

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

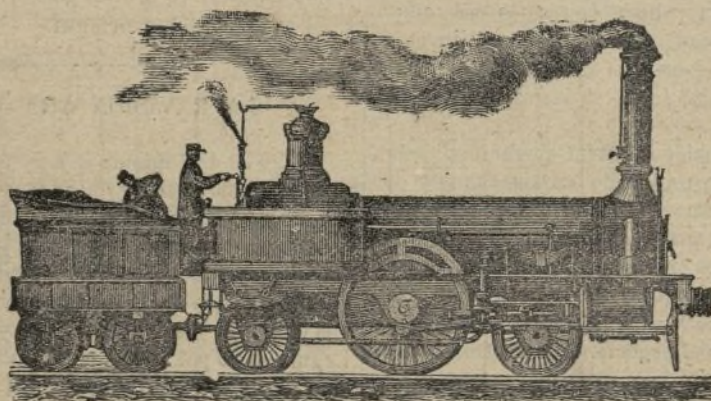
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION

Madrid y Provincias.

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

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150
Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

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

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

RESÚMEN.

Banco territorial de España.—Revision arancelaria de 1875.—Las crisis financieras é industriales en el porvenir.—Pre sa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro carriles extranjeros.—Los ferro-carriles baratos.—Ferro-carril asiático de Europa á las Indias.—Banco hipotecario de España.—Locomotoras sin fuego.—Faros.—Embarque de trenes.—Bibliografía.—Crónica.—Subastas.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

BANCO TERRITORIAL DE ESPAÑA.

El proceso y condena de Mr. Clemente Duvernois por abusos y estafas en la administracion del *Banco territorial de España* ha sido, con razon, el asunto que ha preocupado más la atencion, tanto aquí como en el extranjero, de las gentes de negocios. Este suceso ha venido á demostrar dos cosas:

1.ª El gran fundamento con que el Consejo de Madrid se apresuró á retirar su confianza al ex-ministro francés, hoy condenado por los tribunales de su país, y á salvar su responsabilidad en tiempo oportuno;

2.ª Que en los negocios de España, tan mal tratados por una buena parte del público y la prensa francesa, rara vez en los que resultan turbios ó desastrosos, dejan de figurar en primera línea gentes extrañas á nuestro país.

Esto sentado, nos limitaremos á reseñar lo acontecido en tan lamentable asunto; y para este propósito, nada mejor que reproducir la exposicion de los hechos tales como los exponen los periódicos franceses.

«El 9 de Noviembre principió en la sala sétima del tribunal correccional de París la causa seguida á M. Clement Duvernois, Fornerod y consortes, por abusos y estafas en la administracion del *Banco territorial de España*. Este proceso ha escitado poderosa-

mente la curiosidad pública, y vamos á dar de él una noticia suficiente para que puedan formar juicio nuestros lectores.

Ha dirigido los debates como presidente Mr. Millet, siendo representado el ministerio público por Mr. Daboís, abogado de la República.

Los acusados presentes eran: Mr. Clemente Duvernois, antiguo ministro, que tenia por defensores á Mr. Denté y Mr. Grandpeerret; Mr. Fornerod, antiguo banquero, condenado ya en el asunto del Crédito territorial suizo, que tenia por defensor á Mr. Lachaud; Mr. Barré, cajero de los títulos del Banco territorial, defensor Mr. Crisson.

Estos son los acusados presos; los que están en libertad son: Mr. Alejandro Duvernois, hermano de Mr. Clemente, defensor Mr. Desmarests; Mr. Jauret, redactor del periódico *L'ORDRE*, fundado por Mr. Clemente Duvernois, defensor Mr. Nogent Saint-Laurent.

Hay además otros acusados fugados, á saber: Mr. Rasetti y Mr. Paulino Caperon, á quienes se ha juzgado en rebeldía.

Después de un interrogatorio de forma, cuyo único objeto era hacer constar la identidad de los acusados, se concedió la palabra al abogado de la República, Mr. Dubois, para exponer los hechos, el cual dijo:

«El Banco territorial de España fué fundado en Madrid el 10 de Marzo de 1869 por socios españoles; pero era una empresa que nació muerta. El capital anunciado era de 100 millones, dividido en 200.000 acciones; pero no se hizo aportacion alguna, y durante tres años no se pensó siquiera en la aportacion de la tercera parte del capital, condicion exigida para la constitucion de la Sociedad. De consiguiente, la irregularidad data desde la fundacion misma.

Solo á fines de 1872 fué cuando Mr. Duvernois se mezcló en la empresa. Tratábase entonces de hacer de la Sociedad que agonizaba en España una empresa francesa. Mr. Duvernois intervino con Mr. Fornerod, y después de haber celebrado un convenio con los antiguos administradores, fué nombrado presidente del Consejo de administracion.

Este segundo período de la empresa debia señalarse por diversos incidentes: varios administradores españoles poco satisfechos

de la marcha del asunto, y entre ellos el marqués de Remisa, dieron su dimision.

Mr. Duvernois no se desanimó y asumió sobre sí sólo la responsabilidad de las operaciones.

Quiso obtener primero la cotizacion oficial en Madrid, á fin de adquirirla en Francia, y con ese objeto se entregó á operaciones que en la informacion preventiva califica de estafas. Se reunió una pretendida Junta de accionistas que, sin poderes, autorizó una emision de 30 millones en acciones. Al mismo tiempo gracias á operaciones bursátiles, se hizo subir las acciones á 625 frs. (Pronto debian bajar á 30).

El 20 de Febrero surgió otro incidente, Mr. Caperon uno de los administradores, fué preso como implicado en los asuntos del Crédito comunal; fué preciso dar nuevas bases al Banco territorial, y en su consecuencia celebró Mr. Duvernois un nuevo convenio. Habianse disipado 700.000 francos en las primeras operaciones; pero el nuevo convenio no hizo más que acelerar la ruina. Mr. Duvernois, fulto de recursos, trata de vender acciones, y distribuye dividendos ficticios para sostener el negocio. La catástrofe fué sólo aplazada, la caja estaba vacía y á los empleados se les pagaba en acciones.

Entonces se organizaron dos sindicatos para la emision de las acciones. Lo operacion fué desastrosa á pesar de la gran publicidad que Mr. Duvernois se afanaba por dar á su empresa.

Se instituyó un tercer sindicato que no fué más feliz que los anteriores.

Un hecho extraño á la empresa apresuró la solucion. El 5 del Noviembre ús 1873 quebró una casa holandesa que sostenia al Banco. Intervinieron los acreedores, hicieron embargar el mobiliario y fueron presentadas 150 demandas de declaracion en quiebra. Mr. Duvernois no dejó, sin embargo, de luchar. El 17 de Febrero de 1874 vendia 50.000 acciones y propagaba nueva publicidad.

Vanos esfuerzos: la quiebra era inminente, y el 14 de Abril de 1874 era arrestado Mr. Duvernois.

Formóse entonces el estado de la Sociedad, y resultó que el activo era nulo y que el déficit que Mr. Duvernois fijaba en francos 1.900.000 era en realidad de 2.900.000.

La quiebra fué declarada el 16 de Abril. Esta exposicion, dice el abogado de la República, basta para demostrar lo que era el Banco territorial. Fué fundado sin capital suscrito, prescindiendo de la ley y funcionó sin fiscalizacion.

Para sostenerlo se apelo á emisiones sin medida, á repartos de dividendos ficticios, y el sumario hace cargo á los administradores de abusos de confianza y de diversas estafas ó conatos de estafa en la redaccion del balance que Mr. Duvernois formó el 31 de Octubre de 1873.

