre empresas cuyos caminos se empalman, rivalidades que tan funestos resultados han producido para la privilegiada zona de que se trata.

Empezamos, pues, por apoyar la idea de la fusion, que por entonces sólo se proyectaba con la Compañía de Córdoba á Sevilla; salimos al encuentro de exigencias y reclamaciones que podian comprometer el éxito del proyecto, y hasta pusimos á disposicion del Consejo de una de las Compañías documentos que se nos remitian de Paris relativos al asunto, y cuyos autores no habian cumplido el deber de delicadeza de hacerlos llegar al centro contra el cual se publicaban.

Tal era nuestra actitud, favorable en absoluto á la fusion, por las ventajas de la fusion misma; sin que nos preocupáramos de intereses personales, ni pensáramos en otra cosa que en combatir exigencias ó intervenciones de terceros, que pudieran dificultar ó impedir que se realizara el proyecto; hasta que llegó el día de la Junta general de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz, acordándose la venta del camino al Sr. Loring.

Nuestro deseo en principio, el de la fusion, se habia realizado: esto era lo esencial; y se habia realizado con gran conveniencia para los vendedores, á juzgar por la inmensa mayoría que votó la venta. Con arreglo á nuestro criterio favorable á la conveniencia general, no nos ocurrió ni por un momento la idea de poner á lo hecho un obstáculo, siquiera fuera este tan insignificante como el

de dar nuestro parecer en contrario. Además, considerando á la persona en cuyo favor se habia realizado la cesion, sobre muy respetable, provista de los medios de cumplir sus compromisos; considerando, tambien, que del dominio particular del Sr. Loring, podia facilmente pasar el camino de Sevilla á Cádiz á fundirse con los de Córdoba á Málaga (de 193 kilómetros) Camoillos á Granada (de 123) y Córdoba á Belmez (de 73) formando con la nueva aportacion (de 179 kilómetros) un conjunto de 568, mientras que unido con el de Córdoba á Sevilla, sólo se hubieran reunido 310; cuando tanto adelantaba con esto el fin principal de fusionarse en una red los caminos andaluces, sólo tuvimos motivo para felicitarnos del suceso; todo lo demás nos parecia secundario, y por otra parte, más de la competencia de los interesados que de los periódicos.

Apenas habíamos hecho otra cosa que consignarlo, cuando la *Liberté* y el *Messenger de Paris* abrieron sus batallas en contra de lo acordado por los accionistas de Sevilla á Cádiz reunidos en Junta general; pero los dos diarios citados empezaron por desautorizar su oposicion, tanto por su misma exagerada violencia, como porque, al exponer lo acontecido, omitieron en absoluto la mencion de todos los hechos favorables á la solucion Loring, tratando de extraviar la opinion, y hasta consiguiéndolo por el pronto, pues arrastraron á una parte de la prensa financiera francesa, la cual despues, y con más conocimiento del asunto, se ha retirado del palenque. Al tratar, pues, de restablecer la verdad, no hemos hecho más que poner las cosas en su punto; obrar con arreglo á nuestro papel y á nuestro criterio de permanecer neutrales ante la lucha de intereses de personas, defendiendo los generales. Y ello es que, aclarado el asunto, ha venido á resultar que la venta á la Compañía de Córdoba á Sevilla hubiera sido ilegal, como lo hemos demostrado en la extensa relacion del asunto publicado en nuestro penúltimo número.

Mucho sentimos que esta actitud de la GACETA, natural y consecuente con sus principios de siempre, haya podido disgustar á otras Compañías; además de la de Córdoba á Sevilla (única ostensiblemente afectada) por el hecho de que aquellas estan unidas con un lazo comun á esta última; si bien este lazo es sólo de carácter personal y privado. Las Compañías aludidas, una de ferro-carriles y la otra de más variada y extensa esfera de accion, hubieran debido tener presente que, como Sociedades, y con abstraccion completa de personas, les hemos venido apoyando constantemente y de la manera más desinteresada durante muchos años; apoyo que les hemos seguido prestando en el mes y medio transcurrido desde la Junta del 30 de Setiembre, y que les prestaremos en lo sucesivo en cuanto á la conveniencia de ellas mismas, como Sociedades, se refiera.

Tal es la sencilla razon de nuestra actitud en un asunto tan encarnizadamente combatido, y sobre el cual sólo nos resta añadir una declaracion en respuesta á un cargo que se nos ha dirigido por una persona con cuya amistad nos honramos. Consiste ese cargo en que la GACETA ha manifestado dicen, parcialidad escribiendo sólo en favor de una de las partes contendientes. No hay parcialidad, á lo sumo pudiera haber error de apreciacion ó de juicio, cuando un periódico, ó un individuo, al tratar una cuestion, y des-

pues de haberla examinado por ambos lados, se decide por aquel donde; según su leal saber y entender, cree encontrar la razón. Por lo demás, nadie absolutamente nadie, ha venido á solicitar la inserción en la GACETA de escritos ó documentos en contra de los hechos y opiniones que hemos expuesto: si tal hubiera sucedido, si alguien hubiera creído conveniente llevar su réplica á los mismos lectores en quienes hayan podido influir nuestros razonamientos, ciertamente no les hubiéramos negado la debida hospitalidad, aunque salvando las opiniones del periódico, si estas conservaran su completo fundamento después de pasadas por el tamiz de la controversia.

Y es el caso que nos afirmamos en ellas con más fuerza, después de haber leído el último artículo de *La Liberté* reproducido por la *Epoca* del domingo próximo pasado. El diario francés trata, con poca fortuna, de volver contra sus autores lo expuesto en la carta que varios accionistas de Sevilla á Jerez y Cádiz dirigieron al colega español citado. A parte de esa infecunda tentativa, el artículo de la *Liberté* dirige rudos cargos á los Sres. Guilhou, que no tenemos para qué discutir aquí; pero que nos parecen tardíos y no muy oportunos en boca de los que tanto sienten no haber realizado tratos con esas mismas personas ahora tan violentamente atacadas.

COMPAÑÍAS DE OBRAS PÚBLICAS.

11.

No sin razón censurábamos en el número anterior lo incompleto del estado de la Dirección de Agricultura, Industria y Comercio, sobre la situación de las Compañías de Obras públicas, que dió á luz la *Gaceta de Madrid* del día 5 del corriente. Los famosos 3 743 kilómetros en explotación del Canal de Urgel, extensión que aún no hemos podido digerir, no obstante verla repetida todos los años en el documento de que se trata, ha hecho incurrir en un grave error á uno de nuestros colegas, y por cierto á uno de los que con más cuidado suelen tratar las cuestiones de números.

El *Imparcial*, que es el periódico á que nos referimos, en su número del domingo último, tomó por base, para lamentar los destrozos hechos por los carlistas en los ferrocarriles, las cifras de extensión de estos á fin de 1873, según el estado de la *Gaceta* del día 5, consignando que en dicha época existían 7.150 kilómetros en explotación, 702 1/4 en construcción y 638 por construir; siendo así que los kilómetros explotados son muchos menos, aun comprendiendo todas las líneas que el documento oficial omite, pues no pasan mucho de 5.500.

Ateniéndose al estado últimamente publicado y al que el *Imparcial* hace referencia, los kilómetros de ferrocarriles en explotación no son más que 3.419; de modo que todo lo que ha escrito el colega es inútil por lo menos. Y eso que al ilustrado diario no se le ha escapado que faltaban algunas líneas, citando entre ellas la del Norte.

Esta línea falta en efecto en el estado de 1873, como faltan también la de Tudela á Bilbao y los canales de la Compañía Ibérica de Riegos, que estaban en el estado correspondiente al año 1872, publicado en la *Gaceta* del 9 de

Abril del corriente año, y en el que ya aparecieron omitidas algunas Compañías de las que venían figurando en los anteriores.

Resulta, pues, en primer término, que según la estadística oficial de la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio, cada año desaparecen algunas Compañías de Obras públicas, desapareciendo á la vez el objeto social. Los carlistas son menos crueles; pues, si bien destruyen las vías, queman las estaciones y destruyen el material, dejan al menos algunos vestigios de la vía, las ruinas humeantes de los edificios, los fragmentos de las máquinas y coches despedazados; y sobre todo dejan vivas y subsistentes las Compañías.

Conveniente sería que la Dirección que nos ocupa publicara algunas aclaraciones, que bien lo merece el asunto; principalmente para que en el extranjero no produzca el mal efecto que necesariamente debe producir ese aniquilamiento en progresión acelerada que se desprende de los estados oficiales, comparándolos unos con otros sucesivamente.

Al comparar por nuestra parte los dos últimos estados, encontramos estas alarmantes cifras:

KILÓMETROS DE OBRAS PÚBLICAS.	En 31 de Diciembre.	
	DE 1872.	DE 1873.
Puestos en explotación . . .	8.214'170	7.150
En construcción.	42.830'246	702'256
Por construir.	10'778	638
Totales.	40.055'194	8.480'256

El que sólo se atenga á las sumas de los estados oficiales, preguntará lleno de espanto: ¿Qué se han hecho esos 31.574 kilómetros y 938 metros de obras públicas que faltan de un año á otro? ¡Nada menos que las cuatro quintas partes! ¡Qué desolación! ¡Pobre país!!!

Cierto que en esa enorme diferencia hay principalmente un gravísimo error aritmético en el cuadro correspondiente á 1872; pero ese error no lo advierte más que quien tiene ambos estados completos á la vista, y llamándole la atención una enormidad semejante, lo examina con escrupulosa atención y encuentra por fin la causa. Por eso no consideramos exentos de responsabilidad y libres de censura á los que cometen ó dejan pasar tales errores; pero menos excusa tienen todavía por las omisiones, faltas de claridad y otros gravísimos defectos, cuya explicación no se da, ni puede encontrarla, por más que trabaje, el que trata de buscar la verdad de las cifras.

