

# GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

## CORRESPONSALES.

### Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

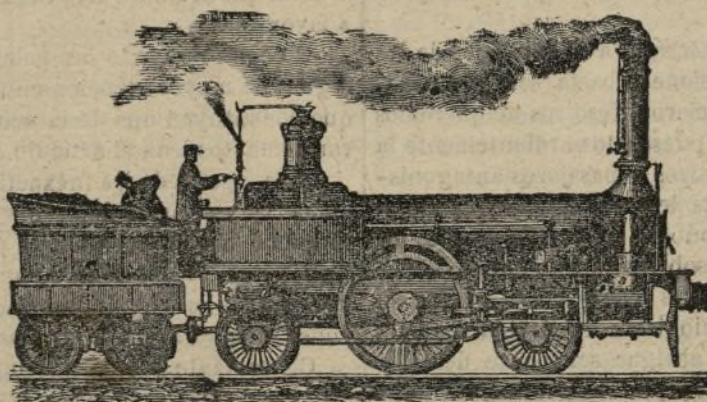
VALENCIA: librería de D. F. Matan Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal.

### Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 69, 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, d. Cuesta y de la Ilustracion, Arrenal 16. Los números sueltos, el mapa y los anuncios en la Administracion.

## PRECIOS DE LA SUSCRIPCION

### Madrid y Provincias.

Por un año. . . . . 100 r

Por seis meses. . . . . 50

Por tres id. . . . . 25

### Ultramar y Extranjero.

Por un año. . . . . 150 r

Por seis meses. . . . . 75

## ANUNCIOS.

Línea. . . . . 2 rs.

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

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

## RESÚMEN.

Sevilla á Jerez y Cádiz.—Otro artículo de la *Liberté*.—La empresa A. Lopez y compañía.—Comercio exterior de Puerto Rico.—Ferro carriles peninsulares.—Prensa extranjera.—Ferro carriles extranjeros.—Ferro-carriles turcos.—Los mineros ingleses.—Agentes dinámicos.—El hierro en los Estados Unidos.—Mineral de hierro.—Banco hipotecario de España.—Canal de Suez.—*Variedades*: La esencia de rosa.—Crónica.—Servicio de los ferro-carriles.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

## SEVILLA Á JEREZ Y CÁDIZ.

Pocos son ya los periódicos franceses que se ocupan de la venta al Sr. Loring del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz, y aun esos pocos lo hacen somera é incidentalmente, y sólo para indicar que el nuevo propietario de la expresada línea está verificando pagos como consecuencia de la adquisicion; otros esperan la resolucion del señor ministro de Fomento sobre las protestas presentadas, y otros en fin, mencionan los trabajos para adquirir adhesiones á que dicen se dedican con ardor los disidentes.

Lo primero es natural y lo tenemos como cierto. El nuevo adquirente ha tomado á su cargo cuanto se refiere á los intereses y amortizacion de las acciones del camino adquirido; se ha obligado á todos los gastos de reparacion de la via y reemplazo del material, y en general á cumplir todas las condiciones que el gobierno imponga á virtud de los pliegos de condiciones. El Sr. Loring, por consiguiente, está en efecto realizando los pagos á que se obligó segun el contrato de compra; y en esto no hace otra cosa que lo de siempre: cumplir religiosa mente sus compromisos.

Tambien es natural que el nuevo propietario de la línea

y de los derechos de la extinguida Compañía de Sevilla á Cádiz se ocupe de examinar la naturaleza de las obligaciones legítimamente contraídas por esta y que aquel se obligó á respetar, y las cuales dícese haberse sometido al examen de letrados en representacion de ambas partes contratantes. En este punto nos parece aventurado indicar resultados, y prematuro presentar soluciones, como lo hace un apreciable diario industrial de Barcelona, refiriéndose á un ferro-carril construido con material arrendados á la Compañía cedente.

En cuanto á la actitud del ministerio de Fomento, á consecuencia de las protestas y solicitud de medidas administrativas, nos basta el conocimiento de la legislacion en la materia, para preveer, sin aventurarnos á incurrir en error, lo que pasará en el citado centro directivo del ramo. La Direccion general de Agricultura, Industria y Comercio, al ser consultada por el señor ministro, presumimos que haya dicho lo que no puede menos de decir: que las Sociedades que se rijen por la ley de 1869, entre las cuales está comprendida la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz desde su arreglo últimamente realizado, no están sometidas á la inspeccion del gobierno, y que por lo tanto, en la decision de sus cuestiones y diferencias, sólo pueden intervenir los tribunales de justicia.

Por lo que respecta á la Direccion general de Obras públicas, no es más difícil prever lo que haya podido ó puede informar sobre las mismas reclamaciones. Las concesiones de ferro-carriles lo mismo pueden obtenerlas las Sociedades anónimas, como las comanditarias y las de cuentas en participacion, ó como los particulares; y generalmente se han dado á particulares, quienes despues han fundado Compañías cediéndoles sus derechos. Y si de las condiciones del Sr. Loring se tratase, lejos de motivar su personalidad una exclusion de esa regla admitida y general de conceder á particulares, esas condiciones suyas serian por sí solas ca-



paces de justificar una excepcion en su favor, dado por un momento que la costumbre y el consentimiento de la ley no abonaran tales concesiones á particulares. Precisamente el Sr. Loring ha cumplido bien y fielmente cuantos contratos y obligaciones ha contraido en la Direccion general de Obras públicas, y en este punto debe inspirar completa confianza.

En lo relativo al tercer extremo, á los trabajos de los disidentes para adquirir adhesiones, basta ser desinteresado en la cuestion para ver claro. Nosotros no queremos herir ninguna susceptibilidad; deseamos ardientemente la conciliacion de esos momentáneos y pasajeros antagonismos, cuya terminacion de parte de quienes los han promovido, les aconsejan el interés público y el suyo propio; así es que procuraremos ser muy sobrios en este punto.

¿De qué se quejan esos señores disidentes? ¿De que no se hayan aceptado por los accionistas de Sevilla á Cádiz las peores condiciones? Para abrigar semejante deseo y exponer queja tan peregrina como opuesta al más vulgar buen sentido, es indispensable que los que la profieren fuesen á la vez accionistas de Sevilla á Cádiz y de Córdoba á Sevilla, teniendo más que ganar en este segundo concepto, que perder por el primero. Sólo así se concibe; y sólo así también puede comprenderse ese empeño de que los tenedores ó representantes de tenedores de 2.000 acciones, intenten sobreponerse á la voluntad y á los intereses de los poseedores de 22.000 títulos.

Abrigamos la esperanza de que se llegue á un acuerdo comun en beneficio de todos los interesados y en el más principal todavía del logro del fin apetecido de reunir en una gran red todos los caminos de la cuenca bética.

#### OTRO ARTICULO DE «LA LIBERTÉ».

La *Liberté* del día 9 publica un nuevo artículo titulado «Más sobre el asunto del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz,» artículo que no hemos visto hasta su reproduccion en las columnas de la *Epoca* del jueves último, y después de escritas las líneas que sobre el mismo asunto publicamos en otro lugar.

Hemos leído con detencion el escrito del colega francés, cuya contumacia en desfigurar los hechos demuestra bien su propósito de evitar toda discusion y controversia razonable, procurando únicamente soliviantar el ánimo de los accionistas de Sevilla á Jerez y hacer prosélitos en contra del hecho legitimamente consumado de la venta de este camino.

La *Liberté* continúa diciendo:

1.º Que la venta del ferro-carril de Cádiz á la Compañía de Córdoba era la sola cuestion puesta en la orden del día; y esto no es cierto.

2.º Que «el contrato con el Sr. Loring se firmó secretamente el 28 de Agosto bajo las mismas condiciones que las que se habian establecido con la Compañía de Córdoba, en lo cual comete el colega otra falta de verdad, pues no hubo semejante secreto y la proposicion se hizo con las solemnidades de una acta notarial.

En cuanto á otro extremo de las líneas que acabamos de copiar, al de que las condiciones propuestas por el señor Loring fueron las mismas que las establecidas por la

Compañía de Córdoba, el diario francés se rectifica á sí propio en estos términos: «No tenemos razon al decir que » se aceptaron las mismas condiciones de la Compañía de » Córdoba, porque esta última se consideraba como responsable de todas las malas eventualidades de la empresa, en » tanto que el nuevo adquirente parece no aceptar sino las » favorables.»

Hemos subrayado las palabras que nos han parecido dignas de mayor atencion en el párrafo reproducido, porque constituyen una declaracion que no dejará de admirar á cuantos lean el artículo.

Este, aparte de las inexactitudes de hecho antes mencionadas y algunas más, se reduce fundamental y materialmente á una violentísima diatriba contra los actos antiguos y modernos de la Compañía de Sevilla á Jerez y Cádiz, y entre esos actos menciona con insistencia cierta responsabilidad de setenta millones de francos.

Ciertamente que, si la Compañía de Córdoba se consideraba como responsable de todas las malas eventualidades de la empresa de Cádiz, resulta una de dos cosas: ó eso de los 70 millones lo ignoraban los negociadores de Córdoba, cuando pretendian adquirir el camino, en cuyo caso debían alegrarse ahora de no haberlo conseguido, librándose de esa mala eventualidad; ó lo sabían y no les parecia tan grave como en la actualidad, lo cual, francamente, no se explica sino á expensas de la seriedad de dichos negociadores.

Así, pues, el autor del último artículo de la *Liberté* na ha podido estar más desgraciado en la eleccion del plan de ataque; ó mejor dicho, en la continuacion del que adoptó en un principio, al insistir en la falsificacion de los hechos, al recargar más aún las sombrías tintas con que hoy pinta aquello mismo que antes de la Junta del 30 de Setiembre le parecia de oro y azul, el colega de París se coloca voluntariamente fuera de la ley á que deben ajustarse las discusiones de buena fé, las que sinceramente se encaminan á esclarecer la verdad y á defender la justicia.

#### LA EMPRESA A. LOPEZ Y COMPAÑÍA.

Esta casa naviera, una de las mejor organizadas que existen en estos tiempos de las buenas empresas, no sólo se ha distinguido por la regularidad perfecta de sus viajes y la seguridad que estos ofrecen á los pasajeros, sino que jamás ha omitido gastos, riesgos, ni sacrificios para desempeñar los servicios extraordinarios que de ella han exigido las grandes necesidades de trasportes ocasionados por la guerra de Cuba. Asombra el número de soldados que en los últimos siete años han conducido los magníficos vapores de Lopez, y es digno de notarse el estado de salud con que siempre han llegado, merced á los cuidados del armador y de sus distinguidos capitanes. La Empresa, además, nunca ha vacilado en llevar los refuerzos á puertos no comprendidos en sus itinerarios de costumbre, y para los que los barcos no estaban asegurados, corriendo por lo tanto los riesgos consiguientes.