Decian ellos entonces: «Los beneficios son de 7.600 000 francos,» cuando habia 1 200.000 francos de deuda.

Esta es, concluyó Mr. Duvois, la exposicion histórica del asunto. A cada día su obra: «hoy la historia; mañana la justicia.

Véase ahora, con referencia al informe dado por el perito Mr. Magnin, el empleo atribuido á los 2.907.000 francos que forman el pasivo de la quiebra, segun las noticias que pudo aquel recoger:

Setecientos diez y nueve mil francos, completamente perdidos, invertidos en diferentes empresas que no han tenido resultado alguno.

Ciento treinta mil francos de comision abonados á Hugelman é Ilan.

Un millon setenta y cuatro mil francos por gastos de toda especie en Paris y dinero enviado á Madrid, sin que se haya sabido en que ha sido invertido.

Doscientos setenta y dos mil francos porque aparecen deudores Rasetti y el conde Choiseul.

En cuante al resto, ó sea unos 700.000 francos, concluye di-

ciendo Mr. Magnin, es materialmente imposible señalar su empleo por los libros.

Hasta el día 25 no se ha publicado la sentencia, por la cual Mr. Clemente Duvernois ha sido condenado, por los delitos de abuso de confianza y estafa, á dos años de cárcel y 500 francos de multa. Sus tres cómplices han sido tambien condenados á prision.

LA REVISION ARANCELARIA DE 1875.

El día 30 de Junio de 1875 concluye el primer periodo de seis años prefijado por la ley arancelaria de 1869, para la trasformacion del antiguo sistema aduanero, hijo de las más absurdas teorías económicas, en un sistema meramente fiscal, favorable á la libertad del comercio. Desde 1.º de Julio de 1875, deberá regir un nuevo arancel, que ha de formarse rebajando hasta el tipo de 15 por 100 del valor los derechos *extraordinarios* que en el vigente no lleguen al 20 por 100, y reduciendo los superiores á este último tipo en un tercio de la diferencia que hay entre el derecho actual y el máximo de 15 por 100 señalado en la citada ley de 1869. El segundo tercio de dicha diferencia ó exceso sobre el máximo legal, se suprimirá el 1.º de Julio de 1878, y el último en igual día de 1881.

Las Cortes constituyentes resolvieron por este procedimiento gradual la importante cuestion aduanera, objeto desde muchos años antes de la revolucion de 1868 de empeñados y ardientes debates entre los llamados *proteccionistas* y los partidarios de las buenas doctrinas económicas.

Pocas reformas se han hecho en España con mayor preparacion y más detenido estudio. Una experiencia de veinte años, confirmando en todas sus partes las teorías de la ciencia económica, habia hecho conocer la necesidad de abandonar el sistema formulado en los aranceles de 1849. Nadie, al verificarse la revolucion, se atrevia á negar la verdad de los principios liberales. Los hombres más afectos al *proteccionismo* y más interesados en su conservacion, confesaban que la libertad es el régimen natural y moral del comercio exterior, como del interior, y aceptaban, por lo tanto, la reforma, limitando sus pretensiones á la concesion de un plazo bastante largo para suavizar el transito del antiguo al nuevo sistema aduanero, de modo que se evitasen las perturbaciones, que una trasformacion demasiado repentina podia, en su concepto, causar á determinadas industrias.

No pueden ciertamente quejarse los proteccionistas de haber sido desatendidos por las Cortes constituyentes. La mayoría de esta Asamblea era libre-cambista, y debia necesariamente serlo, porque la libertad de comercio tiene el mismo fundamento racional que las demás libertades y derechos individuales reconocidos y consagrados en el título primero de la Constitucion de 1869.

Pero, al resolver la cuestion aduanera, aquellas Cortes, si bien proclamaron resueltamente el principio del libre-cambio, suprimiendo todas las prohibiciones existentes, y declarando que la aduana habia de ser en adelante un instrumento fiscal, sin otro objeto que el de proporcionar recursos al Tesoro, adoptaron, segun hemos dicho, el procedimiento gradual; haciéndose la trasformacion en el largo plazo de doce años, durante los cuales habian de continuar recargados con altos derechos de importacion, llamados *extraordinarios*, los principales artículos de comercio procedentes del extranjero.

No es del caso examinar las causas que movieron á las Cortes de 1869 á tratar al proteccionismo con tan innecesaria benevolencia. Para nuestro objeto basta consignar que fueron atendidos hasta con exceso los lamentos y reclamaciones de los partidarios de dicho régimen, condenado ya por la opinion pública, y que, si en otras materias aquellas Cortes fueron radicales y revolucionarias, en la cuestion aduanera obraron con prudencia verdade-

ramente meticulosa, quitando todo pretexto de queja á los intereses que con la reforma pudieran creerse lastimados. Una breve reseña de la ley de 1869 demostrará la exactitud de nuestras afirmaciones.

Estableció esta ley tres bases principales para la reforma:

- 1.^a La supresion inmediata de las prohibiciones;
- 2.^a La clasificacion de los derechos en *extraordinarios, fiscales y de balanza*;
- 3.^a La reduccion de los derechos *extraordinarios* á los tipos *fiscales* en un plazo total de doce años, compuesto de un primer período de seis años, y de otros dos periodos de tres años, cada uno.

Dedúcese de estas bases principales que la ley de 1869 abandonó definitivamente el sistema llamado protector, y sólo por un espíritu de equidad, y por ciertas consideraciones políticas, conservó durante algun tiempo los procedimientos de este sistema, calificándolos de *extraordinarios*; es decir, inadmisibles en buenos principios para una legislacion racional y permanente de la industria y del comercio. La citada ley entraña, pues, un cambio radical en el carácter y fines de la aduana; cambio que, arrancando de un punto de partida conocido, se realiza gradualmente en un plazo más que suficiente para que los intereses económicos del país se trasformen y preparen, sin trastornos ni pérdidas, á la nueva y fecunda vida de la libertad industrial.

El punto de partida para esta transicion debía ser el arancel que el ministro de Hacienda, habia de formar con sujecion á las siguientes prescripciones, consignadas en la misma ley.

«Libertad de importacion y exportacion de todas las mercaderías, sin más excepcion que los artículos cuya circulacion prohiban las leyes penales, las de seguridad pública y las relativas á efectos estancados. Impuestos sobre importacion de tres especies:

1.^o *Extraordinario*, que podrá llegar en la generalidad de las mercancías al 30 por 100 del valor del género, y al 35 por 100 en ciertos artículos prohibidos en el arancel anterior, y en los que, por lo elevado de su precio, ó por ser su consumo general, aunque no de necesidad absoluta, pudieran soportar semejante recargo;

2.^o *Derecho fiscal*, que podria llegar al 15 por 100 del valor;

3.^o *De balanza*, consistente en una pequeña cantidad por unidad de cuento, peso ó medida.» A la exportacion sólo habian de pagar derechos algunos artículos determinados, no pudiendo pasar aquellos de 10 por 100 del valor.

Para redactar el arancel, se clasificaban las mercaderías «por agrupaciones genéricas, y no por minuciosas subdivisiones específicas; tomando como precio-tipo del género, para la imposicion del derecho, el de la especie de importacion más abundante de los comprendidos en cada grupo.» La valoracion de los géneros se hacia «tomando el promedio de los precios que tuviesen los artículos en los puntos de adeudo de las costas y fronteras, y en todos los casos el tanto por ciento debía convertirse, para la imposicion concreta, en un tanto fijo á la unidad del peso, medida ó cuento.»