Hechos de tal manera los trabajos estadísticos, lejos de ser útiles y satisfacer el objeto de la ley de 29 de Enero de 1862, que no es ni puede ser otro que el de que el público conozca anualmente los progresos de las obras públicas y la importancia de los capitales que han absorbido y de la riqueza que representan; lejos de ser útiles repetimos, sólo sirven para extraviar la opinión y para que incurran en errores gravísimos, no ya el vulgo, sino personas tan distantes de ser vulgares como los ilustrados redactores del *Imparcial*, que no serán por cierto los últimos que tropiecen en los defectos de los documentos á que nos referimos.

De buen grado nos mostraríamos indulgentes para los errores aritméticos, á pesar de que en materia de Estadística, *no basta saber hacerla es necesario saber imprimirla*, ó lo que es lo mismo, saber hacer que la impriman bien. Pero cierran completamente el camino á nuestra indulgencia los demás graves defectos indicados y de que no participan ni la imprenta ni los empleados subalternos.

Para que no se atribuya nuestra censura á exageración, vamos á exponer las Compañías de Obras públicas de que tenemos conocimiento, ó más bien que Compañías, los ferro-carriles *en explotación, en construcción y por construir*, que faltan en el estado, y que á fin de 1873 existían ó estaban acordados, aunque por construir. Ciertamente que algunos de ellos no disfrutaban subvención del Estado; pero deberían citarse para los demás efectos del cuadro oficial, como se cita en el mismo la línea de Aranjuez á Cuenca, de la cual, que sepamos, sólo existe el proyecto.

Los caminos de hierro expresados son los siguientes: Madrid á Zaragoza y Alicante, con todos los demás de esta Compañía hasta el conjunto de 1.428 kilómetros—Zaragoza á Pamplona y Barcelona—Barcelona á Francia por Figueras—Noroeste, todos sus caminos—Medina á Zamora y Orense á Vigo—Córdoba á Sevilla—Lérida á Reus y Tarragona—Aranjuez á Cuenca—Santiago á Carril—Almansa á Valencia y Tarragona—Córdoba á Málaga. En junto, 11 Compañías.

Los caminos omitidos, son: Ferro-carril de Adra—Alar á Santander—Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden—Alicante á Alcoy—Alicante á Murcia—Barcelona á Sarriá—Belmez á Espiel y Córdoba—Benavente á Toro—Buitron á San Juan del Puerto—Cádiz á Málaga—Calatayud á Teruel—Ciudad-Real á Badajoz—Cuenca á Valencia—Ferro-carril del Duero—Ferrol á Lugo—Galdames á Sextao—Granada á Bobadilla—Gran Central Peninsular—Granollers á San Juan de las Abadesas—Ferro-carril intercontinental—Langreo á Gijón—Luchana á Regato—Lugo á Utrillas—Mallorca á Inca—Malpartida á Salamanca—Medina del Campo á Salamanca—Menjíbar á Almería—Madrid á Malpartida ó del Tajo—Mérida á Sevilla—Mollet á Caldas de Mombuy—Monforte á Orense—Murcia á Granada—Ferro-carriles del Norte de España—Quintanilla á Orbó—Redondela á Marín—Sabero á El Burgo—Salamanca á Ciudad-Rodrigo—Sevilla á Jerez y Cádiz—Segovia á Calatayud—Selgua á Barbastro—Serín á Avilés—Sevilla á Roja—Sevilla á Huelva—Sopuerta á Castro-Urdiales—Soria á Castejón—Tarragona á Martorell y Barcelona—Tharsis á Beja—Tharsis á Odiel—Teruel á Gargallo—Teruel á Sagunto (Murviedro)—Torralva á Soria—Triano á Bilbao—Tudela á Bilbao—Utrera á Morón y Osuna—Valdezafán á Reus—Valladolid á Calatayud—Villalba á San Juan de Nieva—Villalba á Segovia—Villaseca á Alcoy—Zafra á Huelva—Zamora á Astorga—Zaragoza á Escatron—Ferro-carril del Zereze, para penetrar en Portugal. Total, 63.

No estará de más añadir los tramvías, algunos de los cuales antes se incluían en el estado y que en el último también se omiten.

Los tramvías son: De Aguilar á Lucena—de Barcelona—de Carcagente á Gandía—de Gandía á Dénia—de Madrid—de Santander á la playa del Sardinero. Total, 6.

Es decir, que las vías férreas suprimidas son 69. En cuanto á la importancia de muchas de ellas, basta fijarse en la lista para comprenderla.

Así, pues, estados semejantes al último publicado, es mejor no publicarlos: no valen lo que cuesta componer el molde; ocupan inútilmente cuatro planas de la *Gaceta*; inducen á error á quien los consulta, y nos desacreditan en el extranjero.

B.

ESCUELA DE AGRICULTURA DE ARANJUEZ.

Desde el 1.º del corriente está abierta en Aranjuez la Escuela teórica práctica de Agricultura, fundada por el celo patriótico del señor conde de Peracamps, y la cual se ha instalado provisionalmente en la casa núm. 20 de la calle de Postas, con vuelta á la de la Rosa y á la Carrera de Andalucía, cuyo espacioso local permite el desarrollo que es de esperar a esta institución tan útil á los agricultores.

Quedan abiertas las clases del primer año, que son: perfeccionamiento en la instrucción primaria, Moral, Religión, Gimnasia y Música.

También lo están ya las del segundo año, que comprenden nociones de Física, de Química é Historia natural.—Análisis de tierras, de abonos y demás necesario al agricultor.—Teorías generales de agricultura.—Formación del globo terrestre.—Suelo y subsuelo.—Tierras laborables.—Estepas ó tierras salitrosas.—Instrumentos y máquinas para las labores.—Animales para las labores.—Labores de los terrenos.—Mejoramiento de las tierras.—Abonos animales, vegetales y minerales, y modo de aplicarlos.—Desecación de terrenos.—Riegos, su influencia y demás circunstancias; canales, azuas, norias, bombas y pozos artesianos.—Sementeras, elección de granos, escardas, recolecciones, barbechos y alternativas de cosechas.—Aritmética y Álgebra con la extensión que se enseñan en los Institutos de segunda enseñanza.—Gimnasia y Música.

Del tercero y cuarto año, que complementan la enseñanza se abrirán cuando haya alumnos aprobados de los años anteriores, por haberlos cursado, ya en la escuela, ya en otros establecimientos.

Terminada la carrera, se presentarán á examen para obtener los títulos oficiales de Agrimensores y de Peritos agrónomos.

Felicitemos cordialmente al fundador de este nuevo centro de instrucción, debido exclusivamente á la iniciativa particular, y consagrado á uno de los ramos que más necesitan recibir el impulso de los adelantos grandes modernos España, sobre estar muy atrasada en materia de Agricultura, no tiene más medio de salvación, para reparar los grandes desastres de la guerra que nos aniquila, que aumentar su producción por medio del cultivo intensivo y extensivo; y el primero el más fecundo, no puede alcanzarse, sin aplicar á él lo que enseña la ciencia, principalmente de veinte años á esta parte.

Aparte de las teorías científicas, los experimentos prácticos han aumentado extraordinariamente la producción en otros países. Respecto á los cereales se ha conseguido por el siguiente procedimiento:

Repetición de las experiencias en seis ú ocho tierras diferentes;

Con una misma especie, haciendo la experiencia con distintos cultivos.

Lo primero tiene por objeto investigar las variedades que conviene á cada tierra; lo segundo, qué clase de cultivo y abono convienen mejor.

Además, es preciso conocer y ensayar las diferentes variedades

des: del trigo se conocen en el comercio 60 clases bien determinadas y puede asegurarse que existen muchas más; de cebada, hay unas 20; otras tantas de maíz; de avena, que aquí no está bastante cultivada y que debe extenderse y mejorarse, hay unas 16 variedades.

Escusado nos parece recomendar la conveniencia de la comparación entre las clases de cereales extranjeros con las existentes en la región donde se hace el ensayo.

No pretendemos en manera alguna aconsejar los procedimientos á las ilustradas personas encargadas de la enseñanza en la nueva Escuela de Aranjuez, las cuales ciertamente no necesitan nuestro consejo; hacemos únicamente las anteriores indicaciones por lo mucho que nos interesa el asunto, y vamos á concluir con la exposición de un dato que, de seguro algunos labradores españoles tendrán por fabuloso.

En Francia, hoy día, las tierras dedicadas al cultivo de la remolacha dan por hectárea 2 500 kilogramos de azúcar, y las hay cuyo producto llega á 3.500 kils.; y siendo el impuesto sobre el azúcar de 65 francos por cada 100 kilogramos, resulta que cada hectárea paga de contribución al Estado de 1.625 á 2.275 francos, suma á que aquí sólo llega el valor de tierras muy privilegiadas. Tan enorme producto se obtiene en tierras de secano, donde el cultivo de la remolacha alterna con el del trigo, y se cree que con la aplicación de los abonos minerales aumentarán los mencionados productos. Es tanto lo que favorece á la producción del trigo su alternativa con la remolacha, que las tierras en cuestión, el año que se siembran con el indicado cereal, dan cuando menos 30 hectólitros por hectárea y las hay de 50.