Pues bien, la casa A. Lopez y compañía no se ha limitado á esto, sino que al decretarse la creacion de un Museo Ultramarino en Madrid, ha ofrecido al Estado su activa



y desinteresada cooperacion, trasportando gratuitamente todos los efectos que vengan destinados al nuevo Museo. Esto ha valido á la Empresa el siguiente testimonio de gratitud de parte del gobierno, publicada en la *Gaceta* oficial del miércoles último, y que nos complacemos en reproducir:

«Excmo Sr.: En vista de las comunicaciones de la Empresa de vapores-correos trasatlánticos Antonio Lopez y compañía ofreciendo trasportar gratuitamente en ellos cuantos objetos se destinan al Museo Ultramarino desde la Habana y Puerto Rico, el Presidente del Poder Ejecutivo de la República, á la vez que se ha servido aceptar tan patriótica oferta, ha tenido á bien disponer que se den á la citada Empresa las más expresivas gracias por este rasgo que tanto la enaltece, y que se publique la presente resolución en la *Gaceta de Madrid* y en las de la Habana y Puerto-Rico para satisfaccion de los interesados.

Lo que de órden del referido Presidente comunico á V. E. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 17 de Noviembre de 1874.—Romero Ortiz.—Señores gobernadores generales de las islas de Cuba y Puerto-Rico.»

Los Sres. Olano, Larrinaga y compañía, propietarios de los vapores que hacen el servicio de Filipinas, han hecho la misma oferta, y se les ha dirigido igual comunicacion por el gobierno.

#### COMERCIO EXTERIOR DE PUERTO-RICO.

El Sr. Belmonte, jefe de la Administracion general económica de la isla de Puerto-Rico, ha tenido la atencion, que le agradecemos, de enviarnos un ejemplar de la Estadística del Comercio exterior de la provincia de Puerto-Rico, correspondiente al año 1873.

El valor de los artículos importados asciende, segun el expresado documento, á 65.790.449 pesetas 95 centimos; y el de la exportacion á 42.024.610'45, ó sea un movimiento total de 107.815.060'40 pesetas, de cuyos valores 43.277.374'29 se han importado en bandera española; y se han exportado, tambien bajo nuestro pabellon, 8.785.274'40.

En banderaextranjera, las tres de mayor movimiento han sido: la norte-americana, que ha importado por valor de 8.263.316'24 pesetas y ha exportado por el de 10.544.133'25; la inglesa, por 9.799.673'95 y 16.569.946'75 respectivamente, y la alemana por 2.786.405'09 y 3.626.863'95 tambien respectivamente.

Segun el origen y destino de las mercancías, hé aqui cómo se han distribuido representadas por su valores.

PAISES.	Importacion.	Exportacion.	Total.
España é islas adyacentes . . . . .	15.787.129'47	2.762.015'45	18.549.143'92
Cuba . . . . .	8.331.403'50	3.318.553'25	6.049.956'75
Antillas extranjeras . . . . .	12.825.781'62	1.525.861'25	14.351.642'87
Alemania . . . . .	3.562.937'49	948.120'75	4.511.058'24
Confederacion argentina . . . . .	936.129	906.120	906.120
Canadá y Terranova . . . . .	2.251.457'37	1.297.417'40	3.548.874'77
Estados-Unidos . . . . .	13.077.527'33	20.134.351'55	33.211.878'88
Francia . . . . .	548.428'48	548.428'48	548.428'48
Inglaterra . . . . .	13.013.322'75	11.188.578'35	24.201.901'10
Italia . . . . .	352.720'49	843.013'35	1.200.734'84
Santo Domingo . . . . .	113.400	113.400	113.400
Venezuela . . . . .	20.193'40	1.390	27.583
Totales . . . . .	65.790.449'95	42.024.610'45	107.815.060'40

Además de este movimiento, hay que contar el ocurrido

en el Depósito mercantil, y cuya importacion está representada por 2.033.626'47 pesetas; la exportacion por 478.157'84; el consumo por 1.407.010'30, debiendo permanecer el resto como existencias en el mismo Depósito.

Comprendiendo el del Depósito mercantil, el movimiento comercial de la isla, en 1873, ascendió á 110.326.844 pesetas 71 céntimos; y entre la importacion y la exportacion hay una diferencia á favor de la primera de 25.921.308'13.

En el Depósito mercantil resulta un aumento en el movimiento de 1.064.608'97 pesetas.

Comparada la importacion de 1873 con la de 1872, aparece una baja de 9.352.541'21; la exportacion, por el contrario, ha tenido en 1873 un aumento de 2.462.142'16 pesetas.

Los derechos de importacion devengados en el año ascienden á la cantidad de 7.803.907'43 pesetas y los de exportacion á 2.725.553'03; en junto, 10.558.560'46; lo que comparado con el producto de 1872, da una disminucion de 1.341.261 pesetas 18 céntimos.

Segun estas cifras, las mercancías importadas en el año próximo pasado resultan gravadas por los derechos fiscales con algo menos de un 12 por 100, por término medio; el gravámen de la exportacion ha salido á poco más del 6 1/2 por 100; y el conjunto del movimiento mercantil ha satisfecho á la Hacienda el 9'8 por 100 de su valor representativo.

Si hubiéramos de entrar en consideraciones económicas, rechazaríamos, por su naturaleza, los derechos de exportacion, que son evidentemente contrarios á los intereses de la isla; pero, como sólo tratamos de dar á conocer el importante documento que examinamos, deduciendo de él consecuencias generales que den una idea del estado de la pequeña Antilla española, nos limitaremos sobre de este punto á decir que, como derechos fiscales, único concepto en que pueden admitirse los de aduanas, nos parecen razonables las proporciones del impuesto.

En cuanto al conjunto del movimiento mercantil, los datos de la Estadística comercial de Puerto-Rico son sumamente satisfactorios, pues resulta por habitante la cantidad media de 154 pesetas, algo mas del cuádruplo de lo que corresponde á cada uno de los habitantes de la Península.

En el órden de mayor recaudacion por los derechos de importacion y exportacion reunidos, los doce puertos habilitados de la isla aparecen como sigue:

PUERTOS.	PESEBAS.	PUERTOS.	PESETAS.
Capital . . . . .	3.973.402'87	Humacao . . . . .	347.101'83
Mayagüez . . . . .	2.741.742'81	Fajardo . . . . .	196.796'78
Ponce . . . . .	1.732.120'74	Naguabo . . . . .	95.831'75
Aguadilla . . . . .	508.559'79	Guayanilla . . . . .	58.338'33
Arecibo . . . . .	478.539'68	Guanica . . . . .	35.032'16
Arroyo . . . . .	357.354'43	Salinas . . . . .	33.739'29

Durante el año á que se refiere la Estadística que examinamos, los buques que entraron y salieron con carga fueron 2.539 en esta forma:

	BUQUES.	TONELADAS.	TRIPULANTES.
Entrados . . . . .	1.282	287.791	20.889
Salidos . . . . .	1.257	255.428	15.028
Total . . . . .	2.539	543.219	35.917



Buques en lastre.			
Entrados.	335	60.631	4.708
Salidos.	122	30.657	1.990
<hr/>			
Total.	457	91.288	6.698

## Movimiento total de la navegacion.

Entrados.	1.617	348.422	25.597
Salidos.	1.379	286.085	17.018
<hr/>			
Total general.	2.996	634.507	42.615

La navegacion de 1873, comparada con la de 1872, produce una baja de 48 buques, con 35.524 toneladas de aumento en la entrada con carga, y 18 buques de aumento en la salida con 44.042 toneladas.

No seríamos justos si no tributáramos al Sr. Belmonte los elogios que merece por sostener la merecida reputacion de que gozan las publicaciones de la Estadística del comercio exterior de Puerto-Rico, entre cuyas excelencias resalta la de la prontitud con que se publican. Los documentos de esta índole correspondientes á la Península, á pesar de lo mucho que en este punto han mejorado de algunos años á esta parte, pierden mucho de su valor por el retraso con que aparecen.

Lo que, tanto en España como en las provincias ultramarinas, se ha adelantado en la perfeccion y oportunidad de estos documentos, débese sin duda alguna á la inamovilidad de que disfrutaban los empleados de Aduanas, inamovilidad que deberia extenderse á todos los demás ramos de la administracion, más en interés del Estado que de los funcionarios públicos.

## FERRO-CARRILES PENINSULARES.

De los ferro-carriles españoles el Norte y Alar á Santander son los únicos que han tenido aumento de ingresos en la semana, por efecto de los trasportes excepcionales de tropas y material de guerra. El Norte ha ganado 67.000 pesetas, ó 25'44 por 100; Alar á Santander, 5.600 pesetas ó 4'92 por 100.

Los demás caminos han experimentado todos bajas más ó ménos importantes, á saber: Madrid á Zaragoza y Alicante, 249.500 pesetas, ó sea 31'80 por 100; Córdoba á Sevilla, 13.400 ó 15'69 por 100; Zaragoza á Pamplona, 43.000, ó 55'22 por 100.

Desde el principio del año, Madrid á Zaragoza ha ganado 2.221.000 pesetas, ó 7'96 por 100; Córdoba á Sevilla, 26.000, ó 9'16; Norte, 1.568.000, ó 11'82; Alar á Santander, 570.000, ó 12'65; Zaragoza á Pamplona, 2.092.000, ó 45'74 por 100.

Los caminos portugueses no han salido tan bien tratados como la semana precedente: han perdido 47.800 francos, ó 22'38 por 100, lo que eleva á 162.500 frs. las pérdidas que ha experimentado desde 1.º de Enero de este año.

## PRENSA EXTRANJERA.

*La Finance nouvelle.*—Dedica un artículo al proyecto de re-

duccion del capital de la Sociedad de Crédito moviliario español, reducido á copiar, apoyándolas, las opiniones contrarias á esa operacion expuestas por *La Semaine financière*.

Este periódico guarda un profundo silencio acerca de la cuestion de Sevilla á Jerez y Cádiz, no obstante haber prometido ocuparse de ella con detenimiento el autor de una serie de artículos que viene publicando sobre los ferro-carriles españoles, y que firma *Un ancien banquier*. Han aparecido dos números en otras tantas semanas y la oferta está en suspenso.

*Moniteur des intérêts matériels.* Contestando á preguntas que se le dirigen sobre si se deben aceptar los 20 francos que ofrece el Norte de España en combinacion con el Moviliario español, nuestro colega de Bruselas explica como entiende el asunto y opina que los interesados deberian exigir más.

*Herapath's Railway and Commercial Journal.*—Hace una explicacion del estado económico de la Compañía de Córdoba á Sevilla, que tan autorizado periódico inglés considera muy próspero; pero trata el asunto aisladamente, sin relacionarlo con la gran cuestion en que tanto figura la expresada Compañía.

*La Semaine financière.*—En la revista de Bolsa, dice: «Los fondos españoles se han beneficiado naturalmente con las victorias del ejército del gobierno alrededor de Irun: el interior ha subido 3/4 quedando á 135/8; el exterior 1/2 y queda á 18 1/2.»