Formado el arancel con arreglo á estas prescripciones, y constituido así el punto de partida, «debían conservarse sin alteracion alguna durante seis años los derechos llamados *extraordinarios*, correspondientes á los artículos que en el anterior arancel tenían derecho protector; empezando despues las rebajas graduales, hasta que todos los derechos quedasen encerrados, despues del plazo total, segun antes hemos dicho, dentro de un máximo de 15 por 100.»

Como complemento de las anteriores medidas, estableció la ley de 1869, para seguridad de la industria y del comercio, la prohibicion expresa de alterar por órdenes ó decretos los derechos arancelarios, fuera de las épocas marcadas; concediendo al gobierno solamente la facultad de «reformular cada tres años las *clasificaciones*, segun aconsejara la experiencia.»

Por último (prescindiendo de varias prescripciones de secundario interés), mandó tambien la ley que «una comision especial de valoraciones formase y publicase anualmente las tablas de precios de las mercaderías; debiendo servir estos precios para la rectificacion del arancel al rebajar los derechos extraordinarios en la conclusion de cada período.»

Basta leer estas bases para convencerse de que no era posible, dado el criterio liberal de las Cortes constituyentes, y el absoluto descrédito en que habian caido y continúan hoy, las doctrinas del *proteccionismo*, llevar más allá el respeto de los intereses creados. En ningun otro país se han concedido á esos intereses, al hacer las reformas aduaneras, condiciones más favorables para prepararse á la vida de la libertad industrial.

Punto de partida con derechos de 30 y 35 por 100; rebaja lenta y graduada de esos derechos, con arreglo á bases fijas é inalterables durante doce años; y al fin de ese período, derechos todavia muy altos del 15 por 100.

Los proteccionistas, pues, aunque vencidos en 1869, obtuvieron de las Cortes cuanto razonablemente podian apetecer. Ocurrieron luego más aun del gobierno, que cometi6, queramos creer que de buena fé, al interpretar la ley para la formacion del nuevo arancel, algunos errores de bastante bulto, favorables casi todos á las pretensiones de los proteccionistas. La exageracion en muchos de los valores que habian de servir de tipo para la imposicion del derecho, la conservacion de prohibiciones y primas ilegales; el desacierto al formar las agrupaciones, y otros defectos no ménos importantes, que en otra ocasion hemos examinado detenidamente (1), produjeron que el punto de partida, ó sea el arancel de 1869, se diferenciase del antiguo mucho ménos de lo mandado por el legislador, disminuyéndose así por el momento de un modo notable el alcance y la eficacia de la reforma.

Parecia natural que los partidarios del sistema proteccionista, tan generosamente tratado en 1869, despues de haber sido vencido ante la opinion pública y en el terreno de la legalidad, se hubieran resignado y aceptado de buena fé las bases de la ley aduanera, respetándola durante el plazo de los doce años, y esperando á que los efectos necesarios de la misma reforma, patentizasen quien poseia la verdad económica, si los proteccionistas ó los partidarios del libre-cambio.

Pero esto que parece natural y ha sucedido en otros países, no lo es por lo visto en España; porque los proteccionistas, lejos de seguir esta conducta, empezaron desde el dia siguiente á la reforma á combatir esta con más ó ménos reserva, y hoy, al aproximarse el fin del primer período de seis años, y con él la primera rebaja importante de los derechos extraordinarios, levantan ya pública bandera contra la ley de 1869, y excitan al gobierno á que no la cumpla y vuelva á tomar por norma de sus actos el error y la injusticia, que formaban la base del absurdo y ruinoso sistema aduanero anterior á la ley mencionada.

Si no estuviéramos en España; si viviéramos en un país donde las leyes sólo por el poder legislativo, y despues de una discusion solemne, pudieran ser reformadas; donde la opinion pública tuviera la influencia decisiva que en estos asuntos le corresponde; donde las influencias de salón ó de oficina fueran impotentes; donde solo llegaran á los altos puestos del gobierno y de la administracion del Estado hombres de eminente capacidad y rectitud acrisolada, las gestiones y trabajos de los proteccionistas no nos causarían inquietud de ningun género.

Siendo la opinion pública favorable, como lo es hoy, al libre cambio; habiéndose comprobado de una manera patente, con los efectos de la reforma, la verdad de nuestros principios; y no pudiendo, además, el gobierno revocar por sí la ley, ni aun suspender su cumplimiento, ¿que temor habian de inspirarnos los sofismas y las declamaciones, tantas veces refutados, del proteccionismo?

(1) Dictámen presentado en Noviembre de 1870 á la comision parlamentaria encargada de examinar el arancel de aduanas por el autor de estas líneas, individuo de dicha comision.

Desgraciadamente, no sucede así. En nuestro país siempre, y mas en circunstancias como las actuales, no basta que la razón la opinión general y la ley apoyen de consuno un estado de cosas, para que los interesados en él puedan tener seguridad de conservarlo.

Las reformas liberales, muy especialmente, se hallan siempre en peligro, y la opinión particular de cualquier microscópico grupo político basta muchas veces para modificar, y hasta para destruir, las instituciones que parecen más sólidamente establecidas y acreditadas.

Por eso nos alarman las pretensiones de los proteccionistas, claramente manifestadas en ciertos escritos que ha dirigido al gobierno el *Fomento de la producción nacional de Barcelona*, y en otras gestiones de que hemos tenido noticia. Por eso tomamos la pluma para combatirlos por los únicos medios que tenemos á nuestro alcance; esto es, llamando la atención de la opinión pública sobre este importantísimo asunto y excitando el celo de los amigos de la libertad de comercio, tan laboriosamente conquistada, para que acudan á defenderla en la crisis del año próximo venidero, contra los ataques del error y la poderosa influencia de los intereses que se suponen perjudicados por la reforma de 1869. Por nuestra parte, dispuestos estamos á emprender esta tarea, sólo ó acompañados, obedeciendo al dictado de nuestra conciencia que nos presenta como un deber sagrado é ineludible la continuación de la lucha que durante tantos años hemos sostenido contra el proteccionismo.

GABRIEL RODRIGUEZ.

(La América).

LAS CRISIS FINANCIERAS É INDUSTRIALES

EN EL PORVENIR.

Durante los últimos cincuenta años, se ha realizado en las transacciones un cambio tan grande que, lejos de preguntarnos, cómo ciertos publicistas, si los negocios se manejan ó no en el día como antes, no vacilamos en afirmar que esta revolución incontestable no puede provenir más que de una nueva dirección dada á esos mismos negocios. A medida que se ha afirmado este cambio, la industria, produciendo desmedidamente, no ha podido dar salida á su exceso, y ha provocado también, por una plétora periódica, crisis financieras que se han reproducido con una desconsoladora regularidad.

En la fase actual de las transacciones mercantiles, ¿no hay algo que pueda prevenir la reproducción de tales crisis? Se han llevado á cabo, con grandes esfuerzos, trabajos productivos que suministran ellos mismos los medios de emprender otros nuevos. Así, los caminos de hierro han permitido consagrar á otros usos la fuerza de un número considerable de caballos. Igualmente las máquinas, bastándose así mismas, han permitido dedicar á otros trabajos una multitud de brazos que dejaban ociosos. Por una solidaridad natural, las vías férreas y las máquinas se son recíprocamente indispensables; por que, sin el aumento de la producción, no hubiera podido haber aumento de transportes; y, sin las facilidades para transportar, habría mucha menos demanda para la producción.

Las diferentes partes del mundo están ahora tan bien enlazadas las unas con las otras por la electricidad, que se puede comunicar casi instantáneamente con todo centro donde las enormes fuerzas desarrolladas por la industria son mas utilizables. Si un producto llega á faltar en algun punto de la tierra, inmediatamente está informado otro punto donde abunda: un país donde hay un suplemento de cosecha, puede llevarlo á cualquiera otra region del globo amenazada del hambre.