Estos datos están comprobados con el más irrecusable de los hechos: con los ingresos del Fisco francés, el cual, además de los 65 francos por quintal métrico de azúcar de remolacha, cobra la contribución industrial á los fabricantes de este dulce, y á los agricultores la territorial, la de cultivo, etc.

España, pues, sólo puede salvarse aumentando la producción agrícola para poder pagar los impuestos indispensables para reparar los grandes desastres de la guerra y enjugar una gran parte de la Deuda nacional.

A este fin han de concurrir eficazmente escuelas como la inaugurada en Aranjuez. Por eso no nos hemos limitado á dar simplemente cuenta de lo que consideramos un verdadero acontecimiento.

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

Todo el que se ocupa de los intereses económicos del país conoce la cuestión suscitada por haber el gobierno privado al *Banco hipotecario de España* de los beneficios que le correspondían, según la ley de su creación, y nuestros lectores la conocen más particularmente, por lo mucho que del Banco se ocupó la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO cuando se trataba de su establecimiento y mientras dicha ley se discutía en las Cortes.

El Consejo del Banco, á consecuencia de la orden ministerial de 29 de Julio último, acordó consultar sobre su derecho á varios letrados, escogiéndolos entre los más reputados y pertenecientes á todos los partidos, para que su dictámen estuviese revestido de la mayor autoridad y al mismo tiempo de una imparcialidad irreprochable.

Los abogados á quienes se ha hecho la consulta son los Excmos. Sres. D. Manuel Cortina, D. Cándido Nocedal, D. Nicolás María Rivero, D. Manuel Silvela, D. Cristóbal de Martín Herrera y D. Eugenio Montero R. os.

El informe emitido por tan respetables autoridades del foro español corresponde, por lo razonado y por la severa

imparcialidad con que están apreciados, tanto los hechos como los fundamentos legales, á la grande y merecida reputación de sus autores. Procuraremos insertar tan extenso documento, si nos lo permite el espacio de que podemos disponer; pero, desde luego, vamos á presentar á nuestros lectores la consulta y la opinión concreta sobre cada uno de los puntos consultados en que se resume el dictámen de los juristas.

CONSULTA.

El gobernador del Banco hipotecario de España, por acuerdo de su Consejo de administración, consulta sobre cuáles son los derechos que asisten al Banco contra el Estado, por haberle este privado de los beneficios que le correspondían por la ley de su fundación, y qué recursos ha de ejercitar para hacerlos efectivos.

Los letrados infrascritos, habiendo estudiado con el detenimiento necesario los antecedentes, cuya exposición precede á la consulta, entienden que en esta se comprenden los puntos siguientes:

1.º ¿Tiene el Banco derecho á que el Estado le indemnice por haberle privado el gobierno de los beneficios que le correspondían por la ley de su creación y que en ella se expresan, respecto al depósito y cobro de pagarés de bienes nacionales vendidos, á la investigación y venta de los que restan por vender, y á la emisión de 300 millones de pesetas y depósito de 150 en billetes hipotecarios?

2.º ¿Tiene el Banco derecho á que, por esta indemnización, le pague el Estado 6 millones de pesetas por haber aceptado el ofrecimiento de esta cantidad, que por tal concepto le hizo el señor ministro de Hacienda en su comunicación de 1.º de Marzo del corriente año?

3.º Habiendo denegado después el señor ministro, en resolución de 29 de Julio último, el pago de esta suma, ¿cuál es el recurso de que puede usar el Banco para reclamar y hacer efectivo su derecho?

RESÚMEN DEL DICTÁMEN.

1.º El Banco hipotecario de España tiene derecho á que el Estado le indemnice por haberle privado el gobierno de los beneficios que le correspondían por la ley de su creación y que en ella se expresan, respecto al depósito y cobro de los pagarés de bienes nacionales vendidos, á la investigación y venta de los que restan por vender, y á la emisión de 300 millones de pesetas en billetes hipotecarios.

2.º El Banco tiene asimismo derecho á que por esta indemnización le pague el Tesoro 6 millones de pesetas, por haberlo ofrecido el gobierno y el Banco haber aceptado oportunamente este contrato en tal concepto.

3.º El Banco puede acudir por la vía contenciosa ante el Tribunal Supremo, pidiendo la revocación de la orden ministerial de 29 de Julio último, por la que se le denegó el pago de la referida suma, entablando el recurso en la forma expuesta al final del dictámen.

FERRO-CARRILES PENINSULARES.

Madrid á Zaragoza y Alicante. En la semana 42.ª ha tenido, como pérdida bruta, 315.700 pesetas, ó 40'17 por 100 por kilómetro, lo que reduce á 2.740.000 pesetas el aumento de ingresos obtenidos desde principio del año. A fin de Julio último, ese aumento era de más de 12 millones de reales.

Norte de España. Ha ganado 42.000 pesetas, ó 14'97 por 100. El aumento desde principios del ejercicio es de 9 millones de reales.

Alar á Santander. Aumento de 3.800 pesetas, ó 3'46 por 100. El aumento desde 1.º de Enero es de 2.268.000 reales.

Córdoba á Sevilla. Ha disminuido 12.500 pesetas ó 16'56 por 100. Desde principio del año, presenta un aumento de 1 056.000 reales.

Zaragoza á Pamplona y Barcelona. Sus datos de ingresos llegan sólo al 7 de Octubre, ó sea á la semana 40.^a, habiendo realizado durante la misma 60.000 pesetas, lo que representa una baja de 42.000, ó sea un 42'49 por 100 respecto de los ingresos correspondientes á 1873. En 1872, durante el mismo período, lo recaudado llegó á cerca de 311.000 pesetas. El conjunto del ejercicio produce aún un aumento de 8.544.000 reales, sobre el período de los nueve primeros meses de 1873; pero, comparativamente á 1872, este resultado deja aun una pérdida de 7.564.000 reales.

Ferro-carriles portugueses. Durante la semana 42.^a han salido los caminos del vecino reino algo mejor, tratados que de algun tiempo á esta parte. El aumento obtenido, de 14.600 francos, ó de 7'80 por 100 por kilómetro, reduce á 113.000 francos la baja experimentada desde el 1.º de Enero hasta la fecha.

PRENSA EXTRANJERA.

La Semaine financière.—Dice que el Crédito moviliario español sigue subiendo y cree que, bajo el impulso que han recibido, las acciones llegarán á 700 francos, y aun pasaran de ese tipo.

A parte de esto que consigna en el artículo de Bolsa, consagra un artículo á describir y examinar las combinaciones que va á presentar el mismo Crédito moviliario español, y otro al arreglo que se propone hacer tambien en el Norte de España.

Dice este periódico, con referencia á su corresponsal de Madrid, que «el nuevo adquirente del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz ha entrado en posesion de los servicios de la línea y que ha realizado ya importantes pagos. Tan pronto como el contrato de cesion esté aprobado por el gobierno, se ocupará de realizar las medidas de reorganizacion necesarias, y procederá al cambio de los títulos.

»Las negociaciones con la pequeña línea de Utrera á Moron están, segun dicen, muy adelantadas. La Compañía de la red andaluza se forma poco á poco; y se asegura que ese proyecto ha encontrado en las plazas extranjeras la más favorable acogida.»

Journal des actionnaires.—Ocúpase de los planes de arreglo de la Compañía del Norte de España, sin exponer su opinion sobre el asunto.

Journal des chemins de fer.—Ocúpase extensamente del aviso á los accionistas del Moviliario español y á los tenedores de obligaciones variables de los ferro-carriles del Norte de España.

Ni este colega, ni otro alguno de los periódicos financieros de Francia, se ocupa de la cuestion de Sevilla á Jerez y Cádiz, si se exceptúan las noticias publicadas por la *Semaine financière* que há poco hemos reproducido y las indicaciones de *L'Industrie* en el mismo sentido.

Moniteur des intérêts matériels.—Hace una detenida reseña de las vicisitudes y arreglos porque ha pasado la Compañía del Norte de España, diciendo que actualmente va á hacer uso del convenio de 1868, que permite á la Compañía consolidar ó liquidar los intereses, así como reunir á las acciones los intereses atrasados. El colega elogia altamente la conducta de esta empresa.

L'Industrie.—«El Moviliario español está á 680: es una nueva

alza de 30 francos en la semana, y se puede creer que pasará tan fácilmente del de 700, como ha pasado de los de 500 y 600.

Del Norte de España, que se mantiene entre los cambios de 210 y 212 1/2, dice que «estos precios son seguramente muy tentadores.»

Respecto del asunto Sevilla á Jerez y Cádiz, dice:

«Por una parte, se anuncia que el nuevo adquirente del camino ha realizado ya importantes pagos; por otro lado se persiste en reunir adhesiones para una protesta contra la cesion de la línea. El gobierno español no parece haber tomado resolucion alguna, y comprendemos fácilmente su embarazo.»

Explica, como los demás periódicos financieros de París, el arreglo que se proyecta en las obligaciones de interés variable del Norte de España.

La France financière.—Este periódico, generalmente hostil á España y á sus negocios, trata todo lo mal posible, llamándolos «pigmeos financieros,» á importantes capitalistas que, segun el colega, creen haber hecho algo por sostener sobre sus espaldas, durante una ó dos Bolsas, los valores de dos grandes instituciones de España. El colega no es justo, y sus mismas exageraciones le desautorizan, pues todos hemos visto lo contrario. Llamar á los títulos de España valores de castañuelas, podrá ser un chiste de esos á que algunos periodistas traspirenaicos sacrifican la verdad y algunas cosas más altas todavía; pero ese lenguaje no es serio, ni ofende más que á quien lo emplea.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS

Rusia. Segun la *Pall Mall Gazette* ha decidido al fin el gobierno ruso la construccion del ferro-carril que ha de enlazar á Rusia, Siberia y China por Oremburgo, produciendo gran descontento en la mayor parte del comercio, y sobre todo en Moscou, que apetecía la construccion de dicha inmensa línea por Eketerinbourg.