En otro lugar, añade, con relacion á su corresponsal de Madrid:

«Nada de nuevo en la cuestion del camino de hierro de Sevilla á Cádiz. Altas influencias se ponen en movimiento por la Compañía de Córdoba para impedir la aprobacion administrativa de la venta al Sr. Marqués de Casa-Loring, no obstante el informe previo emitido por los funcionarios superiores encargados del exámen y despacho de este asunto. Se sigue hablando del envío del expediente al Consejo de Estado; pero los accionistas españoles se proponen dirigir al jefe del Poder Ejecutivo una peticion que contrabalanceará las influencias de que se acaba de hablar.»

*Journal des actionnaires.*—Publica un comunicado de un obligacionista del Norte de España, en el cual se examina si les conviene aceptar los 20 francos que se les ofrecen, y á cuyo escrito contesta, desautorizando los razonamientos del comunicante, muy fundadamente en nuestro concepto.

En otro lugar, dice que acaban de admitirse á la cotizacion en la Bolsa de Paris, con la designacion de acciones selladas, las del Norte de España que se adhieren á la transaccion relativa á las obligaciones variables.

*L'Industrie.*—Por el contrario de lo que consigna otro periódico antes citado; este dice que los fondos españoles apenas se han aprovechado de la última victoria del ejército republicano; que el exterior está á 18 1/2 y el interior á 13. «Los especuladores, añade, habrán conservado el recuerdo de las pérdidas que sufrieron á consecuencia del levantamiento del sitio de Bilbao.»

*Journal des chemins de fer.*—«La salvacion de Irun no ha conseguido hacer subir la exterior española á más de 18 3/4; porque todos se preguntan si el gobierno español, despues de esta victoria, querrá ahora dormirse sobre sus laureles.

Ocupase de la transaccion propuesta á los tenedores de obligaciones variables del Norte, sobre cuyo asunto, dice, se necesitan algunas explicaciones.

*La France financière.*—«La exterior española está solicitada á 18 3/4; á consecuencia de una subida de 3/4.» Véase, pues, como los periódicos industriales de Francia dicen cada uno lo que tiene por conveniente.

El Moviliario español está á 667'50.

Publica un extenso artículo sobre el Crédito moviliario español.



## FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

*Constantinopla á Viena.* De resultados de una conferencia verificada en Bucharest, se ha llegado á un acuerdo entre la compañía general de los ferro-carriles de la Turquía de Europa, los administradores de los caminos roumanos y los delegados de las vias férreas austriacas, á fin de establecer un servicio acelerado entre Constantinopla y Viena por la línea de Bucharest y Lemberg. Ya no falta más que obtener del ministro de Marina la sanción del arreglo convenido con la administración de los buques *Idarie Néhrle*, para establecer un servicio regular, que este se encargaría de establecer en el Danubio, entre Routschouek y Giurgewo. Por este nuevo servicio, el trayecto entre Viena y Constantinopla se abreviaría dos días. Partiendo de esta última ciudad el martes á las dos de la tarde, se llegará á Viena el viernes á las 5 de la tarde, para tomar, cuatro horas después, á las 9, el tren de París, á donde llegará el domingo á las 6 de la mañana. En suma, el viaje se hará en 112 horas, comprendiendo cinco noches y poco más de cuatro días.

Indudablemente, esta facilidad relativa de comunicaciones, aumentará el tráfico y las relaciones entre tan importantes capitales.

*Inglaterra.* En la semana terminada el 1.º de Noviembre, los ferro-carriles del Reino Unido han recaudado 1.091.280 libras, contra 1.068.693 en la correspondiente de 1873; y el ingreso medio por día y kilómetro ha resultado de 169 pesetas, contra 163.

*Holanda.* La segunda Cámara de los Países-Bajos acaba de recibir un proyecto de ley abriendo un crédito, para la construcción por cuenta del Estado de un ferro-carril de Sourabaya, por Pasourouan, á Malang y para costear los planos de otras líneas que deben construirse en las colonias.

*Suiza.* Durante el mes de Setiembre último, se han abierto por el lado norte del gran túnel, cerca de Goeschenen, 104'2 metros, y por el lado sur, ó de Airolo, 51'2 metros. La galería, hasta el 30 de Setiembre media una extensión total de 2.453'8 metros, contra 2.263'6 que tenía á fin de Agosto. Faltan aun que abrir 14.920 metros próximamente.

*Austria.* Las subvenciones consignadas en los presupuestos de 1875 para los medios de transporte se elevan á 16.438.150 florines, ó sean 2.730.000 más que en 1874. De la suma expresada sólo 14.903.000 florines deben pagarse en metálico; los 745 restantes deberán obtenerse del ágio y de los intereses del dinero hasta el momento de su inversión.

## FERRO-CARRILES TURCOS.

Hace próximamente dos años que el gobierno turco concibió el proyecto de hacer estudiar una red de ferro-carriles en la Turquía asiática, con cuyo fin solicitó el concurso de M. Pressel, ingeniero austriaco de los más acreditados.

Aceptadas las proposiciones de aquel gobierno, M. Pressel organizó en seguida el número de brigadas que consideró bastantes para llevar á buen término la obra, formando las de ingenieros de diversos países, principalmente austriacos y franceses. Difícil por demás era la empresa, atendidas las singulares condiciones de los puntos en que habían de practicarse los estudios.

Las provincias del Asia en general, son insalubres, y sus habitantes poco benévolos si ya no hostiles. Sin embargo, desde Bagdad á Ismil, así como desde Trípoli de Siria á Erzeroum, los trabajos comenzaron con actividad y se prosiguieron con ardor.

La brigada que debía operar en el Sur recibió encargo de M. Pressel de investigar si podría lograrse poner en comunicación directa á Bassoura y Bagdad con el mar Mediterráneo, por medio de una línea férrea que terminase en Trípoli de Siria.

Después de muy penosos y detenidos estudios, los ingenieros informaron de un modo afirmativo, determinando una vía entre los indicados puntos, la cual en su trayecto debería tocar en Honis (Emesia,) Tadmour (Palmira,) Deir, sobre el Eufrates, dirigiéndose á Bagdad á través de la Mesopotamia.

La extensión de esta línea se calcula en 1.000 kilómetros; pero tratábase de un país inculto, sin madera, sin agua, sin verdaderos centros de población.

Las inmensas llanuras porque había de pasar eran teatro continuo de las correrías de una poderosa tribu árabe, la de los Enares, que no reconoce la autoridad de la Sublime Puerta; y si alguna vez fingen someterse, es porque llevan en ello su interés.

Esta tribu nómada posee grandes rebaños de carneros, numerosas yeguas, multitud de camellos, y pueden con facilidad lanzar al campo 40.000 ginetes.

Las solas comarcas por donde tendría que pasar la línea férrea no podrían, pues, suministrarla ninguna clase de materiales.

Verdad es que en otro tiempo existieron aquí opulentas poblaciones, cuyo estado de civilización era bien próspero, como lo dan claramente á entender las mismas que se encuentran donde quiera, y más aun los soberbios monumentos de Palmira.

En esta época había también aguas y bosques, de que son prueba innegable las grandes piedras que se hayan aquí y allí esparcidas, y que entonces empleaban para moler la aceituna.

En el día sus habitantes se sirven para cocer los alimentos del estiércol del camello.

La parte del territorio bañada por el Eufrates, por donde pasaba el trazado de la vía, ofrece á no dudar señales de cultivo, pero tales que sus productos carecen de importancia.

Partiendo de Deir hacia el Sur, la agricultura utiliza las aguas de aquel río por medio de presas formadas con piedras.

Toscas norias extraen el agua que van arrojando en estas como albercas, de donde parten en todas direcciones para regar aun á largas distancias los campos de trigo y otros cereales. En Deir concluyen los olivos y empiezan á verse las palmeras.

Calcúlase en 30.000 los hombres dedicados al cultivo de la tierra desde Deva á Romadi.

Al otro lado del Eufrates nos hallamos en un país donde tantos y tan grandes recuerdos viven, y que ha llevado sucesivamente los nombres de Caldea, Babilonia, Mesopotamia, é Irak Arabi. Los árabes le llaman Djeziré (isla) á causa de rodearla con sus aguas el Eufrates y el Tigris.

Hállase habitada la Mesopotamia por una numerosa tribu, llamada de los Chamars, no menos importante que la ya citada de los Enares.

En esta comarca se encuentran á cada paso vestigios de canales que la fertilizaban en otro tiempo, existiendo uno en la actualidad, conocido con el nombre de canal de Saklavia, que pone en comunicación los importantes ríos antes dichos y que tienen en su derivación del Tigris 50 metros de profundidad, y en su confluencia con el Eufrates 48.

Sólo un medio hay de dar nuevamente vida é importancia á la Mesopotamia: el de utilizar las aguas de esos ríos en pró de la agricultura y facilitar su navegación.

En cuanto á las grandes llanuras que se extienden entre el Eufrates y Trípoli, sería necesario, para que lograsen alguna prosperidad, acantonar á los árabes, y emprender la plantación de arbolado en grande escala; pero esta empresa, difícil de suyo, parece superar las fuerzas de la administración turca.

Natural era que en las actuales circunstancias se abandonase el proyecto de un trazado entre Trípoli y Bagdad; así es que la brigada que operaba en esta zona ha debido buscar otro camino para dar á la Mesopotamia salida hacia el Mediterráneo.

Los estudios han empezado á practicarse á 17 kilómetros al



Sur de Bagdad, precisamente en un sitio donde existen las ruinas de Ctesiphon.

Desde este punto el camino de hierro sigue la orilla izquierda del Tigris, ganando la ciudad de Kerbuck, á 100 kilómetros, y atravesando las hermosas comarcas situadas entre el río y la frontera de la Persia, que pertenecen al Kourdistan. Desde Kerbuck, la línea se inclina hacia el N. O. en direccion de Erbil (campo de batalla de Arbelles), y toca en Mossoul, sobre el Tigris á un kilómetro de las ruinas de Nínive.

Ya allí en vez de proseguir la direccion del río, toma al Noroeste, y despues de atravesar la meseta de Caldea: toma hacia el Tigris, y le atraviesa por Fechabour, á 35 kilómetro, de cuya poblacion hánse descubierto, en dos diferentes puntos, inmensos criaderos de hulla.

Desde Fechabour, la línea férrea, pasando por la meseta que separan las aguas del Tigris y el Eufrates, se interna en una espaciosa y fértil llanura, deja atrás á Nisibin, cerca de Mardín, y termina al fin en Diarbekir. La distancia total desde Bagdad á este último punto es de 902 kilómetros.

Las cuatro cordilleras del Laurus, que separan á Diarbekir de la Anatolia, presentan un obstáculo insuperable para la construccion de un camino de hierro que comuniquen entre sí directamente á esta ciudad con los puertos del Mar-Negro. El trazado baja, por tanto, desde Diarbekir, al Sudoeste, hacia Ourta y Biredjik, en el valle del Eufrates.