No solamente se ha adquirido una gran potencia de producción, de que las generaciones pasadas no tenían idea, sino que

también se han encontrado facilidades extraordinarias para dirigir y aprovechar esa misma potencia, que da por efectos principales ensanchar los límites del mundo mercantil y unir las naciones entre sí. Y estas profundas modificaciones han influido tanto en el comercio, que realmente lo han transformado.

En el curso de estos cambios, debían naturalmente sobrevenir crisis financieras traídas por el enorme valor de los capitales puestos en movimiento, la concentración del trabajo, las especulaciones desgraciadas, y hasta por la mala fé, que ella sola ha hecho más daño que todas las demás causas juntas.

Ahora que la industria y el comercio se han transformado desarrollándose, que han hecho lo mas difícil de su tarea y se han aprovechado de la lección de la experiencia, ¿las crisis estallarán á intervalos más largos? ó ¿cuando aparezcan, se harán sentir en un círculo más restringido ó más extenso? Es claro que el mundo ha ganado mucho en fuerza y economía, gracias á las inversiones nuevas y al desarrollo de la riqueza comun. Los capitales continúan acumulándose, la fuerza del trabajo se acrecienta y las producciones se multiplican.

Si todas las naciones estuvieran en las condiciones de la Gran-Bretaña, las fábricas del mundo entero no formarían mas que un sólo todo, cuyas partes se sostendrían recíprocamente y harían imposible toda crisis. Pero no sucede así: ciertas naciones se encuentran en estado de acumular un excedente de producción, de la que no tienen necesidad y que vierten á sus vecinas menos favorecidas. En Europa, algunos pueblos, á cuya cabeza están los ingleses, tienen esta posición particular; en ellos sobre todo se ha desarrollado, continuando confinada, la fuerza á que hemos atribuido el cambio de sistema industrial y mercantil: es la transmisión de esta fuerza á las otras comarcas la que puede dar ocasión á otras crisis; y esto se ha demostrado bien por la última de los Estados-Unidos y por la de Viena.

En los Estados Unidos, después de la caída de las casas por cuya intervención se habían suministrado los capitales á los caminos de hierro lejanos, los manufactureros cerraron en gran parte, la industria fabril sufrió un período de parálisis general. Los nuevos ferro-carriles del Este y del Sur dejaron frecuentemente de pagar sus intereses, que fueron á acrecentar en otro tanto sus obligaciones; este fué el primer golpe sentido por las naciones que habían prestado. De los caminos de hierro, el efecto se extendió á las industrias manufactureras, al trabajo, y por consecuencia á los salarios; á los negocios de importación y de exportación. Estando afectada la sociedad, cada familia limitó sus gastos á lo mas necesario, disminuyó así el consumo y contribuyó indirectamente á la crisis; las casas que habían suspendido los pagos y contaban restablecerlos al cabo del año concedido por sus acreedores, no se encontraron al vencimiento en mejor posición, y ocasionaron en cierto modo una segunda crisis; porque, no solamente las casas que se hallaban en suspensión de pagos no pudieron hacer frente á sus obligaciones, sino que todavía, otras que se habían esforzado en sostenerse esperando mejores días, suspendieron también sus pagos.

Por un segundo efecto no menos alarmante, no hubo ya pedidos á los distritos manufactureros de Europa, y particularmente de Inglaterra, cuyo comercio se vió tan afectado, que resultó un gran estancamiento de negocios. No fué esto todo: la Bolsa se resentió también, y los valores extranjeros y los de los ferro-carriles bajaron considerablemente.

No se puede sin embargo dar el nombre de crisis á este perjuicio momentáneo, que no es otra cosa que el golpe de rechazo de la penosa situación de los Estados-Unidos, primero, y de Francia y de Alemania después. Estos hechos prueban evidentemente la estrecha solidaridad que encadena á las naciones entre sí y á pesar suyo; de donde puede deducirse que, en el porvenir, las crisis serán siempre posibles en todo país que tenga relaciones de intereses con otros, es decir, en todos los países, pues que no lo

hay en la actualidad que puedan aislarse y bastarse á sí mismos completamente.

P. T.

PRENSA EXTRANJERA.

La Finance nouvelle.—«El interior español ha llegado de un golpe á 12'10 francos; el exterior se negocia á 19. Atribuimos esta alza á la salvacion de Irun. Otros la atribuyen á negociaciones entabladas entre el Sr. Camacho y una institucion financiera (el Crédito lyonés) relativas á un empréstito de 50 millones de francos.»

Moniteur des intérêts matériels.—No se ocupa en su último número de asuntos españoles.

Journal des Economistas.—Publica un notable y extenso artículo sobre el rompimiento del istmo americano, de que tantas veces se ha ocupado nuestra GACETA, escrito por la distinguida economista Mme. Clémence Royer y conforme con la solucion que tambien nosotros hemos apoyado, ó sea el proyecto del ingeniero M. de Puydt.

Journal des actionnaires.—Inserta una carta que le dirigen relativa al arreglo del Norte de España, y en que el comunicante le dice que la adquisicion de los cupones A y B, no puede hacerse sin consentimiento de sus tenedores; á lo cual contesta nuestro colega:

«Nuestro honorable corresponsal niega á la Compañía el derecho de recoger los cupones A y B mediante una suma inferior al crédito que representan. Nos limitaremos á repetirle que este derecho de adquisicion está inscrito en los nuevos Estatutos, votados por la Junta de accionistas del 7 de Marzo de 1874, Estatutos cuya legalidad jamás ha combatido nadie.

«En cuanto al precio ofrecido por los dos cupones, admitiremos que esté sujeto á discusion; pero, como lo deciamos en nuestro número anterior, parece resultar de declaraciones de un carácter oficial que la Compañía está en el caso de hacerlo aunque lo rehusen los obligacionistas. Si el fondo de estas declaraciones es exacto, y hasta poseer más ámplios informes lo tenemos por tal, los obligacionistas no pueden menos de suscribir al arreglo que se les propone.

«Nuestro corresponsal añade que los recursos próximamente disponibles deberian ser empleados en el pago de atrasos, y no podemos menos de poner ante sus ojos el texto del art. 11 de los Estatutos, que dice así:

«Los derechos correspondientes á estos cupones A y B no serán liquidados ó consolidados hasta que las acciones hayan recibido un interés de 15 francos, ó del 3 por 100 »

«Así, pues, hasta que las acciones hayan cobrado 15 frs. no puede aplicarse cantidad alguna al pago de atrasos.»

En vista del estado de ingresos y gastos del Ayuntamiento de Madrid en el tercer trimestre de este año, dice nuestro colega:

«Seguramente hay mejora; pero esta es insuficiente para que pueda entreverse el día en que la villa de Madrid estará en el caso de poder continuar el pago de los cupones y la amortizacion de sus obligaciones.»

Hé aquí un párrafo de su «Boletín financiero»:

«Una nueva alza de más de 20 francos ha llevado el Moviliario español á 690. Existen sobre el Moviliario español fuertes posiciones á la baja; pero, hasta la presente, todas las ventas son fácilmente absorbidas.»

«Las acciones y obligaciones cambiadas de Sevilla á Jerez y Cádiz no han sufrido variaciones notables.

Journal des chemins de fer.—En materia de asuntos de nuestro país, sólo se ocupa del Crédito moviliario español, del cual dice que desde 668, ha subido á 687'50.

L'Industrie.—«Los fondos españoles han estado pesados y casi constantemente ofrecidos.

«Los diversos títulos del Norte de España conservan los altos precios cotizados recientemente. Zaragoza á Pamplona ha subido á 122'50; se sigue hablando de la fusion de este camino.»