Colombia. Está aprobado el contrato de construccion de un ferro-carril del lago Paturia á la ciudad de Piedecuesta celebrado con el Sr. D. Roberto Augusto Joy. La construccion debe empezarse dentro de un año despues de ratificado el contrato por el Estado de Santander, y quedará concluida dentro de cuatro. El privilegio durará ochenta años. El gobierno debe pagar á Joy por el término de veinte las subvenciones siguientes: en 1875 pesos 100.000, en 1876 pesos 125.000, y pesos 150.000 en cada uno de los diez y ocho y medio restantes. De los tres millones que se darán á Joy, un millon debe ser reembolsado al gobierno general por el Estado de Santander, por cuotas de 30.000 pesos anuales cada una. El Sr. Joy garantiza el cumplimiento del contrato con un depósito de 100.000 pesos. El mismo señor está obligado á construir un camino de herradura entre Cúcuta y un punto cualquiera del ferro-carril de Paturia.

—Se ha concedido próroga de cuatro meses á la Compañía que debe hacer el ferro-carril del Pacífico, para depositar los pesos 25.000 de que trata el art. 1.º del contrato celebrado con D. David R. Smith. *La América* publica la cuenta producida por D. Joaquín de Caicedo, autorizado por D. David R. Smith. De ella resulta que el 30 de Abril había un saldo á favor de la Compañía de pesos 59.206'79 1/2, pagados los pesos 25.000 de fianzas.

El mismo periódico *La América* dice lo siguiente:

«Algunos han hecho de sus proyectos simplemente unos *ferro carriles candidaturas*, creyendo que, deslizándose sobre unos rails imaginarios, irían derecho á la Presidencia de Union. Estos partidarios de ferro carriles no son en realidad *febricitantes*, sino comediantes. Otros han creído hacerse ricos mediante el negocio que podían hacer, si el ferro-carril se construía, con el alza del valor de sus tierras y otras especulaciones, y han contribuido, por un interés personal inconsciente, y sin darse cuenta de los

hechos económicos y las dificultades fiscales, á engrosar la falange de los ferro-carrileros, que ha creado el espejismo de una falsa opinion pública favorable á la empresa. Tales partidarios, sin arriesgar ni su reputacion de estadistas, por no tenerla, han padecido, no sólo de fiebre ferro-carrilera sino de *fríos y calenturas* con intermitencias.

Francia. Un proyecto de ley presentado á la mesa de la Asamblea y remitido á la comision investigadora de los ferro-carriles, propone que se concedan á la Compañía de Lyon las veinte líneas siguientes:

- 1.º De Nimes á Teil, por Remoulins;
- 2.º De Remoulins á Uzés;
- 3.º De Remoulins á Beaucaire;
- 4.º De Uzés á Saint-Julien, con prolongacion de 10 kilómetros por el valle del Auzonnet;
- 5.º De Uzés á Nozières;
- 6.º De Vézenobres á Quissac, con un ramal hácia Anduze;
- 7.º De Nimes á Sommières;
- 8.º De Sommières á las Mazes;
- 9.º De Aubenas á Prades;
- 10.º De Lyons á Givors, por Brignais;
- 11.º De Givors á Saint-Etienne, por la rivera izquierda del Gier;
- 12.º De Sérezin á Montluel;
- 13.º De Dijon á la línea de Bourg á Lons-le-Saulnier, cerca de Saint-Amour;
- 14.º De Virieu-le-Grand á Saint-André-le Gaz, por Leschaux;
- 15.º De Saint-André le-Gaz á Chambéry;
- 16.º De Roanne á Paray-le-Monial;
- 17.º De Gilly sur Loire á Bercy-la-Tour;
- 18.º De Avallon á Dracy-Saint-Loup, cerca de Atun;
- 19.º De Briarres, cerca de Malesher, á la línea de Moret á Montargis, ó cerca de Nemours;
- 20.º De Gap á Briancon y prolongacion hasta la frontera de Italia, en el caso de que el gobierno italiano asegure el empalme sobre su territorio, de dicho camino con la línea de Turin á Bardonnèche.

Estas 20 líneas presentan un conjunto de 855 kilómetros y suponen, de parte de la Compañía, un gasto total de 281 millones de francos. En el estado actual de la red de Lyon-Mediterráneo, le faltan por construir 1.280 kilómetros y que gastar próximamente 350 millones de francos, sin contar las subvenciones del Estado.

Principados Danubianos. Las dificultades suscitadas entre la Servia y la Turquía para el empalme de las vías férreas, acaban por fin de llegar á una resolución favorable, merced á la intervencion del Austria cerca del gobierno turco. Sabemos que el ministerio de Negocios extranjeros de la Puerta otomana ha informado al agente diplomático de Servia que un *iradâ* (decreto) imperial concedería el empalme de las líneas rumelianas, por Nisch, en la frontera servia. No se ha fijado aun la época en que se efectuará el enlace; pero el conde de Zichy ha recibido tambien comunicacion directa de lo resuelto por el Sultan.

Inglaterra. En la semana terminada el 25 de Octubre último, los ferro-carriles del Reino Unido ha recaudado 1.110.249 libras, contra 1.074.251 en la correspondiente del año anterior; y el producto medio por dia y kilómetro ha resultado de 169 pesetas contra 167.

Turquía. El gobierno imperial otomano á pagado al ferro-carril de Smyrna á Casava el saldo de lo que le debía á título de la garantía de interés correspondiente al año anterior, importante dicho saldo 17.000 libras esterlinas. Además, el ministro de Hacienda ha pagado á los agentes de la Compañía de Varna la suma total de la garantía, ó sean 440.000 libras, por el año que ha concluido en 30 de Junio último. Esta religiosidad de la Puerta

en el pago de sus obligaciones financieras es un estímulo que hace augurar bien de la conducta del gobierno actual. Si hubiese obrado antes de esta suerte, Turquía se hubiera ahorrado justas censuras y el descrédito que tanto le ha perjudicado.

BANCO NACIONAL.

Como dentro de poco empezarán á funcionar todas las sucursales del Banco Nacional, consideramos de utilidad publicar los nombres de los principales funcionarios nombrados para dichas sucursales.

Barcelona.—Director, D. Ignacio Girona; interventor, D. Domingo García Ibarra; cajero, D. Mariano Dalmases y secretario D. Francisco de Paula Saló.

Bilbao.—Director, D. Narciso Diaz; interventor, D. Pablo Goya; cajero, D. Epifanio Ablanado y secretario D. Eduardo Vilar.

Cádiz.—Director, D. José de Mier; interventor, D. Joaquin Fernandez; cajero, D. Joaquin Pallan de Tejada y secretario don Manuel Antonio Lecaes.

Coruña.—Director, Excmo. Sr. D. Manuel Cancio Villamil; interventor, D. German de la Cámara; cajero, D. Antonio Perez y secretario D. Eduardo Caballero.

Málaga.—Director, D. Manuel Lara y Cárdenas; interventor, D. Santiago Rodero y Agudo; cajero, D. Manuel Perez Barzo y secretario D. Joaquin del Rey.

Jerez.—Director, D. Francisco García Andorra; interventor, D. Domingo San Salvador; cajero, D. Federico Gumtenille y secretario D. Juan Manuel San Juan.

Oviedo.—Director, D. Julio Ramos; interventor, D. Eugenio Menendez; cajero, D. José Cónsul y secretario D. Rafael Mey.

Palma de Mallorca.—Director, D. Juan Luderá y Vilalonga. Pamplona.—Director, D. Estéban Galdiano; interventor, don Francisco E. Estiviti; cajero, D. Ciriaco García Herner y secretario D. José Obanos.

San Sebastian.—Director, D. Manuel de Irazabal, interventor, D. Joaquin María de Furundarena, cajero, D. Calisto Arguinarena y secretario D. Miguel Ciudad.

Santander.—Director, D. Manuel de la Escosura, interventor, D. Carlos Santias; cajero, D. Antonio Fernandez de Castro y secretario D. Ignacio Omaña.

Sevilla.—Director, D. Mario de la Escosura; interventor, D. José Manuel Cuadrado; cajero, D. Francisco de Austria y secretario D. Gabriel Miranda y Monton.

Valladolid.—Director, D. Juan Rózpide; interventor, D. José María Nuñez de Cela; cajero, D. Manuel Planás de Rojas y secretario D. Francisco Fernandez Pirala.

Vitoria.—Director, D. Modesto Martinez Escauriaza; interventor, D. Victor Carrion y Paz; cajero, D. Santiago Múgica y Martinez y secretario D. Enrique de la Cuétara.

Zaragoza.—Director, D. Benito Farina; interventor, D. Andrés Tarazona; cajero, D. Juan Fabiany y secretario D. Ednardo de Nó.

Las sucursales que ya han empezado á funcionar son Barcelona, Sevilla y Cadiz.

SERVICIO MILITAR DE FERRO-CARRILES.

La *Correspondencia* hace la siguiente rectificacion, que debemos copiar, por haber reproducido la noticia de nuestro colega á que se refiere.