Aquí el camino de hierro deberá bifurcarse; uno de esos brazos tomará la direccion del mar de Siria por Alepo, Antioquia y Sonedia, puerto de Antioquia, á 15 kilómetros de esta capital.

Alejandreta, que la mayor parte de los ingenieros ingleses señalaban como lugar el más á propósito para que sirviese de punto de partida de la vía férrea que podía construirse en aquellas regiones, se encuentra á 40 kilómetros al Nordeste de Sonedia.

Por lo que hace á la gran línea (segundo brazo), se dirigirá desde Biredjik á Aintab y Marach; bajará á lo largo del río Djihoun, y terminará en Ayar, en el golfo de Iskenderoun. Ayar ofrece á los navegantes un puerto natural tan cómodo y seguro como el puerto de Alejandreta.

Desde esta ciudad el camino tomará la direccion de Konia por Adona y Nizda. Konia sería el punto de reunion de muchas líneas, de las cuales la principal pondría en comunicacion á Konia con Scutari; separada de Constantinopla por el Bósforo, pasará por Eski Cheir y por la antigua Nicomedia é Ismit, ya en comunicacion con Scutari por un camino de hierro de 97 kilómetros en regular explotacion.

Una línea secundaria, hacia el O., deberá encontrarla ya tambien en explotacion entre Cassaba y Esmirna. Finalmente, otra partirá al E., hacia Kaisarié, Sivas y la frontera persa, con ramal desde Sivas á Tokat (cuyas minas de hierro son tan conocidas), y de Tokatairá á Samsoun, puerto del Mar-Negro.

### LOS MINEROS INGLESES.

Hace poco publicamos una carta de Londres en que se daba cuenta de las negociaciones entre los propietarios de minas y los obreros del condado de Durhan, y otra carta de la misma capital fecha 9 del corriente da cuenta del resultado en los siguientes términos:

«Un sólo hombre acaba de cortar, por su decision soberana, una cuestion que podia producir la huelga de toda una poblacion obrera, y paralizar durante largos meses la industria de un condado entero. Como ya sabeis, los propietarios de las minas de Durhan se creian con derecho á imponer á sus obreros una disminucion de 20 por 100 en el salario. Semejante pretension debia naturalmente ser rechazada por los interesados; y la huelga era inminente. Sin embargo, por una y otra parte se convino en en-

comendar la solucion del asunto á un tribunal de árbitros. Los patrones eligieron á dos de entre ellos, los Sres. Leeman, miembro del Parlamento y uno de los principales socios de la *Ferry Hill Iron Company*, y David Dale, uno de los directores de la Sociedad José Peasse y compañía. Los mineros por su lado, designaron á Mr. But, miembro del Parlamento, y M. Lloyd Jones. Despues de haber consagrado tres dias al examen de la cuestion que les habia sido sometida, los cuatro árbitros no pudieron entenderse y encargaron á M. Russell Gurney, *recorder* de Londres que decidiera soberanamente.

«El árbitro supremo fija, por su sentencia, la reduccion en 13 por 100 del aumento, ó sea en un 9 por 100 del salario actual.

«Esta decision no habrá sido agradable á los patrones; pero tienen que aceptarla y someterse lealmente á ella.»

Tal ha sido el término del conflicto: la discusion entre los interesados, el procurar ellos mismos una inteligencia, es el único medio de resolver tan graves cuestiones en las que nunca han debido ni deben intervenir los gobiernos. Esta es la opinion de los economistas de la escuela liberal, confirmada una vez más por la práctica con ocasion del asunto á que se refiere la carta de Londres, que hemos copiado, más que con el fin de dar esa noticia, aunque en sí misma es de interés, con el propósito de aducir, de recomendar tan saludable ejemplo.

### AGENTES DINÁMICOS.

Segun un diario de Barcelona, el profesor holandés, doctor Beins ha descubierto los medios de sustituir al vapor, por medio del motor carbóleo. Mucho ocupa este suceso la atencion del mundo científico. El invento ha sido examinado por una camision de profesores, que está de acuerdo con el inventor en los puntos principales. Por razones extrañas al proyecto, el gobierno holandés aun no ha resuelto su adopcion.

En una revista industrial, publicada hace pocos dias por el distinguido ingeniero Sr. Vicuña, encontramos las interesantes noticias siguientes:

«Desde hace algunos años se ensaya la aplicacion del petróleo como combustible en las máquinas motrices que la industria emplea y con las que multiplica las fuerzas útiles. Este líquido tiene mayor capacidad calorífica que el carbon de piedra; en términos vulgares, suministra mas calor que este á igualdad de peso, circunstancias que le haria ventajoso en las locomotoras, si su precio no fuera tan elevado. Esta última condicion es la que decidido la competencia en favor del carbon de piedra, cuando se hacen arder ambos combustibles en los hogares de las máquinas de vapor.

El austriaco Hock ha abordado el problema de otro modo. En vez de quemar el petróleo en dicho hogar para producir vapor de agua en la caldera y aprovechar la fuerza expansiva de este cilindro, cuyo émbolo mueve el árbol motor principal, simplifica la máquina en los términos siguientes: Hace arder un poco de petróleo, lo cual produce vapores de este mismo líquido y recibe una mezcla de aquel y estos en un cilindro: con estos introduce aire, todo ello en pequeñas porciones cada vez. Ya en el cilindro se hace arder esta masa, lo cual determina una pequeña explosion, suficiente para impeler el émbolo y comunicar la accion al árbol primer motor.

De esta suerte se obtiene una máquina motriz sin necesidad de agua ni de caldera, ó al menos reduciendo esta considerablemente. Es sencilla, ventajosa en las localidades en que escasea el agua, y ocupa ménos espacio que las máquinas de vapor, á igualdad de fuerza resultante. El consumo es de 1'14 litros por cada caballo y hora; como una máquina de las ordinarias gasta cosa de 3 á 5 kilogramos de carbon de piedra para iguales elementos, se deducirá de aquí y de los precios corrientes de ambos combus-



tibles cuál es el más económico en cada punto, esto suponiendo que el agua es gratis en el caso más usado.

En la imprenta imperial de Viena marcha desde hace pocos meses una de estas nuevas máquinas motrices, produciendo buenos resultados. Ocupa poco espacio, y tiene, sobre todo, la preciosa condicion de poder interrumpir su trabajo sin grandes pérdidas, lo cual no sucede en las máquinas de vapor á causa del enfriamiento en la caldera y el hogar. De aquí la bondad de este motor allí donde la naturaleza de la labor exija intermitencias.

### EL HIERRO EN LOS ESTADOS-UNIDOS.

Es muy errónea la creencia de que en los Estados- Unidos el hierro es de ménos que mediana calidad, ó cuando ménos que una buena parte de él no puede trabajarse por no haber carbon á sus inmediaciones.

Las industrias del hierro en la Union Americana estaban todavía en la infancia hace pocos años; y esto consistía, por una parte, en que se hacia todo lo posible por detener su impulso; y por otra, en que la demanda no era suficiente para hacer una competencia eficaz á la Inglaterra. Pero los resultados de estos últimos años bastan para demostrar ámpliamente que las opiniones admitidas, tanto de la inferioridad de los minerales de la Union, como sobre la imposibilidad de trabajarlos en buenas condiciones, carecen de fundamento.

El comercio del hierro de los Estados- Unidos ha hecho desde hace poco esfuerzos gigantescos y puede asegurarse que tiene ante sí un gran porvenir. La abundancia de mineral está fuera de duda y las dificultades físicas que impiden su extraccion serán combatidas en la mayor parte de los casos por el aumento de la poblacion y de los medios de transporte. Quizás los minerales situados muy adentro en las tierras cuyo transporte en carros costaria muy caro, no tendrán una gran salida; pero lo más generalmente el carbon y el hierro se encuentran en las mejores condiciones de extraccion, de manipulacion y de exportacion.

En los Estados- Unidos hay cinco regiones ferruginosas que difieren notablemente en cuanto á su extension y su importancia: la que su posicion y su riqueza ponen en primera línea, es la del Lago Superior, que se extiende por dicho lago y por los de Huron y Erie hacia el Estado de Nueva- York, y por el lago Michigan en el Wisconsin, el Illinois y el Indiana: sus minerales, muy abundantes, dan de 50 á 70 por 100 de hierro, y sus sedimentos ó depósitos son en su mayor parte de facil alcance.

La region Oeste de Marquette, en el Michigan, posee masas de mineral muy grandes, y algunas partes de él, principalmente del género magnético, son absolutamente puras. Las minas, en este distrito, sólo empiezan á desenvolverse; pero no pueden ménos de convertirse en un centro de produccion tan importante como el de la Pennsylvania, donde la industria minera ha tomado un desarrollo considerable, en razon á la facilidad del transporte, debida á una red de ferro-carriles muy completa, que lleva el mineral á Pittsburg, el Beermingham de los Estados- Unidos.

Toda la region del lago ha producido en 1873 1.197.000 toneladas, cuyo valor es de más de 8 millones de duros.

El hierro de buena calidad abunda, así como el carbon bituminoso, en los Estados del Centro y en los del Sudeste, tales como Kentucky, Alabama, Virginia y las dos Carolinas; pero sus minas no están todavía explotadas. Las del Lago Superior, de la Pennsylvania, de Nueva- York y del Missouri son las que suministran más mineral. La falta de comunicaciones con el Sur por los caminos de hierro detiene la demanda creciente de los maestros de forjas de Pittsburg.

Por lo que precede, se vé que la América del Norte no está ménos provista de hierro que de carbon: en cuanto á la produccion, que es ya considerable, crece en proporciones asombrosas.

El acero Besemer, que no pasaba de 8.500 toneladas en 1863, se ha elevado en 1873 á 140.000; la fabricacion de hierro bruto ha sido en el mismo año 1873 de 2 663.000 toneladas. Estas cifras permiten prever que la industria minera y metalúrgica de los Estados- Unidos no tardará en hacer á Inglaterra una seria competencia.

### MINERAL DE HIERRO.

La incipiente exportacion de España de los minerales de hierro está sufriendo gravísimos perjuicios, á causa de la guerra civil que ha paralizado la explotacion y salida de algunos puntos productores, y muy especialmente del principal de todos ellos, de las inmediaciones de Bilbao.

En 1871 se exportaron 391.326 toneladas; al año siguiente, en 1872, la exportacion se elevó á 745.163 toneladas, ó sea un aumento de más de 90 por 100. En 1873, á pesar de que en casi todo el segundo semestre el asedio de Bilbao impidió la explotacion y salida de los minerales, todavía se extrajeron de España 838.172 toneladas, lo que da aun un aumento de 93.000 toneladas, ó más de 11 por 100 con relacion á 1872, y de 446.846, ó de más de 114 por 100, comparada con la exportacion de 1871.

Es, pues, indudable que, sin la insurreccion que nos aniquila, la progresion hubiera continuado, con gran ventaja para ese ramo especial de nuestra riqueza minera.