«Las acciones de Sevilla á Jerez y Cádiz á 122; las obligaciones á 110. Todavía no ha llegado la ratificacion de la venta del camión al señor marqués de Loring, y estos retrasos concluyen por producir inquietud.»

Creemos que nuestro colega de París puede tranquilizarse.

La France financière.—Publica dos correspondencias de Madrid que pintan animados y verídicos colores el estado de nuestro Tesoro, y que las circunstancias nos impiden extractar, á pesar de su interés.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO.

DECRETO.

Conformándose con la propuesta del ministro de Fomento y de acuerdo con el dictámen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Queda derogada la prescripcion 5.ª del decreto de 4 de Octubre de 1873, relativa al empleo de la doble traccion en las líneas férreas.

Art. 2.º Se declara vigente, sustituyendo á la prescripcion derogada en todos sus efectos, el art. 53 del reglamento de 8 de Julio de 1859 para la ejecucion de la ley sobre policia de ferrocarriles.

Dado en Madrid á veinte de Noviembre de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de Fomento, Carlos Navarro y Rodrigo.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Bolivia. El ministro plenipotenciario de la República de Bolivia cerca de los gobiernos de la República Argentina, Oriental é imperio del Brasil, ha firmado un contrato con el vizconde de Mauá para la formacion de una vasta empresa destinada á la explotacion de las riquezas naturales de aquel país.

El proyecto comprende las bases siguientes:

1.ª Un camino de hierro partirá del punto de la margen occidental del Paraguay, que quedará al frente de la desembocadura de la línea brasileña de Antonina á Miranda, de suerte que se establezca una línea interoceánica entre Antonina, en el Atlántico, y el puerto peruano de Mollendo en el Pacífico.

2.ª Si hubiese cualquiera obstáculo para que la línea parta del punto indicado, ó si lo resolviese el gobierno de Bolivia, entonces la entrada de hierro principiará en la Bahía Negra.

3.ª La línea atravesará las regiones del Chaco boreal y seguirá por el Izoceño y los departamentos de Chuquisaca, Potosí, Oruro y la Paz.

4.ª Tan luego como sea posible, se establecerá un ramal á Tarija.

El representante del gobierno boliviano, al dar cuenta de esta empresa destinada á la regeneracion completa del país, dice:

«He discutido la cuestion con los hombres más ilustres del Plata y del Brasil, tomando en cuenta nuestras sierras y cordilleras; todos creen que esa dificultad es de poca monta, y se entusiasman con el ferro-carril oriental de Bolivia, que completará la línea interoceánica.

Y el hombre de negocios más notable en Sud-América, ha puesto su nombre al frente de la empresa, para proclamar así bien alto su importancia y la seguridad de los resultados.

Italia. Una carta de Bolonia da detalles sobre un choque ocurrido en el ferro-carril entre Ancona y aquella ciudad.

A consecuencia de una gran nevada que había caído, marchaba lentamente un tren de mercancías, cuando fué alcanzado, cerca Imola, por otro más rápido de viajeros que llevaba la misma dirección.

Ocurrió entonces un choque muy violento, quedando destruidos tres coches de viajeros y resultando varios muertos y heridos.

Entre los últimos se cita al regente de la audiencia de Rávena y á un coronel de ingenieros. De la información que se ha abierto resulta que la oscuridad de la noche, la nieve y el viento impidieron que los dos trenes pudiesen hacerse las señales reglamentarias.

India inglesa. Ultimamente se han ocupado en Inglaterra de la eventualidad de la adquisición por el gobierno de las ferro-carriles de la India. Es de advertir que, en la India, los caminos de hierro no se conceden más que por un número limitado de años (99 por lo general, como España); á lo cual hay necesidad de añadir que las Compañías tienen la facultad de entregar las líneas antes de expirar el plazo, y pueden exigir el reembolso del valor total de los caminos, lo que frecuentemente es una ventaja. Además, en los seis meses que siguen á los 25 ó á los 50 primeros años, el gobierno de la India puede adquirir los ferro-carriles al precio medio que han tenido las acciones y al que se ha evaluado el material en los últimos tres años.

Estas particularidades son bastante importantes y merecen consignarse.

Egipto. Sabido es el proyecto del Kediye de enlazar el Egipto y el Soudan por un camino de hierro. El eminente ingeniero John Fowler está encargado de construir esta línea, que no tendrá menos de 350 kilómetros, y que deberá estar concluida en cinco años. M. Fowler aconseja que se adopte el sistema de construcción más económico y que no costará más que 35.000.000 de francos. El producto, anualmente creciente, que el gobierno saca de los distritos del Soudan, se destinará especialmente á esa obra. Secree también que ese producto será suficiente para cubrir, antes de la espiración de los cinco años, la totalidad de los gastos; de modo que el gobierno egipcio no se verá gravado con el desembolso de un capital.

Inglaterra. En la semana terminada el 8 de Noviembre, los ferro-carriles del Reido-Unido han recaudado 1.078.259 libras, contra 1.037.362; y el ingreso medio por día y kilómetro resulta de 167 pesetas, contra 161. La longitud explotada ha sido de 14.500 millas, contra 14.423.

Suiza. Dicen de Berna que, según una comunicación oficial dirigida al Consejo federal, el día 6 de Diciembre próximo se abrirán á la explotación las secciones de Biasca á Lucarno y de Lugano á Chiasso, del ferro-carril de San Gotardo.

Alemania. Durante el último ejercicio, nueve Compañías alemanas de ferro-carriles, que en junto han costado 61.263.400 thalers (225.449.312 francos) no han dado dividendo alguno á los accionistas. Este capital estéril experimenta un aumento de consideración, si se añade el representado por los títulos del mismo género del extranjero, cuyos cupones no se han pagado, y que se cotizan en Alemania, el cual se estima en 82.600.000 thalers, que añadidos á la cifra anterior, forman un conjunto de 143 millones de thalers, ó sea la respetabilísima suma de 2.105 millones de reales próximamente.

Véase, pues, como no todo es prosperidad en Alemania.

Austria. Noticias de la misma índole que las anteriores recibimos respecto de Austria: varios periódicos insisten en que el gobierno presente en la próxima legislatura proposiciones tendientes á reorganizar el servicio de los ferro-carriles; y, para motivar esta reorganización, uno de los diarios aludidos, dice:

«Apenas hay género de propiedad en la que la crisis haya de-

dejado huellas tan profundas como en los caminos de hierro. El desarrollo de las vías férreas ha llegado á un mínimum á que no había alcanzado hace muchos años; el capital tiene, por decirlo así, miedo de comprometerse en los negocios de ferro-carriles. En general, la situación de las Compañías existentes es muy triste: nada ménos que 150 millones de florines del capital absorbido por las vías ferreas, son improductivos, pues las Compañías encargadas de su administración no pueden dar ningún dividendo á sus accionistas. Frecuentemente, hasta las obligaciones de prioridad esperan en vano la distribución de intereses. Siu hablar de una Compañía que está en quiebra, ni de muchas otras en quiebra latente, ni de seis que se encuentran secuestradas.

» Varias existen incapaces de cubrir los gastos de explotación y sus balances acusan un déficit constante.

» Otras Compañías no deben su existencia autonómica, puramente aparente, más que á la intervención de ciertos establecimientos de crédito, para poder llevar á sus balances las acciones de esas vías por su valor nominal. Y la suma de 150 millones de florines sería mucho mayor, si el Estado no hubiera concedido sucesivamente su garantía por cerca de 500 millones de florines, empleados en la construcción de ferro-carriles.