«Dijimos anteayer que el señor ministro de Fomento habia hecho una indicacion al de la Guerra, para que los ingenieros militares sustituyeran á los empleados de las líneas férreas en su servicio. Mejor informados hoy, sabemos que la indicacion se re-

dujo á preguntar acerca del estado de instruccion en que se hallaban los soldados del citado cuerpo, para el caso eventual de que el temor inspirado por los carlistas á algunos empleados de las empresas, pudieran dificultar la explotacion de alguna linea.

«En honor de la verdad y de la justicia, nos complacemos en reconocer que han sido frecuentes las pruebas de energia y entereza dadas por los modestos agentes de la explotacion en los ferro-carriles invadidos y destrozados por los carlistas; y dudamos que pudiera ser superado por nadie el acto de valor de un maquinista, cuyo nombre sentimos ignorar, que al día siguiente de haber estado de rodillas para ser fusilado, cruzó en su locomotora por el mismo punto en que había visto la muerte tan de cerca.

«La contestacion del ministro de la Guerra á la indicacion hipotética del de Fomento, ha consistido, segun nuestros últimos informes, en manifestar que las necesidades de la actual campaña han impedido instruir á las fuerzas de ingenieros en su peculiar instituto, y que hoy se encuentra una compañía recibiendo la instruccion de ferro-carriles, terminada la cual lo pondría en su conocimiento.»

LA HUELGA DE LOS MINEROS EN INGLATERRA.

El conflicto que, desde hace dos años se viene experimentando en el Reino-Unido por las exigencias de los operarios de las minas, y que tan altos mantiene los precios de la hulla, entra en vias de arreglo, segun los siguientes párrafos de una carta fechada en Londres el día 2 de Noviembre:

«Los mineros del Durhan deberían mostrar el mismo juicio, para ellos la cuestion no está todavía cortada. Los árbitros se han reunido el jueves en Londres y, no habiéndose puesto de acuerdo, han encargado á M. Russell Gurnea la decision.

«En Escocia, los obreros están poco satisfechos de su suerte: reducidos á un salario de 5 schelines, despues de haber ganado el doble, escuchan facilmente á los agitadores que quieren impulsarlos á una nueva campaña contra sus patronos. El unionismo hace grandes progresos entre estos desgraciados, y parece que, solamente en Escocia, 20.000 forman parte de la asociacion. Sus pretensiones tienen pocas probabilidades de éxito, porque la extraccion es siempre superior al consumo. El mercado está excesivamente provisto.

«En Northumberland se ha ajustado la paz entre los trabajadores mineros y los patronos. Desde el viernes 23 de Octubre, los mineros habían dado un gran paso de avance; habían aceptado un arbitraje, y al mismo tiempo pidieron á los patronos una entrevista para el día siguiente. La reunion se verificó, y de una y otra parte se manifestaron deseos de conciliacion; si bien los obreros fijaron, como ultimatum, en 14 por 100 el máximo de reduccion que consentian sufrir en los jornales, la mayoría de los patronos revolió en aceptar esta condicion.

«Hé aquí, pues, gracias á una inteligencia directa entre el trabajo y el capital, alcanzada la solucion de un conflicto que hubiera podido causar la ruina y la miseria de muchos miles de personas.

«Los depósitos de hulla al borde de los pozos son considerables, y las operaciones se encuentran más que encalmadas.

«Una calma relativa reina tambien en el Norte de Inglaterra para el comercio de carbon; sin embargo, el coke está mejor sostenido. Las exportaciones de Hull, Grimsby y Goole acusan aun en la semana un fuerte aumento sobre las de 1873, cerca de 7.000 toneladas.

PRECIOS DE LAS LOCOMOTORAS EN ALEMANIA.

Durante los últimos 20 años (1855 á 1874 ambos inclusive) el precio de las locomotoras resultante de las contratas, sale por

término medio á 1 franco 50 el kilogramo, comprendido el tender, y el precio máximo llega á 2 francos. El precio más elevado se refiere al 1.º semestre de 1872, y anteriormente á 1858, épocas ambas en que se ha pagado á 2 francos el kilogramo. El precio mínimo corresponde á 1868 y es de 1'25.

Nos parecen de interés los siguientes datos sobre precios del material á que nos referimos, advirtiendole que el de las locomotoras indica Thalers, que valen próximamente 3 pesetas y 50 céntimos.

Locomotoras para trenes de viajeros.

FERRO-CARRILES.	Ejes acoplados.	Número.	Precio de la unidad.	Epoca de la venta.
Nassau.....	2	3	20.450	Marzo 1873.
Hannover.....	2	12	19.450	Abril —
			21.200	
Alsacia-Lorena. . .	3	15	21.250	Mayo —
			21.300	
Este-Real.	2	7	21.000	Mayo —
Main-Weser.....	2	3	21.400	Julio —
Saarbruch.	3	6	18.480	Diciembre —
Baja-Silésia.	2	10	18.600	Diciembre —
Este-Real.	2	10	18.250	Diciembre —
Hannover.	2	5	17.600	Marzo —

Locomotoras para mercancías.

Breslau.	3	5	22.800	Abril 1873.
Hannover.	3	8	21.266	Abril —
			22.000	
			21.666	
Alsacia-Lorena. . .	3	20	22.000	Mayo —
			22.500	
Este-Real.	3	7	18.000	Mayo —
Baja-Silésia.	3	8	22.500	Junio —
Este Real.	3	15	17.650	Noviembre —
Hannover.	3	11	18.000	Diciembre —
			19.000	
Baja Silesia.	3	12		Diciembre —
			19.000	
Westfalia.	2	16	16.740	Marzo 1874.
Hannover.	3	8	17.740	Marzo —

Locomotoras para gran velocidad.

Hannover.	2	12	21.900	Abril 1873.
Baja-Silesia.	2	8	22.800	Diciembre —
Hannover.	2	10	17.000	Marzo 1874.

Tenders.

Hannover.	2	9	12.600	Abril 1873.
Alsacia-Lorena. . .	2	11	15.500	Mayo —
Baja-Silésia.	3	8	17.400	Junio —
Este-Real.	2	11	10.470	Noviembre —
Saarbruck.	3	8	13.470	Diciembre —
Hannover.	2	8	11.800	Diciembre —
Baja-Silésia.	3	12	13.400	Diciembre —
Hannover.	2	8	10.850	Marzo 1874.

Aun año de distancia se notan las diferencias siguientes en el precio de las diferentes especies de máquinas:

Máquinas de mercancías.

Precio máximo: Abril 1873.	22.800
— Marzo 1864.	17.740
Disminucion.	5.060

Maquinas de viajeros.

Precio maximun: Marzo 1873.. . . .	20.450
— Marzo 1871.. . . .	17.700
Disminucion.	2.750

Tenders.

Precio máximun: Marzo 1873.. . . .	12.600
— Marzo 1874.. . . .	10.850
Disminucion.	1.750

LOS FERRO-CARRILES INGLESES EN 1873.

Este es el título de una Memoria que el ministerio de Obras públicas de Francia acaba de hacer publicar, como resultado de la mision encargada á Mr. Melezieux, ingeniero jefe de puentes y caminos, de estudiar la organizacion y el modo de funcionar de los ferro-carriles ingleses. El gobierno francés deseaba conocer si en la materia se desarrollaban allende la Mancha ideas ó procedimientos que se pudieran utilizar, y con ese propósito comisionó al citado ingeniero, cuya competencia para el caso tenia tan demostrada desde que, hace tres años, estuvo encargado de estudiar el conjunto de las obras públicas en los Estados Unidos.

El notable trabajo de M. Malezieux es una exposicion completa de la situacion de los caminos ingleses, y de él tomamos el capítulo siguiente, que trata de los ferro carriles británicos bajo el punto de vista financiero.

Capitales empleados en la construccion de ferro carriles.

Los capitales que, en Inglaterra, sirven para la construccion de los caminos de hierro presentan una variedad que no existe en otros paises.

En primer lugar, el capital-acciones no se compone solamente de acciones primitivas (*ordinary shares, ordinary stock*). Las Compañías emiten casi siempre, para hacer frente á aumento de gastos ó á necesidades imprevistas, acciones llamadas de preferencia (*preferential shares, preferential stock*) en cuyo favor se separa un dividendo cuyo tipo máximo se fija habitualmente por el acta de concesion, por el «*acte special*». Estas acciones de preferencia pueden además tomar formas diversas: la ley ha dejado el campo ámpliamente abierto á la imaginacion de los financieros; pero generalmente se dividen en dos clases, al ejercitarse el privilegio que se les confiere. Para las unas, llamadas *contingente*, el privilegio no se ejerce más que hasta el importe del producto neto á fin de cada año ó de cada semestre; para las otras, á que se dá el nombre de *no contingente*, el privilegio es absoluto: los títulos no pueden ser más que *diferidos*; los atrasos se trasportan de un ejercicio al otro y se acumulan antes que pueda distribuirse dividendos alguno á las acciones ordinarias.

Por otra parte, el capital de empréstito se compone de dos clases de valores. Además de las obligaciones, (*debenture stocks*), que son perpétuas como las concesiones, hay una deuda flotante formada de préstamos á plazo (*terminable loans*) contraídos generalmente por 3, 5 ó 7 años, renovables además, y representados por bonos (*debenture bonds*), cuya condicion, fijada por la ley, varía segun estos son bonos hipotecarios (*mortgages*) ó bonos ordinarios (*bonds*). Los unos y los otros prevalecen sobre las obligaciones.

Finalmente, entre las acciones y los capitales de empréstito se coloca una categoria de títulos llamados *garantidos* (*warranted stocks*). Estos son créditos á interés fijo, rentas *perpétuas*, dadas en pago, bien sea á accionistas de otros ferro-carriles ó de canales, que los han cedido, ó á propietarios de terrenos adquiridos

(Leyes de 1845 y 1860). Estos títulos se deducen del capital para que cada Compañía esté autorizada por su acta de concesion para contraer empréstitos.