Hace pocos dias que del extranjero, donde en la actualidad llaman mucho la atencion nuestros minerales de hierro, se nos pidieron datos sobre su exportacion en los últimos tres años, detallando las naciones de destino; y para contestar con seguridad, hemos solicitado y obtenido de la galanteria del Sr. Director general de Aduanas los totales ya expresados, con la separacion además de los países entre los cuales se ha distribuido la exportacion, y que es como sigue:

	Toneladas.	Naciones.
En 1871, 391.326 toneladas	1.134	Bélgica.
	93.532	Francia.
	299.031	Inglaterra.
	1.489	Portugal.
	140	Rusia.
En 1872, 745.163 toneladas	17.290	Bélgica.
	650	Dinamarca.
	132.037	Francia.
	3.718	Holanda.
	591.381	Inglaterra.
En 1873, 838.172 toneladas	87	Portugal.
	650	Argelia.
	21.764	Bélgica.
	131.122	Francia.
	5.746	Holanda.
	678.853	Inglaterra.
	37	Portugal.

Total del trenio. 1 974.661 toneladas.

Veamos ahora cómo aparece la progresion para cada uno de los países á donde se han enviado esas 1.974.661 toneladas:

	1871.	1872.	1873.	Total.
Inglaterra ..	299.031	591.381	678.853	1.569.265
Francia.....	93.532	132.037	131.122	356.691
Bélgica.....	1.134	17.290	21.764	40.188
Holanda....	»	3.718	5.746	9.464



Portugal....	1.489	87	37	1.613
Argelia.....	»	»	650	650
Dinamarca..	»	650	»	650
Rusia.....	140	»	»	140
Total....	391326	745.163	838.172	1.974.661

Del precedente estado, resulta que Inglaterra, no sólo ha absorbido más de tres cuartas partes de la exportación total, sino que es el país que mejor ha sostenido la progresión. Esta última ha sido también bastante regular para la exportación á Bélgica. En Francia se manifiesta paralización en el último año; en Holanda aumento, si bien nada exportó en el primer año; y en cuanto á Dinamarca, Argelia y Rusia, su exigua y no continuada extracción las hace carecer de toda importancia hasta el día.

### BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

DICTÁMEN DE LOS DERECHOS QUE LE ASISTEN CONTRA EL ESTADO.

#### Antecedentes.

Al constituirse en 1873 el Banco hipotecario para funcionar conforme á lo dispuesto en la ley general sobre Sociedades de 19 de Octubre de 1869, á la especial de su creación de 2 de Diciembre de 1872 y á los estatutos aprobados por real decreto de 31 de Enero del año siguiente, recibió el gobierno una suma de pagarés importantes aproximadamente 550 millones de reales, también en conformidad de la ley de 1872 y para los efectos en ella expuestos.

Organizó el Banco en su consecuencia las oficinas centrales, nombró en las provincias sus comisionados para ocuparse de la cobranza de los pagarés, poniéndose al efecto de acuerdo con las direcciones generales del Tesoro público, de derechos y propiedades del Estado, é intervencion general y teneduría de libros del ministerio de Hacienda.

Sin que se hubiese efectuado la emisión de los 300 millones de billetes hipotecarios que se creaban por los artículos 10 y 17 de la ley de 2 de Diciembre, apareció en la *Gaceta* la ley de 25 de Agosto de 1873, por la cual se autorizaba al gobierno para abrir la suscripción de 150 millones de los mencionados billetes con garantía (entre otras) de los pagarés de bienes nacionales no sujetos al pago de deudas especiales. En esta disposición legislativa, que se fundaba precisamente en la ley de 2 Diciembre de 1872, nada se decía del Banco hipotecario, cuyo derecho para hacer la emisión había sido reconocido en esta última. Omisiones tan graves motivaron una protesta y reclamación del Consejo de administración del Banco á las Cortes constituyentes, lo que tuvo lugar antes que dicha ley de 25 de Agosto fuese promulgada.

No habiéndose esta puesto en ejecución, nada más se hizo por entonces en el asunto.

En este estado las cosas recibió el Banco hipotecario un oficio firmado por el señor ministro de Hacienda (Echegaray) en 1.º de Marzo del año actual de 1874, en el que, después de exponer algunas consideraciones generales sobre los planes que intentaba llevar á cabo, decía que en las apuradas circunstancias en que se encontraba el Tesoro público, había pensado en la creación de una potencia financiera que reconcentrase en sí misma, por una parte los valores inmóviles, dispersos y estériles de la desamortización, y por otra las masas extraordinarias de garantías pignoras en varias operaciones de crédito, á fin de que, dando más vida á estos valores al amparo de nuevos y sólidos capitales, pudiera contribuir con ellos á la extinción de la Deuda flotante, y á proporcionar recursos para las necesidades de la guerra.

Por esto creaba el gobierno un Banco nacional sobre la base del de España, aumentando el capital hasta 500 millones, y escalonaba el pago de los 400 millones de reales anticipados por el Banco de París según la ley de 2 de Diciembre de 1872, asegurando el pago con la garantía del nuevo Banco. Más á fin de llevar á cabo este propósito, era preciso que el hipotecario entregase á dicho establecimiento nacional todos los valores que conservaba en su poder, y que renunciase á los derechos de emisión, realización, etc., que le concedía la ley de 1872. El ministro añadía que en un contrato que había celebrado con Mr. Elboguen, representante del Banco de París, había este aceptado la idea para el caso de que realizada la creación del Banco nacional, la aceptase también, de acuerdo con el gobierno, el Banco hipotecario; y que, habiendo llevado la cuestión al Consejo de ministros, había resuelto conceder al Banco hipotecario una comisión de 6 por 100 sobre el capital de 400 millones de reales, como compensación que el gobierno se comprometía á pagar desde luego, sin perjuicio de imponer su reintegro como obligación al Banco nacional. La indicada suma, se añadía, era como indemnización: 1.º De la denuncia de los derechos que al Banco hipotecario concedió la ley de 2 de Diciembre de 1872; 2.º De la entrega de todas las garantías que poseía dicho Banco en virtud de la misma; 3.º De los perjuicios que hubiese de ocasionar su definitiva liquidación y disolución. El ministro terminaba reconociendo que imponía un gran servicio al Banco, pero que tan sólo lo hacía ofreciendo una compensación y con la idea de realizar un pensamiento que creía salvador.

Contestó la administración del Banco hipotecario al ministro de Hacienda en 3 de Marzo y 11 de Abril siguiente, diciéndole que el Consejo había acordado por unanimidad: 1.º Que el Banco hipotecario estaba dispuesto á ceder al nacional los derechos concedidos por la ley de 2 de Diciembre de 1872 en sus artículos 15, 16 y 17 para la cobranza de pagarés de bienes nacionales, emisión de billetes hipotecarios, etc., y á entregar al Banco nacional los pagarés que existían en su poder tan pronto como el gobierno los reclamase y entregase la indemnización de los 6 millones propuesta, en compensación de los derechos que cedía y de los perjuicios que se le irrogaban: 2.º Que se llamase la atención del gobierno sobre el art. 5.º de la ley de 2 de Diciembre en la parte que establecía una garantía á favor de los tenedores de la Deuda pública, pues el Banco no podía entregar voluntariamente un depósito que le estaba confiado por la ley, si bien en este punto se sometía á la resolución del gobierno: 3.º Que si por consecuencia de la nueva situación creada al Banco, el Consejo de administración lo consideraba oportuno, deliberaría sobre la liquidación de la Sociedad con arreglo á los estatutos; pero obligándose á no reclamar en lo sucesivo ninguna otra indemnización, bien acordase su disolución anticipada, bien resolviese continuar las operaciones hipotecarias para que había sido fundado especialmente.

En 19 de Marzo del mismo año de 1874 se dictó el decreto creando el Banco único nacional.

Al mismo tiempo que el ministro de Hacienda seguía esta negociación con el Banco hipotecario para la cesión de sus derechos al nacional, entabló otra relacionada con esta, por oficio de 4 de Abril, reclamando la entrega inmediata al Tesoro de la suma de 117 millones en pagarés, necesaria para garantizar cierta operación que el mismo acababa de hacer con los tenedores de la Deuda exterior, ó sea una suma suficiente á asegurar el pago de los cupones de los dos semestres vencidos, fundándose para ello en lo dispuesto en el art. 5.º de la ley de 2 de Diciembre de 1872.

Reunido el Consejo en sesión de 10 de Abril, teniendo en cuenta la trascendencia del asunto y que la garantía dada por el art. 5.º de la ley de 2 de Diciembre de 1872, de que era depositario el Banco, correspondía con igual derecho á los acreedores extranjeros y á los nacionales; que esta garantía la constituían



los billetes hipotecarios y no los pagarés, acordó nombrar una comisión que emitiera su dictamen, reclamando del gobierno en caso necesario, los documentos y antecedentes en que se fundaba la comunicación del señor ministro, y especialmente los que tendiesen á demostrar si se habían pagado ó iban á ser comprendidos en la misma negociación los cupones de la Deuda interior, garantidos, como la exterior, con el depósito confiado al Banco, toda vez que no se trataba de que los valores en que consistía pasasen á otro establecimiento, como se suponía en el oficio de 1.º de Marzo último, sino de dar desde luego á los pagarés una aplicación distinta de la prevista en la ley.

Este acuerdo del Consejo se puso en conocimiento del señor ministro en oficio de 11 de Abril.

Al oficio anterior y á las observaciones hechas verbalmente por una comisión del Consejo, en una conferencia habida el día 14 de Abril con el señor ministro, contestó este al día siguiente con una larga comunicación, concretando las pretensiones que tenía por entonces, y sin perjuicio de insistir en reclamar mayor cantidad, á que se le devolviesen 370 millones de reales en pagarés de la suma de 550 millones entregados al Banco, toda vez que, no habiendo tenido lugar la emisión de billetes hipotecarios, la garantía debiera repartirse, del mismo modo que aquellos se hubieran distribuido según la ley de 2 de Diciembre de 1872. Fundábase para reclamar dicha cantidad de 370 millones de pagarés, en que, celebrado en 22 de Setiembre último y posteriormente varios contratos con el Banco de París, por los cuales recibió dicho establecimiento garantías especiales en títulos, bonos, etc., para el pago de los 100 millones de pesetas, podía disponer libremente de los pagarés que garantizaban los 150 millones de pesetas de billetes hipotecarios, cuya negociación aseguraba á su vez la devolución de dichos 100 millones de pesetas anticipados al gobierno por el Banco hipotecario, representado por el de París y de los Países-Bajos, según el art. 19 de la ley de 2 de Diciembre. Añadía que, aun en la hipótesis de que todos los pagarés hoy existentes, importantes 550 millones de reales, sirvieran de garantía para el pago de las dos terceras partes en metálico de los intereses de la Deuda interior, podría reclamar del Banco: 1.º En virtud del convenio celebrado con los acreedores extranjeros, la parte de esa garantía correspondiente á dicha Deuda exterior y calculada en 333 millones; 2.º Pagado todo semestre de cupon exterior, le daba este derecho á disponer, con arreglo al artículo 5.º, párrafo último, de una décima parte del resto, ó sea en 27 millones de reales; 3.º Amortizado por el Tesoro más de la mitad del cupon interior, tendría derecho á disponer de otros 13 millones de reales, cuyas partidas en junto componían la de 370 millones de reales de pagarés, cuya entrega reclamaba desde luego. Concluía el señor ministro asegurando que esta operación no afectaba el proyecto fundamental de transportar del Banco hipotecario al Nacional todas las garantías en pagarés y Bienes por vender, mediante una justa indemnización al primero de dichos establecimientos,

Acompañaba á este oficio copia del contrato celebrado en 4 de Abril de 1874 por el ministro de Hacienda con los tenedores extranjeros, por el que se allanaban á recibir en satisfacción de los cupones vencidos y no pagados los pagarés de Ríotinto y los de Bienes nacionales suficientes á producir 234 millones de reales efectivos, modificando de esta manera la ley de 2 de Diciembre de 1872.