Como se vé no es sólo España la que tiene que contar desdichas en materia de empresas de ferro-carriles: como dice una locución vulgar, «en todas partes cuecen habas»; sólo que entre nosotros esa especie leguminosa se cuece en mayor escala.

Turquía. Hace años que se discutía en Turquía el proyecto de construir un camino de hierro entre Bagdad y Kerbela. Sin contar los peregrinos que se dirigen anualmente á esta última ciudad, y que se evalúan en 80.000, Kerbela forma un importante centro del comercio turco. Hoy día, según escriben á la *Gaceta de Augsburgo*, el gobierno ha aprobado por fin la construcción de dicha línea, y en consecuencia el gobernador general de Bagdad ha sido autorizado para formar una Sociedad anónima al efecto.

Rumanía. El tribunal Supremo de Comercio de Alemania ha condenado á los concesionarios de la Compañía por acciones de los ferro-carriles rumanos, señores duque de Ratibor, duque de Ujest, conde Lehrndorff y doctor Strousberg, á pagar á los accionistas solidariamente un 7 1/2 de interés á las acciones anti-guas.

Francia. Dos telegramas recibidos por la Compañía de Lyon anuncian que el Layse se había desbordado y pasaba con una corriente violenta por la estación de Chambéry. El servicio de los trenes estaba interrumpido, y la inundación de las carreteras hacía imposible toda circulación por medio de trasbordos.

Se anunciaba de una manera definitiva para la semana que hoy termina, la inauguración del tranvía parisien de Neuilly á Suresnes. La administración de los tranvías del Norte ha hecho construir nuevos carruajes con imperiales, que servirán en dicha línea.

LOS FERRO-CARRILES BARATOS.

Desde que comenzó la lucha que M. Fairlie ha bautizado con el pintoresco nombre de *Battle of Gauge*, es decir desde que se discuten las ventajas comparadas de la vía ancha y de la estrecha para la construcción de las líneas secundarias de los diversos Estados europeos, los pequeños caminos de Suecia y Noruega han sido frecuentemente citados como ejemplo, y por cierto no sin fruto.

Es de advertir que, por más que se crea que la vía estrecha domina en las vías férreas de ambos países, esto no es exacto: en un desarrollo total de 2.200 kilómetros existentes á fin de 1871, se contaban 1.700 kilómetros de vía ancha y solamente 500 de vía estrecha.

El estudio de esos 1.700 kilómetros en plena explotación desde la indicada época, produce una serie de noticias preciosas y de argumentos decisivos para la tesis, por muchos sostenida, y hoy

demostrada, de que se pueden construir, aun en las circunstancias de trazados difíciles, buenos caminos destinados á una explotación perfecta y regular, pudiendo suministrar un abundante tráfico, y lo suficientemente baratos para que el corto rendimiento que hay que esperar de ciertas líneas, cubra ampliamente el interés del capital invertido.

Mr. Lavoine, en un trabajo del cual proceden todas las noticias del presente artículo (1) nos dice, en efecto, que las obras del movimiento de tierras han sido generalmente ejecutadas en condiciones difíciles. Independientemente de numerosos desmontes abiertos en granito, la construcción de terraplenes en las orillas de los lagos y en los valles, cuyo fondo granítico está cubierto de espesas capas de fango, ha necesitado trabajos de consolidación muy dispendiosos.

Los rails tienen una cubierta de acero; las estaciones están construídas segun una serie de tipos que varían, desde la más sencilla casa de madera, hasta las monumentales estaciones de Stokolmo, Gothembourg y Malmoe.

Pues bien, en estas condiciones, el coste kilométrico de las líneas de vía ordinaria no ha pasado en Suecia de 125.000 francos en los caminos construídos por el Estado, y de 87.000 en las líneas ejecutadas por Compañías. En Noruega el precio medio resulta más reducido todavía. Las redes francesas de 2.^a y 3.^a clase exceden bastante de esos precios.

El ingreso bruto, por término medio, en el conjunto de la red sueco-noruega es de 10 000 francos por kilómetro. Los gastos generales de explotación se elevan á 5.000 francos, y siendo el producto neto del 50 por 100, ó sean otros 5.000 frs., aun representa muy cerca del 5 por 100 del coste de construcción. Estos resultados se encuentran agrupados en el siguiente estado, digno de la meditación de las grandes Compañías.

CLASE DE LÍNEAS.	Gastos de construcción,	GASTOS ANUALES.				Total.	Total de los gastos anuales acumulados con los intereses del capital de establecimiento.
		Vigilancia y conservación.	Tracción.	Explotación.			
Principales de vía ordinaria.....	125.000	1.850	1.850	1.800	4.800	12.900	
Secundarias de vía ordinaria.....	90.000	750	1.150	1.100	3.000	8.400	
Secundarias de vía estrecha.....	65.000	650	750	1.100	2.500	6.400	

Evidentemente, sólo no despreciando ningún medio de economía han podido llegar á tan notables resultados.

Siendo difíciles los terraplenes, han necesitado contentarse con obras de arte construídas de madera ó de mampostería en seco, con sólo los arcos aparejados; ha sido preciso reducir los cerramientos á lo necesario, disminuir el cubo de los grandes terraplenes por taludes muy ásperos de piedras; pero ninguna de estas economías ha comprometido la solidez de las obras ni la seguridad de la explotación.

Lo que lo prueba, por otra parte, es que en los gastos de esa misma explotación puede realizarse aun mayor economía. No comprendemos en los demás países de Europa que se pueda explotar una línea por 3 000 francos el kilómetro. Y, sin embargo, la

(1) «Ferro-carriles de Suecia y Noruega» por Mr. Lavoine, *Annales des Ponts et Chaussées*, Julio de 1874.

cosa es normal en Suecia; pero el personal de las estaciones está tan reducido como es posible: un gran número de ellas no tienen más que dos empleados.

Los billetes los expiden los conductores del tren. El número diario de trenes no pasa generalmente de tres en cada sentido y estos son trenes mixtos. La velocidad varía entre 20 y 25 kilómetros por hora. Estas últimas condiciones, las únicas que limitan realmente los servicios del camino, no son inferiores á las de los ferro-carriles franceses de interés local; la diferencia recae, pues, toda entera en los detalles administrativos y se ha visto ya cual puede ser su influencia.

Ni las tarifas, ni las condiciones de explotación presentan, por lo demás, nada excepcional: los viajeros pagan por kilómetro:

En 1.^a clase, francos 0'10;

En 2.^a 0'065;

En 3.^a 0'033;

y el producto medio por kilómetro y vagero ha sido de francos 0'047. (En Francia, es de 0'053.)

Para las mercancías, el precio medio por tonelada y kilómetro es de frs. 0'075. (En Francia de 0'061.)

Haremos una última observación, que no es la menos curiosa:

El producto neto se eleva todos los años, desde la época de la construcción de los primeros ferro carriles, que se remonta á 1858; el gasto kilométrico de explotación no ha aumentado sensiblemente, y los ingresos se han duplicado exactamente.

Nosotros, dice Mr. Lavoine, no sabemos hacer otro tanto, confesémoslo; pero debemos declarar también, en honor de nuestros hombres técnicos, que no tienen estos la culpa.

Los pocos hechos que hemos referido pueban superabundantemente que toda la economía proviene en Suecia y Noruega de la ausencia de toda traba administrativa y de una legislación en la materia la más liberal que existe; y sobre todo la más apropiada á los servicios que pueden esperarse de este género de transportes.

Del Norte es donde hoy día viene la luz y es á donde todos debemos ir ahora á buscar los modelos.