Las obli acciones inglesas, como las de Francia, tiene para el portador un valor esencialmente relativo, muy variable de un ferro-carril á otro. El interés semestral de estos títulos no tiene otra prenda guarentigia que los productos netos de la explotacion. En caso de retraso en el pago, los obligacionistas pueden hacer judicialmente que se encargen de la percepcion de los ingresos hombres especiales que les distribuyan el producto neto, despues de haber rebajado los gastos de explotacion y pagado á los tenedores de bonos á plazo; pero, si la línea es poco productiva, puede no quedar nada para los obligacionistas.

Si faltan productos, no tienen, para recuperar en todo ó parte su capital comprometido, más que el recurso de exigir la venta del camino. En América, donde las vías férreas están sometidas al derecho comun, donde las obligaciones son verdaderos créditos hipotecarios, que autorizan á sus tenedores (en caso de retraso el pago de los intereses) para hacer vender, por una parte el suelo del ferro-carril, con los terrenos especiales que habitualmente dependen de él; y, por otra parte, los rails, los vagones, etc., el valor vendible, cuando ménos, de estos bienes muebles é inmuebles, representa para los obligacionistas un valor indisputable y de más ó ménos fácil realizacion. Pero en Inglaterra, como en Francia, el ferro-carriles y debe quedar parte integrante del dominio público; sólo el Parlamento podria cambiar el destino para el cual los terrenos fueron expropiados y entregarlos de nuevo al dominio privado, en cuyo caso la posesion volveria de derecho al antiguo propietario. En cuanto á los objetos moviliarios, locomotoras y tenders, coches y vagones, máquinas y útiles de todas clases, están explicitamente protegidos contra los embargos judiciales por una ley de 20 de Agosto de 1867: todo lo que se refiere al material de explotacion se hace inembargable desde el dia en que una parte del ferro-carril se abre á la circulacion.

Un camino de hierro es, pues, una cosa indivisible, y que es necesario vender sin desnaturalizarla. Más como puede no encontrar comprador, y como tambien el Parlamento puede negar su consentimiento á la cesion, existe una doble dificultad práctica. La cuestion de los arreglos entre las Compañías insolventes y sus acreedores ha tomado en Inglaterra una importancia que no está cerca (así lo esperamos) de tomar en Francia y otras naciones. Se comprende bien cuán delicada es esta cuestion. La ley ya citada, de 20 de Agosto de 1867 ha prescrito disposiciones formales, para que los proyectos de convenio fuesen sometidos á los tenedores de títulos de todas las categorias.

En 31 de Diciembre de 1872, el capital total gastado para la construccion de caminos de hierro en el Reino-Unido se elevaba á la suma de 569 millones de libras esterlinas (14 226.183.650 francos) y se descomponia como sigue:

	Millones de libras	Proporcion por 100.
Acciones ordinarias.	238	42
Acciones de preferencia.	114	20
Fondos garantidos (rentas perpétuas.)	65	11
Empréstitos. { Obligaciones perpétuas.	86	15
{ Bonos á plazo.	66	12
	569	100

La ley limita hoy al tercio del capital-acciones la totalidad de los empréstitos autorizados; exigiendo además que ese capital esté previamente suscrito por entero y desembolsada la mitad.

HULLA ASTURIANA.

Segun la extensa Memoria dirigida por Mr. Grand á la Socie-

dad de ingenieros civiles de Francia, la hulla de Astúrias es generalmente grasa, pegajosa, propia para la fabricacion del coke y del gas de alumbrado; pero siempre un poco ligera. Hé aquí, segun los análisis de Adrien Paillette, la composicion media de diferentes muestras de distintas procedencias:

	Coke p. 100.	Cenizas p. 100.
Hulla de Olloniego. . .	63'4	3'6
— de Tudela. . .	67'7	1'7
— de Miéres. . .	63'9	2'4
— de Lena. . .	67'5	3'3
— de Langreo. . .	59'1	1'9
— de Siero. . .	59'4	1'8

Por este cuadro, se vé que las hullas de Sama son ménos ventajosas que las de resto de la cuenca; son igualmente más sulfurosas y contienen generalmente una proporción mucho mayor de esquistos.

El rendimiento industrial de las hullas de Sama, en coke, no excede del 50 por 100; mientras que la de Mieres se obtiene de 57 á 63 por 100.

Aplicadas á la fabricacion del gas para el alumbrado de Oviedo, las hullas de Sama y de Mieres dan de 18 á 20 metros de gas, teniendo un poder alumbrante suficiente para no exigir la adición del *cannel coal*.

La explotacion de la hulla ha tenido hasta ahora su principal desarrollo en los valles del Candín y del Nalon, á consecuencia de la construccion de la línea férrea de Sama á Gijón. Sin embargo, las explotaciones reunidas de Sama, Mieres, Olloniego, etc. no producen actualmente más de 350.000 toneladas anuales, y excepcion de dos ó tres principales, sus explotaciones sólo tienen una importancia muy restringida.

Los procedimientos de explotacion son sin embargo de una gran sencillez, que favorecen naturalmente las condiciones especiales en que se encuentran las capas de hulla de Astúrias. La elevacion de los macizos entre los valles permite explotar en altura, sin necesidad de apelar á pozos de extraccion; de aquí la supresion completa del empleo de máquinas, tanto para la estraccion, como para el agotamiento de las aguas. La ausencia del grison permite además el uso de lámparas ordinarias para el alumbrado interior, y pone la explotacion al abrigo de los peligros á que se encuentra expuesta en la mayor parte de las explotaciones hulleras.

En cambio, es preciso señalar la escasez de la mano de obra, que es uno de los mayores obstáculos para el desarrollo de la explotacion. Los obreros abandonan con gusto el trabajo subterráneo por el de los campos en la época de la recoleccion, y puede aña dirse que, cuando trabajan en las minas, no aplican á el todo el cuidado y actividad que serian de desear.

Hé aquí, en pocas palabras, como se efectúa la explotacion:

Las capas, que vienen lo más generalmente cortando el eje del valle, son cortadas á su vez por una galería trasversal, establecida un poco por encima del nivel del Thalveg. Una segunda y despues una tercera galería, abiertas encima de la primera, dividen el macizo en dos ó tres pisos de 30 á 40 metros de altura. Galerías en direccion se abren en seguida en el plano mismo de las capas, á cada lado de las galerías trasversales, y se prolongan á medida que avanzan los cortes. La altura de cada piso está cortada en escalones de 2'50 metros de altura, por 2'50 á 3 metros de longitud. Cada arrancador avanza en el día de 0'90 á 1 metro en toda la altura escalon; la hulla arrancada, cayendo por su propio peso á las galerías inferiores, se recoge en vagones remolcados por hombres que los conducen fuera de la mina por las galerías trasversales. Planos inclinados establecidos en las laderas hacen descender automáticamente los productos de la extraccion desde las galerías superiores hasta el nivel inferior donde se encuentran las cribas y los lavaderos.

La proporción del menudo en las hulleras de Astúrias es de 50 á 60 por 100, y se eleva algunas veces hasta el 90, descendiendo otras al 25 ó 30 por 100 solamente. El producto de cada obrero picador puede decirse que es de dos toneladas diarias.

REMITIDO.

OBLIGACIONISTAS DEL FERRO-CARRIL DE BARCELONA Á SABRIÁ.

En vista del remitido suscrito por D. Juan Anglada, D. Félix Puig y D. Fernando Olivada en el que manifiestan «haber visto con sorpresa, por no decir con escándalo, el anuncio invitando á los obligacionistas para que pasen á recoger los estatutos reformados por la comision», el infrascripto, como individuo de la misma, se cree en el deber de hacer constar:

1.º De los obligacionistas en Junta del 27 de Julio último nombraron una comision compuesta de siete individuos, de la que forman parte los citados señores Anglada, Puig y Olivada, para que estudiasen el proyecto de estatutos presentado por la sindicatura, y propusieran las modificaciones ó reformas que creyesen convenientes á los intereses de los obligacionistas.

2.º Que estudiado dicho proyecto, la comision *unánime* opinó que no debía admitirse, y que por el contrario, debía reformarse en varios puntos esenciales é importantísimos, cuyas reformas fueron asimismo *unánimemente* acordadas por todos los individuos de dicha comision, y por consiguiente por los señores Anglada, Puig y Olivada.

3.º Que posteriormente en la última sesion á la cual asistió toda la comision excepto el Sr. Olivada, se propuso la impresion y circulacion de los referidos estatutos en proyecto tal como en su concepto deben reformarse, y despues de alguna discusion la mayoría lo aprobó, y por lo tanto al verificarlo no se ha hecho más que cumplir lo acordado.

Barcelona 9 de Noviembre de 1874.—José Faura.

CRÓNICA.

Tramvias. Una Compañía anglo-francesa ha celebrado un contrato con la municipalidad de Boulogne-sur-Mer, para construir en las calles y los muelles de aquella ciudad una red de tramvias para el servicio de viajeros y de mercancías.

Marea. La del día 10 del corriente ha sido la mayor de este mes, pero sólo ha medido 80 centímetros; es decir, cuatro quintos del promedio de una gran marea.

Servicio. Desde el domingo último quedó restablecido definitivamente el de trenes-correos en las líneas de Alicante y Valencia.

Apeadero. Ha sido aprobado el proyecto de un apeadero en Loja, en la línea de Campillos á Granada.