La comisión nombrada por el Consejo emitió su dictamen, aprobado por unanimidad en sesión de 30 de Abril, diciendo: 1.º Que el Banco hipotecario, vistas las consideraciones del gobierno y la reclamación del representante de los tenedores extranjeros, entregaría los pagarés de diversos vencimientos correspondientes á los billetes hipotecarios, que eran garantía de la Deuda exterior, haciéndose la liquidación sobre la base de que la mitad de los pagarés respondían de los 150 millones de pesetas de billetes

hipotecarios destinados á saldar los descubiertos del Tesoro y la otra mitad por partes proporcionales á su crédito á los acreedores extranjeros y nacionales, debiendo continuar en el depósito del Banco los pagarés que á estos pertenecieran, y devolversele en su día la parte de los que ahora entregare que correspondiese á los acreedores extranjeros que no aceptaran el arreglo: 2.º Que consideraba indispensable una medida de carácter legislativo que redujese la emisión de 300 millones de billetes hipotecarios en una suma equivalente á la de pagarés entregados á los acreedores extranjeros: 3.º Que sobre la suma de pagarés entregados, el Banco percibiría la comisión de 1 1/4 por 100, que por cobranza le fué señalada por la ley, entendiéndose que esta suma sería á cuenta de los 6 millones de pesetas, en el caso de que se verificase la cesión de derechos al Banco general en la forma convenida con el gobierno.

Sin que se llegase á obtener un completo acuerdo entre el Consejo de administración y el comité de París, que opinaba que no debía accederse á la entrega de ninguna suma de pagarés sin percibir antes la indemnización ofrecida de 6 millones de pesetas, sucedió en el departamento de Hacienda al Sr. Echegaray el señor Camacho, que no insistió en la entrega inmediata de los pagarés; no se remitió, pues, la comunicación proyectada, quedando esta cuestión en tal estado.

Así las cosas, aparecieron en la *Gaceta* de 23 de Junio último los presupuestos generales del Estado, correspondientes al año económico de 1874 á 1875, acompañados de varios decretos, fecha 26 del mismo mes, por los que el Consejo de ministros autorizaba al de Hacienda para convenir con los tenedores de la Deuda interior y exterior la forma del pago de los cupones vencidos en 1.º de Julio de 1873 y en 1.º de Enero de 1874; para ajustar igualmente la reducción en lo sucesivo de los intereses de la Deuda, y para efectuar una segunda emisión de bonos del Tesoro por la suma de 250 millones de pesetas garantizados con los bienes nacionales que restaren por vender y con los pagarés de la misma procedencia que se hallasen en poder del Tesoro.

Con conocimiento de estos decretos, y habiendo celebrado una conferencia el gobernador del Banco con el señor ministro de Hacienda, el Consejo de administración se reunió el día 6 de Julio, acordando pasar al gobierno, como se hizo en el mismo día, una comunicación, en la cual se manifestaba que, habiendo hecho presente el señor ministro al gobernador del Banco, para comunicarlo al Consejo en su conferencia de 1.º de Julio corriente, que el decreto del 26 del mes anterior creando los 250 millones de pesetas de bonos del Tesoro era sólo una autorización concedida al ministro de Hacienda, y que cuando se hiciese uso de ella sería el momento de examinar los documentos en que se fundaba la reclamación de los 6 millones de pesetas y de resolver lo que procediese en justicia, el Consejo del Banco no tuvo inconveniente en aceptar tales declaraciones, contando que con arreglo á ellas el decreto no tendría por de pronto principio alguno de ejecución. Pero que, lejos de esto, en la *Gaceta* del día 2 del corriente mes de Julio había aparecido un anuncio de la Junta de la Deuda pública llamando á los tenedores de cupones para que los canjearan por bonos nuevamente creados, lo cual demostraba con toda evidencia que se empezaba á hacer uso de la autorización concedida por el decreto de 26 del mes anterior. En consecuencia de esto, al disponer el gobierno de los pagarés de bienes nacionales depositados en el Banco hipotecario; al ordenar que pasasen al Nacional, emitiendo con garantía de ellos los 250 millones de bonos del Tesoro; al establecer que los productos de los pagarés y de las ventas sucesivas de bienes nacionales se destinasen á amortizar estos valores, en vez de negociar los 300 millones de pesetas de billetes hipotecarios creados por la ley de 2 de Diciembre de 1872, había realizado el pensamiento que presidió á la negociación entablada con el Banco hipotecario por oficio de 1.º de Marzo, en el cual se hizo el ofrecimiento de la indemnización de 6 millones de



pesetas para poder disponer de las garantías depositadas, de modo que entregándolas al Banco nacional sirvieran para efectuar nuevas emisiones. En vista de todo lo cual, el Consejo había acordado reclamar formalmente al gobierno el abono de dicha cantidad de 6 millones de pesetas que le había ofrecido y que el Banco había aceptado.

El señor ministro de Hacienda contestó al anterior oficio con la orden del 29 de Julio, no recibida hasta el 6 de Agosto. En ella manifestó que el Consejo de Estado, á quien se había consultado, por acuerdo del de ministros, sobre la indemnización de 6 millones de pesetas que reclamaba el Banco hipotecario como compensación de los beneficios que le otorgó la ley de 2 de Diciembre de 1872, había evacuado su informe, opinando por mayoría, entre otros extremos, lo siguiente: 1.º Que no había obligación formal y solemne para conceder al Banco hipotecario la indemnización de 6 millones de pesetas que aparecía ofrecida por el ministro de Hacienda en 1.º de Marzo de 1874, y que si el gobierno no quería continuar las negociaciones entabladas con dicha Sociedad en la citada fecha, y aceptadas por el Consejo de administración del Banco con importantes reservas, estaba en el caso de retirar con su habitual prudencia la oferta que entonces se había hecho: 2.º Que el Banco en su calidad de mero depositario de los pagarés que por virtud del art. 15 de la ley de 2 de Diciembre de 1872 le fueron entregados para constituir la garantía establecida en los artículos 5.º y 11 de la misma ley, no podía retener estos pagarés contra la voluntad del gobierno depositante cuando el depósito no respondía á los fines de su constitución, ya por la índole de los pagarés depositados, ya por no haberse llevado á efecto la emisión de billetes hipotecarios, y que en su consecuencia al gobierno no estaba en libertad para retirar del Banco los referidos pagarés sin que por su devolución pudiese reconocérsele derecho alguno. Con vista de este dictamen, el Presidente del Poder Ejecutivo, de acuerdo con el Consejo de ministros y con la mayoría del Consejo de Estado, se había servido disponer quedasen terminadas las negociaciones entabladas para otorgar al Banco hipotecario la indemnización antes indicada, ya en concepto de supuestos derechos, ya en el caso de la disolución del mismo.

En 6 de Agosto corriente, el gobernador del Banco hipotecario acusó el recibo de la orden del señor ministro, manifestándole daría cuenta al Consejo y le comunicaría su acuerdo. En 8 del mismo le participó que en sesión de aquel día había emitido el Consejo su voto y acordado se comunicase á la delegación de París, conforme á los arts. 47 y 57 de los estatutos, para que, si no hubiese diversidad de opiniones, el acuerdo pudiera ser válido y que cuando adquiriera tal carácter tendría el honor de comunicarlo.

El Director del Tesoro, en 8 de Agosto, ofició al gobernador del Banco hipotecario, á fin de que, en conformidad á la orden del gobierno del 29 del mes anterior, se sirviera disponer lo conveniente para la entrega en la tesorería central de los pagarés de los bienes nacionales por medio de facturas triplicadas. Participaba al propio tiempo que el día 6 había prevenido telegráficamente á las administraciones económicas de las provincias que ingresasen en sus cajas los pagos que verificasen los compradores de bienes nacionales y los pagarés que estos entregaran, y que recibiesen asimismo los que existieran en poder de los delegados del Banco hipotecario.

El gobernador de este establecimiento respondió el día 10 del mismo mes al anterior oficio, transcribiendo íntegra la comunicación, pasada al ministro de Hacienda, y añadiendo que, con reserva de todos los derechos que al Banco asistían, había dado las órdenes oportunas para que se formasen las facturas triplicadas de los pagarés que estaban en su poder.

#### Consulta.

El gobernador del Banco hipotecario de España, por acuerdo

de su Consejo de administración, consulta sobre cuáles son los derechos que asistan 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 despues 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?

(Se continuará.)

#### CANAL DE SUEZ.

Los ingresos del mes de Setiembre último, sólo por el tránsito, han ascendido á la suma de 1.725.983 frs. 70 cént; y, á pesar de la pérdida sensible que resulta para la Compañía de la aplicación forzosa del tonelaje acordado por la reunión de Constantinopla, ese ingreso es superior aún al realizado en el mismo mes del año 1873. En cuanto al número de buques que han pasado, y que son 92, es triple de los que lo verificaron en 1870, y el aumento del tonelaje mayor todavía. Hé aquí las cifras comparativas del mes de Setiembre en el último quinquenio:

Años.	Buques.	Tonelaje.	Ingresos.
1870...	32	35.226	frs. 407.179'55
1871...	58	53.873	» 612.360'52
1872...	70	116.060	» 1.260.039'75
1873...	80	153.145	» 1.649.610'45
1874...	92	177.903	» 1.752.983'70

De estas cifras, además del aumento creciente en todos conceptos, se deduce que el porte medio de los barcos ha crecido también cada año. Este punto es muy digno de consignarse y hé aquí el tonelaje medio de los buques que han pasado en el mes de Setiembre de cada uno de los años que se expresan:

1870.	1.100
1871.	928
1872.	1.658
1873.	1.914
1874.	1.938

En el mes de Setiembre de este año han pasado nueve buques nuevos, y el que lo ha verificado con un calado mayor ha sido el *Mongol* con 7 metros y un centímetro.