Las precedentes observaciones son todas del autor citado, á quien dejamos la responsabilidad de la última que no podemos aceptar en toda su generalidad absoluta; pero es de la mayor evidencia que nada hay que perjudique más á los caminos de hierro que una legislación restrictiva y reglamentaria, cuyas trabas dañan al servicio, y al público por consiguiente, sin producir para este ningún género de ventajas ni de garantías. Es un hecho comprobado por la experiencia el que, á mayor reglamentación, más caros los caminos y la explotación peor.

Si hay quien lo ponga en duda, lo demostraremos en un artículo propio dedicado al asunto.

FERRO-CARRIL ASIÁTICO DE EUROPA Á LAS INDIAS.

En la última sesión de la Sociedad de Geografía de Francia, Mr. Casimir Delamarre, secretario de la misma y del comité de organización del ferro-carril central asiático de la Europa á las Indias, ha dado lectura de una carta de Mr. de Lesseps, en la cual se encuentran resumidos los primeros reconocimientos efectuados para el trazado de la línea proyectada.

«Mi hijo Victor de Lesseps y M. Stuart, ingeniero inglés, están de vuelta de una exploración de diez meses en las Indias, en las fronteras de Afganistan y en las cadenas de Himalaya.

»Resulta de sus observaciones ó de sus noticias tomadas sobre el terreno, y de los trabajos geográficos inéditos del gobierno anglo-indio, que galantemente les han sido

facilitados, que se presentan tres trazados para hacer comunicar los ferro-carriles de la India con los de la Rusia asiática.

»El primero, de Pechawer á Caboul, Balk, Srmarkand, Tachkend, fuerte Orstk, Orembourg y Moscou.

»El segundo, de Pechawer, por el valle del rio Caboul, Chitral, la meseta de Pamir, la cuenca del rio Yarkand, las ciudades de Yarkand, Kachgar, Kokand, Tachkend, Ekatherinebourg ó Orembourg, á Moscou.

»El tercero, de Lahore, siguiendo el curso del Sheloum, el collado de Zogila, el rio Shyok, el collado de Karakorum, el rio Yarkand, las ciudades de Yarkand, Kachgar, Kokand, Tachkend, el valle del rio Daria, Iaxertés, Ekatherinebourg ó Orembourg á Moscou.

»Los dos primeros trazados, practicables bajo el punto de vista técnico, no parece puedan adoptarse por otros motivos. El fanatismo y las guerras civiles que agitan los territorios que es necesario atravesar hasta las posesiones rusas, no permitirían ni aun hacer los estudios. Además, el gobierno de la India y el gabinete de Londres serian hostiles á un proyecto que podría necesitar su intervencion en los asuntos del Afganistan.

»Un sólo trazado ha parecido á los exploradores que puede resolver el problema, y este es el que, atravesando el Kachemir y el Turkenstan oriental, iria á buscar las posesiones rusas por Yarkand Kachgar.

»La travesía de las cadenas de Himalaya y del Kachemir constituirá seguramente un trabajo considerable; pero los exploradores han observado que, siguiendo el valle de Sheloum y remontándose hasta la capital del Kachemir (Srinagur) se llega á grandes alturas por pendientes regulares, así como me lo habia anunciado antes de la partida de los exploradores, M. Elie de Beaumont.

»Nuestro ilustre y sentido compañero me habia declarado que, si era preciso abrir túneles para pasar de un valle á otro, la naturaleza de las piedras los haria más fáciles de practicar que en las montañas de Europa; y esto en efecto es lo que han confirmado los exploradores.

»La ciencia moderna triunfará aun de las dificultades físicas, y la prolongacion del trayecto será, por otra parte, compensada por la seguridad del recorrido. Ningun viajero podria ir, sin arriesgar su vida, de Pechawer á Tachkend por el Afganistan. Se puede afirmar ahora que un viaje entre Lahore y Yarkand no ofrece peligros serios. Nuestros exploradores han encontrado en las Himalayas á M. Russell, dirigiéndose á Yarkand con 600 mulas cargadas de mercancías inglesas.

»Los periódicos nos dicen que las mercaderías procedentes de Yarkand están actualmente expuestas en Londres.

»El Kachemir tiene por soberano un maharadja tributario del gobierno de la India, que se inclinará ante la voluntad de Inglaterra.

»El Turkestan oriental, que ha tomado el nombre de Kachgaria, está gobernado por un joven soberano inteligente, Yakoub Bey, que acaba de ajustar con los ingleses un tratado muy liberal. Su capital, Yarkand, (de 200.000 habitantes) seria el punto de union entre los caminos de hierro anglo indios y los del Asia central; seria además la cabeza de línea de un ferro-carril directo para China.

»El dia en que Inglaterra vea á la Rusia empujar la línea de sus caminos de hierro del Asia central hasta Tachkend y á las fronteras del Turkestan oriental, no querrá permanecer fuera del gran movimiento mercantil que será su consecuencia. No tardará en favorecer los estudios y la construccion de una vía férrea que facilitase y aproximase sus intereses mercantiles con el Asia central y la China occidental.»

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

(Continuacion.)

DICTÁMEN.

PUNTO PRIMERO.

¿Tiene el Banco derecho á que el Estado le indemnice por haberle privado el gobierno de los beneficios que le correspondian por la ley de su creacion y que en ella se expresan, respecto al depósito y cobro de los pagarés de Bienes nacionales vendidos, á la investigacion y venta de los que restan por vender y á la emision de 300 millones de pesetas y depósito de 150 en billetes hipotecarios?

Este punto es el capital de la consulta, y para su más acertada resolucion, es de gran conveniencia exponer y dilucidar con la precision mayor que sea posible los complicados antecedentes á que se refiere. Con este fin se subdividirá esta parte del dictámen en los siguientes párrafos:

1.º Clasificación por su objeto de las disposiciones que comprende la ley de 2 de Diciembre de 1872.

2.º Comisiones y operaciones especiales encomendadas por la ley al Banco hipotecario, y condiciones que este habia de cumplir.

3.º Consideraciones generales sobre la relacion que las disposiciones de la ley tienen entre sí, y especialmente con el Banco hipotecario, creado por la misma.

4.º Carácter propio de tales comisiones y operaciones, y si, una vez fundado el Banco con arreglo á la ley, constituyeron derechos perfectos y respectivamente exigibles por el gobierno y por el Banco.

5.º Si la pérdida de estas comisiones y operaciones por voluntad del gobierno y sin culpa del Banco, produce á favor de este un derecho á ser indemnizado por cuenta de Tesoro público.

PÁRRAFO PRIMERO.

Clasificación por su objeto de las disposiciones que comprende la ley de 2 de Diciembre de 1872.

Las disposiciones de esta ley tuvieron por objeto importantísimas materias que, si se atendiera solamente á su respectiva naturaleza, parecerian inconexas las unas con las otras, dando á la ley el aspecto de una obra anómala y defectuosa por falta de unidad en sus conceptos.

En los siete primeros artículos se arrastró el pago de los intereses de la Deuda nacional correspondientes á los cinco años consecutivos á la promulgacion de la ley, disponiendo que solamente se pagarían en metálico las dos terceras partes, habiendo de satisfacerse en papel consolidado del 3 por 100 al tipo de 50 por la tercera parte restante, y se ofrecieron en garantía de este pago el ingreso de los pagarés de compradores de Bienes nacionales y los Bienes que restaban por vender, deducida la parte necesaria para saldar el descubierto que tenia entonces el Tesoro; y en representación de estos valores, 150 millones de pesetas en billetes hipotecarios, que habrían de emitirse del modo y con las circunstancias de que más adelante se hará mencion, y que quedarían en poder del Banco hipotecario para ir siendo liberados por décimas partes, segun fuese venciendo y se fuesen pagando, conforme á esta ley, cada uno de los diez semestres que comprendia el arreglo.