Estadística. Segun nuestras noticias, se trata de aumentar el personal del Instituto geográfico estadístico, por ser muy escaso el que hoy se dedica á la seccion de trabajos estadísticos.

Esta medida era sumamente necesaria.

Escuela de Agricultura. El día 1.º se inauguró en Aranjuez la escuela de Agricultura, de cuyo proyecto dimos cuenta hace algunas semanas.

Franquicia del material. Por la Direccion general de Obras públicas se ha reclamado de la de Aduanas un estado en que figuren las fechas de caducidad de la franquicia de todas las líneas de ferro-carriles.

Nombramiento. Ha sido nombrado comisario de ferro carriles D. Pedro Sebastian Ugarte.

Ferro-carril de Malpartida. Ha sido aprobado el proyecto de edificios de viajeros para las estaciones de tercera clase de la línea de Madrid á Malpartida.

Prohibicion. Leemos en el *Imparcial*:

«El *Ejemplo* de la Coruña ha recibido una orden del gobernador civil de aquella provincia prohibiéndole ocuparse de los asuntos relacionados con el ferro-carril del Noroeste, y amenazándole en caso contrario con la suspension.»

Trasportes militares. Leemos en la *Civilizacion*:

«Se ha mandado que estuviese corriente todo el material móvil de la línea del Norte, para enviar á Miranda 10.000 infantes y 1.000 caballos.»

Cable cantábrico. A fin de mes quedará amarrado á San Sebastian el cable telegráfico que va á ser tendido entre dicho puerto, Bilbao y Santander.

Inauguracion. La seccion de la línea férrea de Medina del Campo á Cantalapiedra se abrirá al servicio público en los primeros dias de Diciembre.

Villalva á Segovia. Dice un colega:

«Se hallan ya terminados los planos del ferro-carril de Villalva á Segovia.»

Segun nuestras noticias, estos planos hace ya algunos años que estaban hechos por Mr. Villardieu.

Empleados de ferro-carriles. La Sociedad cooperativa de los empleados del ferro-carril del Mediodia, que puede servir de ejemplo por su creciente prosperidad á las asociaciones de su índole en España, inauguró hace dias una serie de veladas nocturnas semanales, cuyas conferencias instructivas corren á cargo de sus dos profesores médicos, doctores D. Amalio Gimeno Cabañas y D. Antonio Fernandez Carril.

Empréstitos ultramarinos. Se trata de llevar á cabo un empréstito para realizar el pago de los negros emancipados de Puerto Rico.

—Varias han sido las proposiciones hechas al señor ministro de Ultramar para un empréstito con destino á Filipinas; pero hasta ahora no se ha admitido ninguna, por no hallarlas aceptables el Sr. Romero Ortiz.

Ordenanzas de riegos. La Junta consultiva de caminos ha terminado ya la discusion del *Modelo de ordenanzas*, para los sindicatos de riego establecidos ó que se establezcan en la Península. En breve pasará para su aprobacion á la Direccion general este importante trabajo.

Estaciones telegráficas. Dentro de breves dias quedará abiertas al público las estaciones telegráficas de Calahorra, Aguilar y Montoro.

Homenaje fúnebre. El jueves se celebraron en la iglesia de San José, á espensas de la empresa de ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, las exequias en memoria de los desgraciados funcionarios fusilados por los carlistas en las inmediaciones de Pozo-Hondo.

Mr. Duvernois. El dia 10 del corriente ha empezado en Paris la vista de la causa que se sigue al ex-ministro Clemente Duvernois, director del Banco territorial de España.

Vapores-correos de las Antillas. En breve se publicará por el ministerio de Ultramar el pliego de condiciones para la subasta del servicio de vapores-correos entre Cuba y Puerto-Rico.

Esperamos confiadamente en que la respetable empresa A. Lopez y compañía, continuará haciendo el servicio, pues no existe ninguna otra Compañía naviera que tenga los elementos que la actual para poder sustituirla. Además, deseamos su continuacion por interés del país, al cual tantos, y tan notables servicios extraordinarios ha prestado la misma empresa de los Sres. A. Lopez y compañía.

Naufraios. Un telegrama de la Coruña que publican los periódicos franceses, menciona la pérdida del vapor «Ville de Marseille» á la altura del cabo de Finisterre, durante una niebla, en su travesía del Mediterráneo á Dunquerque. Toda la tripulacion se ha salvado.

—Durante la noche del 21 del pasado chocaron en el canal de la Mancha los barcos «Candahar» de 1.410 ton., y el «Kingsbridge», de 1.497, que se dirigian á Australia, habiéndose ido á pique en ménos de tres minutos, este último con su capitán, su mujer é hija y ocho de los tripulantes, salvándose 20 marineros, que los recogió el «Candahar»; su cargamento se valúa en 30.000 libras. El «Candahar», con muchas averías, tuvo que arribar á uno de los puertos de Inglaterra.

Máquinas de vapor. Nuestro ilustrado colega la *Gaceta industrial* publica en su número 134 una extensa descripcion de las notables máquinas de vapor compuestas y compensadas, que construyen los ingenieros ingleses J. Bourne y C.^a de Londres (Mark Lane, 66) y á cuyas máquinas hemos consagrado un artículo hace algunas semanas. A esta descripcion acompaña una magnífica lámina litografiada de 60 centímetros de largo y 45 de ancho, hecha en Inglaterra, la cual representa una seccion vertical y una vista lateral de las expresadas máquinas..

Veterano de la prensa. La *Gacette de Spener*, fundada en Berlin hace 134 años, ha cesado en su publicacion. Era el periódico favorito del emperador Guillermo.

El guano. En una nota consagrada al estudio de los elementos tan sumamente complejos del guano, M. Chevreul anuncia que ha encontrado un producto nuevo encerrando *sodium* en proporcion definida, junto con el cloro, además, con el cloridrato de amoniaco. Lo que le ha decidido á proseguir la determinacion de las especies químicas que constituyen el guano, es que esta materia es un excelente abono. Ha ensayado establecer la equivalente de otros abonos segun la identidad de proporcion de su ázoe, de su ácido fosfórico y de su potasa. Pero hay desigualdad en los efectos; la causa de la diferencia reside en el arreglo molecular; así dos materias complejas, formadas de principios inmediatos, cuyas proporciones de ciertos elementos son las mismas, pueden presentar propiedades muy diferentes. M. Chevreul dice que no comprende que ciertos consumidores exijan

que se altere esta admirable constitucion molecular del guano por el tratamiento del ácido sulfúrico para convertirle en gran parte en sulfato de amoniaco. Seria más simple y más económico recurrir al sulfato de amoniaco, al superfosfato de cal y al sulfato ó cloruro potásico.

Nuevas obligaciones de ferro carriles. El *Diario de Barcelona*, hace la justísima siguiente observacion:

«Dice la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO que por el ministerio de Hacienda se ha autorizado al jefe de negociado de primera clase en la Direccion de las rentas, D. Luis del Valle, para firmar las nuevas obligaciones de ferro-carriles. No llevando los títulos existentes ningun cupon ni aun el que vence en primero de Enero próximo será menester mucha diligencia por parte de la administracion á fin de que los poseedores de aquel papel, particularmente los de provincias, puedan tener en su poder las nuevas obligaciones en tiempo oportuno para no salir perjudicados en sus intereses.»

Barcelona á Tarragona. La Direccion general de Obras públicas ha remitido al ingeniero jefe de la provincia de Barcelona para su exámen comparativo, el proyecto presentado por los señores Revertós y Carreras, para la construccion de un ferro-carril de Barcelona á Tarragona por Cubellas, y tan pronto como lo devuelva dicho funcionario, será sometido á la aprobacion del ministro del ramo.

Puente del Guadaira. Ya ha sido encargado á Inglaterra el puente de hierro que se ha de colocar sobre el rio Guadaira, en la línea férrea de Moron.

Choques. El día 19 de Octubre ocurrió un choque entre dos trenes, en la via de Detroit y Adrian, murió una persona y otras seis quedaron gravemente heridas.

Hubo otro choque tambien entre los trenes de la Compañía *European and North American*. Las máquinas se encontraron á todo vapor y tanto estas como los vagones de carga quedaron inutilizados. Los coches de pasajeros se salvaron milagrosamente.

Círculo minero. Dice un colega:

«Con bases muy sencillas y económicas se ha constituido en esta capital el *Círculo industrial minero*, donde se reúnen diariamente casi todos los aficionados á la industria más productiva quizás en España y la de más seguro porvenir.

Gran falta hacia un centro de reunion como el que acaba de inaugurarse, donde encuentren los mineros de buena fé cuantas noticias puedan interesar á sus empresas; las Sociedades local donde pueden celebrar económicamente sus Juntas generales y directivas; los propietarios de registros un centro donde exponer al público las bases para formacion de Sociedades ó enajenacion de sus pertenencias. Los que deseen interesarse en estas especulaciones hallarán tambien papel de todas las empresas mineras, aun de las más ricas, y todas, en fin, un lazo de union donde fortalecer su fé y estimular su animacion para emprender nuevas tareas.»

GUÍA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

Sociedad general del Crédito moviliario español.—El Consejo de administracion 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 ac-

ciones depositadas la Junta general extraordinaria convocada para el día 16 de Octubre actual, se ha acordado hacer nueva convocatoria para el día 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 días 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 administracion 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 Oir 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 tambien 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 dias 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.

Banco de Zaragoza.—Siendo conveniente á los intereses de los poseedores de acciones al portador de este establecimiento, lo mismo del primero que del segundo capital, que las *inscriban á su nombre* en las oficinas del Banco, su administracion les encarece esta conveniencia y les invita para que acudan á verificarlo antes del día 22 del corriente mes, con el fin de evitarles el perjuicio que de no hacerlo se les pudiera irrogar.