Por una coincidencia singular, el *Mongol* pasaba de un extremo á otro del canal, con sus siete metros de calado, en el momento mismo en que, en París, algunos enemigos de la Compañía de Suez volvían al tema de la acumulación de las arenas en Puerto-Said. Y sin embargo, ¿cuántos puertos hay en el mundo, y entre los más importantes, que tengan un fondo superior al del canal y una entrada más cómoda que la de Puerto-Said?



Es de notar que, en el mes que nos ocupa, han pasado nueve barcos con un calado superior a 6'50 metros: el trasporte francés de guerra *Creuse* ha transitado con 6 metros 85 centímetros. Pero aun hay algo mejor: el vapor inglés *Palestina*, de 2 867 toneladas, procedente de los mares de la India, llegó á Puerto-Said para completar su cargamento; y este buque, completamente cargado, zarpaba de la dársena de Chérif, atravesaba el istmo por el canal y ganaba la alta mar con un calado de 26 pies (*siete metros y noventa y dos centímetros*). Esto vale más que los mejores son dajes, y describe mejor que nada la situación real de la entrada de Puerto-Sid.

En Setiembre, la duración media de la marcha efectiva de los buques, para pasar de un mar á otro, ha sido de 17 horas y 37 minutos.

## VARIEDADES.

### LA ESENCIA DE ROSA.

Si hay algun país apropiado para inspirar á los poetas orientales, es seguramente el valle de Kezanlik, situado al sur de los montes Balkanes, en la Rumelia. Jamás se ha soñado decoración de hadas más primaveral: tan lejos como alcanza la vista, no se descubren mas que rosales, sakis cubiertos de flores; las rocas desaparecen bajo los ramilletes.

Mucho antes de la conquista de Andrinópolis por Amurates I, en el siglo XIV, las rosas de Kezanlik eran ya célebres, y las esencias que de ellas se extraían rivalizaban con las de Persia y del Egipto. Hoy todavía, la esencia de rosa hace vivir á todos los habitantes de este valle. Hé aqui algunos detalles sobre el cultivo de la flor y sobre la fabricación de tan estimado producto.

Las rosas de su color y las blancas de Chio nacen naturalmente en las vertientes de los montes Balkanes: ha sido, no obstante, necesario, para desarrollar la producción, hacer plantaciones nuevas; pero es fácil en Kezanlik obtener trescientos plantones por once francos. Tres años después de puestos en la tierra, los rosales comienzan á producir, y durante diez años no es necesario renovarlos. Los arbustos crecen confiados en sí mismos; el cultivo se limita á quitarles las ramas muertas, pero no se cortan nunca.

A mediados de Mayo es cuando aparecen las flores y cuando el valle presenta una vista admirable. Durante tres semanas se procede á la recolección; pero es necesario que las flores cogidas por la mañana se trabajen el mismo día, si no han de perder nada de su perfume. Al efecto se las pone á destilar en agua durante dos horas; después se sacan y se las hace destilar de nuevo en agua perfumada. La esencia, más ligera, aparece bien pronto en la superficie líquida y es fácil recogerla con una cuchara.

Se necesitan 26 kilogramos de rosas, ó próximamente 130.000, para producir 30 gramos de esencia; y cuando se diga que la producción de Kezanlik está evaluada en 2.000 kilogramos de ella, se podrá formar una idea del número de rosas que nacen en el valle. Un kilogramo de esencia vale 1.000 francos por término medio.

Para el trabajo de la recolección y la destilación, se emplean principalmente las mujeres y los niños, cuyo salario es de 50 céntimos de franco al día.

A mediados de Junio es cuando las esencias nuevas aparecen en el mercado y se expiden para los puertos vecinos. Frecuentemente, los comerciantes encargados de vender este precioso perfume, lo falsifican mezclándole olores mucho más comunes. Uno de los fraudes más usados consiste en añadir á la esencia de rosa un tercio ó un quinto de esencia de geraneo de Anatolia. Esta última falsificación está admitida ahora como usual en el comercio.

La industria elegante que acabamos de describir constituye la riqueza de los habitantes de Hezanlik, en número de 12.000, de los cuales 8.000 son búlgaros y los 4.000 restantes mahometanos.

Esta industria pudiera muy bien establecerse en España, donde hay comarcas extensas, como las dehesas de Extremadura, donde sería facilísimo extender á poquísima costa el cultivo y desarrollo de los rosales.

## CRÓNICA.

**Tristísima estadística.** Según el *Mercantil Valenciano*, en la línea férrea de Almansa á Valencia y Tarragona han causado los carlistas, durante sus correrías, un empleado muerto, cinco heridos, 57 apaleados y presos; 20 estaciones incendiadas, 19 puentes destruidos, 9 locomotoras destruidas, 73 coches, 74 vagones y 48 gabinetes telegráficos destruidos, y 93 kilómetros de vía arrancada é inutilizada.

**Estacion de Córdoba.** El ministro de Fomento ha nombrado al inspector general de Caminos, Canales y Puertos D. Eugenio Barron, para que, examinando la debatida cuestión del emplazamiento de la estación del ferro-carril y de la actual de Córdoba, y oyendo á las Compañías interesadas proponga la solución más conveniente para que el servicio público se verifique del modo más seguro y ventajoso posible, conciliando los intereses de las Compañías, sin que se lastimen los generales del país que merecen preferente atención y especial cuidado.

**Alcalá de Guadaira.** En la línea férrea de Alcalá de Guadaira se está terminando el enorme desmonte que se practica á la salida de aquel pueblo en dirección á Mairena. Los trabajos de la vía llegan á Marchenilla, y seguirán con actividad en dirección á Gandul, con el fin de que los trenes puedan llegar á Mairena en lo próxima feria.

**Nafragio.** Según noticias de las islas Marianas, el bergantín inglés *Leonora* ha naufragado en Strong Island. El vapor *Panay* llevó á Manila al piloto y cuatro marineros salvados del naufragio.

**Abordaje.** Dice el *Avisador marítimo de Cádiz*, del 5 del actual:

«Con referencia á viajeros llegados en el día de Tarifa, hemos sabido que la barca inglesa que chocó con el vapor español *Bayo*, ha sufrido la misma suerte que este buque, habiéndose sumergido totalmente; pero sin que tampoco haya experimentado la tripulación pérdida alguna personal, pues todas las que la componían fueron recogidos por un vapor.

El buque inglés, procedía del puerto de Orán, y venía cargado con espartos y otros efectos. El nombre de dicha embarcación y el punto á donde se dirigía, así como los detalles de este siniestro que más pueden interesar, lo diremos tan luego como recibamos las noticias que al efecto tenemos pedidas por conducto fidedigno. Con arreglo á ellas rectificaremos cualquiera inexactitud que en el presente número y los anteriores hayamos podido cometer.»

**Nuevo gas de alumbrado.** Ha llegado últimamente en Nueva-York un inglés, inventor de un procedimiento para hacer gas de las aguas inmundas, sacando 47 pies de gas por cada litro de dichas aguas, con la ventaja, de que un pie de gas de inmundicia produce tanta luz como tres pies del de carbon, siendo la llama más clara, más pura y más saludable.

**Ferro-carriles norte-americanos.** En los últimos cinco años desde 1870, se han construido en los Estados-Unidos 24.000



millas, ó sean 38 616 kilómetros de ferro carriles; es decir, tantos como reunen Inglaterra y Francia desde que empezaron el establecimiento de las vías férreas.

**Cable costero.** Parece que pronto quedarán vencidas algunas dificultades que han contrariado el que se acometan ya los trabajos para tender los cables submarinos desde Barcelona, Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga y Cádiz, cuyo coste está presupuestado en 36 millones, según los estudios de la empresa concesionaria.

**Línea de Zaragoza á Barcelona.** Según telegrama recibido de Barcelona, ha quedado restablecido el servicio de trenes de la Compañía del ferro carril de Zaragoza á Pamplona y Barcelona hasta Tarrasa, sin perjuicio de ir reparando los desperfectos existentes en la vía de Manresa y más allá á, fin de ampliar la explotación á dichos puntos á medida que sea posible.

**Canje de obligaciones.** Dispuesto que se proceda á la renovación de las obligaciones generales del Estado por ferro carriles por vencer su último cupón en 1.º de Julio último, y estando ya disponibles las que han de sustituirlas, la Junta de la Deuda ha acordado que se dé principio al canje por las de 20.000 reales de capital y las de Alar á Santander con el fin de facilitar la operación, lo cual se verificará según las reglas que la *Gaceta* del 15 ha publicado.

**Puerto de Agaeta.** Se han comunicado las órdenes al ingeniero jefe de Canarias para que las obras del muelle de Agaeta se ejecuten por medio de contrata.

**Indemnización.** Se han pedido á la Dirección general de ferro-carriles del Mediodía los documentos y datos necesarios para fijar la indemnización que deben obtener las familias de los cuatro empleados de la empresa fusilados por los carlistas en Pozo-Cañada.

**También los faros.** Los actos de salvajismo de los carlistas no se limitan á los ferro carriles.

El día 7 del actual á las cinco de la tarde se presentaron en el faro de Híguera cuatro oficiales carlistas, y después de hacer pedazos con dos hachas el aparato, linterna, lámparas y varios muebles y efectos del establecimiento, obligaron al torrero con terribles amenazas á abandonar el faro.

Quisiéramos que se nos explicaran las ventajas militares de este acto de barbarie.

**Líneas telegráficas.** Se están recomponiendo los hilos telegráficos de la línea de Bayona á Irun.

—Ha llegado á Bilbao la comisión que debe entender en la colocación del cable entre San Sebastian, Santander y Bilbao.

—El líneas funcionaban con perfecta regularidad todas las líneas telegráficas de España.

**Proceso Duvernois.** Dice una carta de París del día 10:

«Hoy empiezan los debates del proceso Duvernois. Los diarios bonapartistas abogan por el acusado. La *Liberté* publicó una carta de Emilio de Girardin, diciendo no era posible considerar como estafador á un hombre que, habiendo sido ministro de Comercio al declararse la guerra, y habiendo contratado los cuantiosos abastecimientos de París, había salido del poder sin fortuna alguna. El *Gaulois* de hoy hace una reseña de los antecedentes del Banco territorial de España, en la cual se esfuerza por probar que la catástrofe de este establecimiento se debe á que Duvernois fué

engañado por Fornerod y Caperon, que se habían comprometido á proporcionar los fondos sociales hasta la concurrencia de 14 millones de reales, y que no entregaron finalmente un maravedí.

«Añade que Duvernois tomó prestados 125.000 francos sobre títulos de la Sociedad para atender á los gastos generales, y que cuando fué citado por el juez vino expresamente de Florencia á constituirse preso, en los momentos en que acababa de negociar con los banqueros Mordaunt un préstamo de 5 millones de francos y recibido 600.000 francos á buena cuenta, con los cuales había hecho frente á todos los compromisos y asegurado la prosperidad de la Sociedad.