Zaragoza 9 de Noviembre de 1874.—El director segundo, Venancio Urzaizqui.—El secretario, J. Posas.

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 mobiliario 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.

Banco hipotecario de España.—El día 2 de Enero de 1875, en las oficinas de dicho Banco, situadas en el barrio de Salamanca, calle de Recoletos, número 17, y á la hora de las dos de la tarde, tendrá lugar públicamente el sorteo para designar las cédulas hipotecarias de la emisión de 9 de Agosto de 1873 que deben ser amortizadas con arreglo á los estatutos y á los acuerdos del Consejo de administración.

Las cédulas designadas por la suerte se pagarán á la par desde el día 1.º de Abril de 1875, dejando en el mismo de abonarse los intereses ó cupones.

Los números de las cédulas premiadas se insertarán en la *Gaceta del gobierno* y *Diario oficial de avisos de Madrid*.

Lo que, por acuerdo del Consejo de administración y en conformidad á lo ordenado en los artículos 105, 115, 116, 117 y 118 se pone por este primer aviso en conocimiento de los interesados y del público.

Madrid 7 de Noviembre de 1874.—El secretario general, Enrique Lamartiniere.

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 Almorcho 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.

LA SOLEDAD, POR ZIMMERMANN. TRADUCIDA DE LA ÚLTIMA edición por D. Pedro Espina y Martinez, Médico de número del Hospital general de Madrid. Se vende en la librería nacional y extranjera de D. Carlos Bailly-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 confundan con las otras fábricas, los elabora de tinta 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 rio Pisuerga, á la parte Sudoeste, un kilómetro de distancia de la ciudad de Valladolid.

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

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

SE COMPRA TODO PAPEL DEL ESTADO Y MUNICIPAL, FERRO-carriles y otras Sociedades, sus acciones, obligaciones y cupones, etc.

E. Tezos.—TRES CRUCES, 8.

TRATADO PRACTICO DE CAMINOS,

por D. JOAQUIN MONTERO.

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

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

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

DEL MISMO AUTOR.

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

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

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

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

Únicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

GACETA INTERNACIONAL.

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

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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

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

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

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

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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

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 FOTOCRAFIA DE E. JULIA.

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 par
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 de
Jurado en la Exposicion naciona
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... Albacete á Cartag... Alcázar á Ciud -Real Manzanares á Córdoba. Norte de España..... Tudela á Bilbao..... Valencia á Almansa y Tarragona	15 al 21 Octubre..	21.106	187.697	282.584	470.281	829'8 1	765.014	550'43	315.733	40'17		
Sevilla á Cádiz..... Córdoba á Sevilla..... Zaragoza á Barcelona. Barcelona á Pamplona. — á Francia... — á Tarragona. — á Sarriá'... Lérida á Reus y Tarrag. Alar á Santander..... Langreo á Gijon..... Palencia á Leon..... Córdoba Málaga..... Medina á Zamora y Vi- go á Orense..... Ciudad-Real á Badajoz. Utrera á Moron.	28 al 13 Nov.... 29 al 4 Nov..... 28 al 3 Nov..... 22 al 28 Octubre...	4.604 <										

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 7 AL 13 DE NOVIEMBRE DE 1874.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIERCO.	JUEVES.	VIERNES.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 87	11 95	11 95	12 02	11 15	12 23
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 90	11 92	11 95	12 05	12 25	12 22
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	16 ..	15 95	15 90	13 15	16 25	16 50
Deuda del personal.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Material del Tesoro no preferente con interés....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Bonos del Tesoro.....	43 90	44 ..	44 ..	44 20	44 75	44 60
Deuda amortizable de primera clase.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Deuda amortizable de segunda ídem.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Billates hipotecarios del Banco de España.....	100 50	101 ..	101 ..	101 ..	.. ..	.. ..
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6% anual						
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	30 ..	.. ..
Idem de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem 31 de Agosto de 1852 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 9 de Marzo de 1855 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem 1.º de Julio de 1856 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs.....	21 60	21 85	21 85	22 35	22 35	22 20
Idem íd. (nuevas) de 2.000 rs.....	21 15	21 30	21 50	21 90	22 10	22 10
Idem íd. de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	21 50	.. ..
Idem íd. (nuevas) de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Acciones de Banco de España.....	139 50	138 50	138 50	138 ..	137 50	137 75
Billates hipotecarios del Banco de Castilla.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banco popular español de Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..

CAMBIOS OFICIALES.

	Daño.	Beneficio
Albacete.....	.. ..	1/4
Alicante.....	.. ..	1/4
Almería.....	.. ..	1/2
Avila.....	1/2 ..	.. ..
Badajoz.....	.. ..	.. ..
Barcelona.....	.. ..	1/4
Bilbao.....	.. ..	1/4
Burgos.....	.. ..	1/4
Caceres.....	1/2 ..	.. ..
Cádiz.....	.. ..	3/8
Castellon.....	par ..	.. ..
Ciudad-Real.....	1/4 ..	.. ..
Córdoba.....	par p.	.. ..
Coruña.....	3/4 ..	.. ..
Cuenca.....	.. ..	.. ..
Gerona.....	1/4 ..	.. ..
Granada.....	.. ..	1/8
Guadalupe.....	par p.	.. ..
Huelva.....	.. ..	.. ..
Huesca.....	.. ..	1/4
Jaen.....	par ..	.. ..
Leon.....	.. ..	1/2
Lérida.....	.. ..	1/4
Logroño.....	par ..	.. ..
Lugo.....	.. ..	.. ..
Málaga.....	3/4 ..	.. ..
Murcia.....	.. ..	3/8
Orense.....	.. ..	.. ..
Oviedo.....	.. ..	1/8
Palencia.....	par ..	.. ..
Pamplona.....	.. ..	1/4
Pontevedra.....	.. ..	.. ..
Salamanca.....	1/4 ..	.. ..
San Sebastian.....	.. ..	1/2
Santander.....	.. ..	1/2
Santiago.....	7/8 ..	.. ..
Segovia.....	1/2 ..	.. ..
Sevilla.....	.. ..	1/2
Soria.....	1 ..	.. ..
Tarragona.....	.. ..	1/2
Teruel.....	par ..	.. ..
Toledo.....	3/4 ..	.. ..
Valencia.....	.. ..	3/8
Valladolid.....	.. ..	1/4
Vitoria.....	.. ..	3/8
Zamora.....	1/4 ..	.. ..
Zaragoza.....	par ..	.. ..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 4 AL 10 DE NOVIEMBRE.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 4.	DIA 5.	DIA 6.	DIA 7.	DIA 9.	DIA 10.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	12 27	12 27	12 37	13 47	12 65	12 52
Titulos del 3 por 100 consolidado, a plazo.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 35	17 3 ..	17 40	17 50	17 55	17 45
Bonos del Tesoro.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Sociedad catalana general de crédito						
Banco de Barcelona.....	55 ..	55 ..	55 ..	55 ..	55 ..	55 ..
Crédito moviliario barcelonés.....	82 50	82 25	83 ..	83 ..	83 ..	83 ..
Caja barcelonesa.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Sociedad de crédito mercantil.....	23 50	23 50	23 50	23 50	23 50	22 50
Camino de Barcelona a Francia.....	37 65	37 65	38 40	38 40	38 50	38 50
— de Tarragona a Barcelona.....	.. ..	.. ..	59 ..	59 ..	59 ..	58 75
— de Zaragoza a Barcelona.....	28 ..	28 ..	22 50	22 ..	22 ..	21 50
Canal de Urgel.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Acumbrado por el gas en Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Londres, a 90 d/f.....						
Paris, a 8 d/v.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Hamburgo, a 8 d/v.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Génova, a 8 d/v.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA de los EMPRÉSTITOS.	NUMERO de OBLIGACIONES.	CAPITAL reembolsable.	INTERES FIJO.	EPOCA de los VENCIMIENTOS.	DURACION de la AMORTIZACION.	NOMBRES de LAS SOCIEDADES.	ULTIMOS CAMBIOS
1856-58.....	789.698	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid a Zaragoza y Alicante	Paris 6 de Nov..... 218 ..
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	—	Norte.....	— — — 204 80
1859.....	92.618	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza a Barcelona...	Bruselas 5 Nov.... 310 ..
.. ..	177.044	1.900	8 %	Enero.—Julio.	.. ..	Zaragoza a Pamplona...	— — — 129 ..
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	.. ..	Córdoba a Málaga.....	— — — 58 ..
1858.....	290.000	.. ..	57	.. ..	desde 1861 47	Córdoba a Sevilla.....	— — — 225 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Sevilla a Jerez.....	— — — 65 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Ciudad-Real a Badajoz...	— — — 43 ..
.. ..	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Barcelona a Francia.....	Barcelona..... 47 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Targ. a Martorell y Barc	— — — 95 25
1862.....	26.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Noroeste.....	Bruselas 5 Nov.... 59 ..
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Lérida a Reus.....	Paris 6 de Nov.... 23 ..
.. ..	.. ..	2.000	3 %	.. ..	.. ..	Barcelona a Gerona.....	Barcelona..... 97 ..
.. ..	.. ..	1.900	3 %	.. ..	.. ..	Almansa a V. y Tarrag.	— — — 17 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Tudela a Bilbao.....	Bilbao 1.ª serie
1871-72.....	14.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba a Segovia.....	Madrid..... 665 ..
Gran Central-Peninsular							

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