«Ahora veremos lo que dice el fiscal, que será probablemente muy distinto.»

## SERVICIO DE LOS FERRO-CARRILES.

La Compañía de los caminos de hierro del Norte y de Alar á Santander tiene el honor de informar al público que, á contar desde el 15 del corriente, la concesión del almacenaje gratuito por el plazo de un mes, quedará reducida á 15 días.

Santander 13 de Noviembre de 1874.

## GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

### JUNTAS GENERALES.

**Sociedad general del Crédito moviliario español.**—El Consejo de administración de esta Sociedad tiene el honor de poner en conocimiento de los señores accionistas de la misma que no habiendo podido celebrarse por falta de suficiente número de acciones depositadas la Junta general extraordinaria convocada para el 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 reunión.

Los depósitos se recibirán todos los días 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 Halévy.

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

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

—El Consejo de administración de esta Compañía tiene el honor de convocar á los señores accionistas de la misma para una Junta general extraordinaria, que deberá celebrarse el sábado 28 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 reunión es:

1.º Oír una comunicación del Consejo, relativa á la agregación 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 operación é introducir en los estatutos



tos 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 Halévy.

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

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

#### TITULOS Y DIVIDENDOS.

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

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

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

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

**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.

**Banco de España.**—Desde el día de mañana, previa exhibición del resguardo de depósitos, se entregarán por el Banco á los respectivos deponentes una de las facturas con que han sido presentados en la Dirección general de la Deuda, para percibir los in-

tereses correspondientes al primer semestre de este año, los cupones de las obligaciones del Estado por subvención á ferro-carriles.

Además, los interesados que con arreglo á lo anunciado en 5 de Julio último solicitaron la entrega en rama de los cupones vencidos en 1.º del propio mes, pueden presentarse á recogerlos de estas oficinas, previa exhibición tambien en la Caja de efectos de los resguardos de Depósito.

Por último, se ruega á los respectivos deponentes se presenten á recoger la parte en papel realizada por intereses correspondientes á semestres anteriores.

Madrid 16 de Noviembre de 1874.—El secretario, Manuel Ciudad.

#### GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

CONSERVACION

48 RS. ARROBA

Y

DE

BLANCURA

26 LIBRAS.

DE LAS

Y



ROPAS LAVADAS CON ELLOS.

SE SIRVEN Á DOMICILIO.

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

NOTA. Para que no se confundan con las otras 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 río Pisuergra, á la parte Sudoeste, un kilómetro de distancia de la ciudad de Valladolid.

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

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

SE COMPRE 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 impresion cuatro láminas con figuras geométricas.

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

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

DEL MISMO AUTOR.

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

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

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



**MECHAS DE SEGURIDAD**

PARA BARRENOS.

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

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

**GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.**

AÑO XIX.

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

**GACETA INTERNACIONAL.**

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

Redaccion: 12, rue Livourne. Bruselas.

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

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

**VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.**

Ponemos en conocimiento de las personas que necesiten 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 Cete ó Marse-  
lla, con indicacion de los dias de salida, precios del pasaje, du-  
racion de la travesia y noticias interesantes acerca de las como-  
didades con que se efectúan los viajes.

**INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO**

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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

**GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO**

DE ESPAÑA Y PORTUGAL.

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

Este cuaderno, que sale á luz el dia 1.<sup>o</sup> 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.

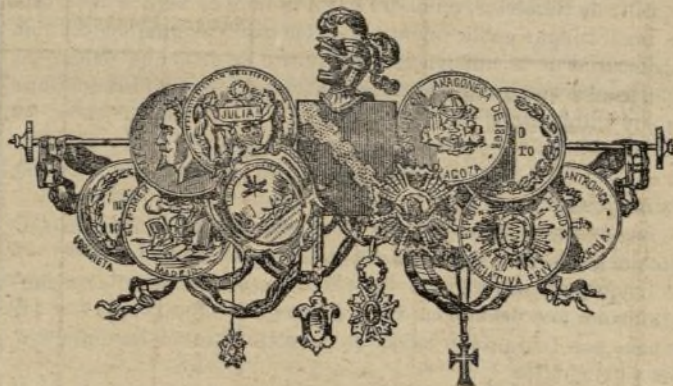
**GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIA.**

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

CASA CREADA POR EL EN 1855,

y enriquecida constantemente con cuantos inventos  
se verifican.

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



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

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

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.				
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.
Madrid á Alic. y Toledo	15 al 21 Octu bre..	21.106	187.697	282.584	470.291	329'32	786.014	550'48	915.733	40'17		
Madrid á Cartagena...												
Albacete á Cartag.												
Alcázar á Ciud -Real												
Manzanares á Córdoba.	28 al 13 Nov....	4.604	71.693	286.010	310.708	124.435	235.846	434'34	56.089	86'51		
Norte de España.....												
Tudela á Bilbao.....												
Valencia á Almansa y												
Tarragona .....	29 al 4 Nov .....											
Sevilla á Cádiz.....												
Córdoba á Sevilla.....												
Zaragoza á Barcelona.												
Barcelona á Pamplona.	28 al 3 Nov.....											
— á Francia.....												
— á Tarragona.												
— á Sarriá.....												
Lérida á Reus y Tarrag.	22 al 28 Octubre...				189.913		275.980	86.066				
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.....												



## COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 14 AL 20 DE NOVIEMBRE DE 1874.

CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.		Daño.	Beneficio
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	11 87	11 95	11 95	12 02	1 25	12 20	Albacete.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	11 90	11 92	11 95	12 05	..	12 20	Alicante.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	16 ..	15 95	15 90	16 15	..	16 50	Almería.....	..	1/2
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..	Avila.....	1/2	..
Material del Tesoro no preferente con interés...	..	..	..	..	..	..	Badajoz.....	..	1/4
Bonos del Tesoro.....	43 90	44 ..	44 ..	44 20	45 20	45 30	Barcelona.....	..	1/4
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda idem.....	..	..	..	..	..	..	Búrgos.....	..	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Caceres.....	1/2	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	100 50	101 ..	101 ..	101 ..	..	102 ..	Cádiz.....	..	3/8
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6 <sup>o</sup> /100 anual	..	..	..	..	..	..	Castellón.....	par	..
Emisión de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real.....	1/4	..
Idem de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Córdoba.....	par p.	..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Coruña.....	3/4	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Cuenca.....	..	..
Idem de 9 de Marzo de 1853, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Gerona.....	1/4	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Granada.....	..	1/8
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.	..	..	..	..	..	..	Guadalajara.....	par p.	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs.	21 60	21 85	21 85	22 35	23 ..	23 ..	Huelva.....	..	1/4
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	21 15	21 30	21 50	21 90	22 45	22 50	Jaén.....	par	..
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	22 20	22 25	León.....	..	1/2
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..	Lérida.....	..	1/4
Acciones de Banco de España.....	139 50	138 50	138 50	138 ..	135 25	135 ..	Logroño.....	par	..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..	Lugo.....	..	..
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	Málaga.....	3/4	..
	..	..	..	..	..	..	Murcia.....	..	3/8
	..	..	..	..	..	..	Orense.....	..	1/8
	..	..	..	..	..	..	Oviedo.....	par	..
	..	..	..	..	..	..	Palencia.....	..	1/4
	..	..	..	..	..	..	Pamplona.....	..	..
	..	..	..	..	..	..	Pontevedra.....	1/4	..
	..	..	..	..	..	..	Salamanca.....	..	1/2
	..	..	..	..	..	..	San Sebastián.....	..	1/2
	..	..	..	..	..	..	Santander.....	7/8	..
	..	..	..	..	..	..	Santiago.....	1/2	..
	..	..	..	..	..	..	Segovia.....	..	1/3
	..	..	..	..	..	..	Sevilla.....	1	..
	..	..	..	..	..	..	Soria.....	..	1/2
	..	..	..	..	..	..	Tarragona.....	..	..
	..	..	..	..	..	..	Teruel.....	par	..
	..	..	..	..	..	..	Toledo.....	3/4	..
	..	..	..	..	..	..	Valencia.....	..	3/8
	..	..	..	..	..	..	Valladolid.....	..	1/4
	..	..	..	..	..	..	Vitoria.....	..	3/8
	..	..	..	..	..	..	Zamora.....	1/4	..
	..	..	..	..	..	..	Zaragoza.....	par	..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 11 AL 17 DE NOVIEMBRE.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 11.	DIA 12.	DIA 13.	DIA 14.	DIA 16.	DIA 17.		
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	11 97	12 15	12 10	12 07	12 65	12 52	Londres, á 90 d/f.....	49'15 ..
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	..	..	..	..	..	..	Paris, á 8 d/v.....	5'09 ..
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	16 81	17 11	16 90	16 95	17 65	17 45	Hamburgo, á 8 d/v....	.. ..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Génova, á 8 d/v.....	.. ..
Sociedad catalana general de crédito.....	55 ..	55 ..	55 50	55 ..	55 ..	55 ..		
Banco de Barcelona.....	83 ..	83 ..	83 ..	83 ..	83 ..	83 ..		
Crédito mobiliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..		
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..		
Sociedad de crédito mercantil.....	23 50	23 50	23 50	23 75	23 50	22 50		
Camino de Barcelona á Francia.....	38 25	38 51	39 ..	39 50	38 50	35 50		
— de Tarragona á Barcelona.....	58 50	58 75	59 ..	60 ..	59 ..	58 75		
— de Zaragoza á Barcelona.....	21 25	22 ..	22 ..	22 ..	22 ..	22 50		
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..		
Aumentado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..		

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

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS
de los	de	reembolsa-	FIJO.	de los	de la	de	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.		VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	789.688	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	Paris 6 de Nov..... 218 *
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Norte.....	— — — 204 50
1859.....	92.618	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99 —	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 3 Nov.... 310 *
1859.....	177.044	1.900	57	Enero.—Julio.	.. 99 —	Zaragoza á Pamplona...	— — — 129 *
1856.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	desde 1861 47 —	Córdoba á Málaga.....	— — — 58 *
..	280.000	..	57	..	..	Córdoba á Sevilla.....	— — — 225 *
..	..	..	..	..	..	Sevilla á Jerez.....	— — — 65 *
..	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9 —	Ciudad-Real á Badajoz...	— — — 43 *
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 47 50
..	..	..	..	..	..	Targ. á Martorell y Barc	— — — 95 25
..	..	..	..	..	..	Noroeste.....	Bruselas 5 Nov.... 59 *
..	..	..	..	..	..	Lérida á Reus.....	Paris 6 de Nov..... 23 *
..	..	2.000	3 0/0	..	..	Barcelona á Gerona.....	Barcelona..... 97 *
..	..	1.900	3 0/0	..	..	Almansa á V. y Tarrag.	— — — 17 50
1871-72.....	14.000	1.900	68 50	Febrero.....	desde 1874 50 —	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª serie ..
						Villalba á Segovia.....	Madrid..... 665 *
						Gran Central-Peninsular	

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