En el art. 8.º se autorizó al gobierno para emitir Deuda consolidada por valor de 250 millones efectivos de pesetas, destinándolos á saldar los descubiertos del Tesoro.

En los artículos 10, 11 y 12 se dispuso la creacion de billetes hipotecarios por valor de 300 millones de pesetas. La parte de estos valores destinada á saldar los descubiertos del Tesoro habia de tener por garantía los pagarés á la sazón existentes de Bienes nacionales, salvo los que estuviesen afectos al pago de deudas es-

peciales y los Bienes mismos que aun estaban por vender. Con el ingreso de aquellos pagarés y con el producto de estos Bienes habrían de amortizarse todos los bienes hipotecarios.

En los artículos 13 hasta el 20 se creó en Madrid un Banco hipotecario, autorizándose al gobierno para conceder al de París la facultad de establecerlo. Se dispuso que el nuevo Banco había de desempeñar las comisiones y ejecutar las operaciones especiales que se expondrán en el párrafo 2.º, y que había de anticipar al Tesoro la cantidad de 100 millones de pesetas por el plazo y las condiciones que allí se manifestaron.

En el art. 20 se dispuso que el gobierno entregaría al Banco hipotecario los bonos existentes en cartera, si no fuesen garantía bastante para los 200 millones de billetes que se habían de emitir, los pagarés disponibles de Bienes nacionales.

En los artículos siguientes de la ley hasta el adicional se determinaron las reglas capitales á que el Banco que se creaba habría de someterse como establecimiento de Crédito hipotecario, respecto á su administracion, á su domicilio, á las operaciones, á que podría dedicarse, á la forma y manera con que las había de hacer y á su duracion y modo de disolverse y liquidar.

En el artículo adicional se consignó que las reglas de que se acaba de hacer tan somera indicacion serian aplicables á cualquier otra Sociedad de Crédito territorial, ó lo que es lo mismo, se declaró que tales reglas constituirian el derecho comun de los establecimientos de esta clase.

Hé aquí las tan diversas disposiciones que forman la ley de 2 de Diciembre de 1872, cuyo objeto es, en resumen, el siguiente: arreglo de los intereses de la Deuda nacional; empréstito de 250 millones de pesetas; emision de billetes hipotecarios con garantía de los Pagarés de Bienes nacionales y con los Bienes de esta clase no vendidos todavía, creacion del Banco hipotecario; comisiones especiales é independientes de su instituto que había de desempeñar; retribucion que por ellas había de percibir; anticipo de 100 millones de pesetas que había de hacer el gobierno; organizacion que había de tener; operaciones que debería practicar, y tiempo de duracion del Banco como establecimiento de Crédito territorial, y finalmente, la declaracion de que esta última parte de la ley formaba el derecho comun á todos los establecimientos de la misma clase que se fundasen.

PÁRRAFO SEGUNDO.

Comisiones y operaciones especiales encomendadas por la ley al Banco hipotecario y condiciones que este había de cumplir.

El Banco hipotecario, tal como aparece acordada su creacion en la ley de 2 de Diciembre de 1872, había de ser un establecimiento de naturaleza mixta, por cuanto eran de dos clases las operaciones hipotecarias y otras que, segun la legislacion española, corresponden á todas las Sociedades de su clase. Pero además debería encargarse de desempeñar ciertas importantísimas comisiones que en nada se relacionaban con su instituto. Fueron las siguientes:

1.ª Conservar en depósito los pagarés de Bienes nacionales que había de entregarle el gobierno, deducidos los que estaban afectos á deudas especiales, y además en su representacion billetes hipotecarios por valor de 150 millones de pesetas.

2.ª Conservar el inventario de los Bienes nacionales por vender que asimismo había de entregarle el gobierno. No se incluirían en este contrato las minas de Riotinto y Almadén y las salinas de Torrevieja.

3.ª Cobrar los plazos al contado y los pagarés de los vencimientos sucesivos, invirtiendo estos ingresos, el 31 de Diciembre de cada año, en la amortizacion de otros 150 millones de pesetas de billetes hipotecarios.

El Banco había de percibir como comision el 1 1/4 por 100 de los plazos cobrables, y el 1 por 100 de los incobrables. En cambio

habría de abonar al Tesoro un interés á razon de 6 por 100 de las cantidades que por los conceptos dichos entrasen en sus Cajas por el tiempo que las conservase hasta el 31 de Diciembre de cada año en que, segun lo expresado, había de darles la correspondiente inversion.

4.ª Ejercer la investigacion de los Bienes nacionales ocultos gozando de los mismos derechos señalados á los investigadores. Podría tambien pedir la venta en subasta pública de cualquiera finca desamortizable.

5.ª Abrir en sus oficinas, al tipo que fijase el gobierno, la suscripcion de los 150 millones de pesetas en billetes hipotecarios destinados á saldar los descubiertos del Tesoro, percibiendo por comision el 1 1/4 por 100 del efectivo de la suscripcion que recogiese.

6.ª Quedarse con la mitad de la suscripcion, si le conviniera, al tipo fijado por el gobierno.

Y 7.ª Hacer con las mismas condiciones las emisiones sucesivas.

Aparté de todo esto, el Banco tendría que anticipar al gobierno 100 millones de pesetas al 10 por 100 anual, por el plazo de tres meses, y con la garantía de los productos de la suscripcion de los 150 millones de billetes hipotecarios que se acaban de mencionar.

Estas son las operaciones y comisiones especiales que por los artículos 15, 16, 17 y 19 de la ley habrá de hacer y desempeñar el Banco hipotecario. Como se conoce á la simple lectura, todas ellas, ménos una, eran beneficiosas para el establecimiento, no obstante el carácter algo aleatorio de algunas; y la última era manifestamente gravosa, en cuanto que le obligaba á adelantar al gobierno la enorme suma de 400 millones de reales al interés, entonces módico, del 10 por 100, dado el á que, segun era público y notorio, y resultaba además de las bases antes mencionadas que se presentaron á las Córtes, venia haciendo el Tesoro operaciones semejantes.

(Se continuará.)

LOCOMOTORAS SIN FUEGO.

Los tramvías van estendiéndose cada día más, y es indudable que se llegará pronto á su perfeccionamiento, á reemplazar los caballos ó las mulas por remolcadores mecánicos.

El inconveniente que ofrecen las pequeñas locomotoras carreteras, que pudieran emplearse en el servicio de los ferro-carriles urbanos, es principalmente la chimenea, su humo y el ruido del vapor en el tubo: pero lo que se practica ya en América indica el medio de remediarlo.

En el ferro-carril de New-York-Est á Canarsie, se emplean únicamente unas locomotoras sin fuego. La máquina lleva simplemente un depósito de agua sumamente caliente en el momento de su salida, y de trecho en trecho se cambia ese depósito de agua, ni más ni ménos como se practica en invierno el relevo de los caloríferos de los coches de viajeros de 1.ª clase; esos depósitos móviles y relevados suministran el vapor. El agua, calentada á 190 grados en un recipiente sólido, deja escapar un chorro poderoso de vapor, tan pronto como se abre un grifo; un vapor condensado á fuerte presion, que se hace comunicar, de esa caldera reducida, con los cilindros motores, y la locomotora funciona como si llevara carbon, agua y su generador de vapor.

Los recipientes de agua caliente están envueltos en fieltro y madera y el enfriamiento exterior es poco considerable: una locomotora cargada de agua caliente á las 6 de la mañana y dejándola en reposo hasta las 9 de la noche (15 horas por consiguiente) tendrá al cabo de ese tiempo una presion suficiente para marchar, cuando menos, un kilómetro.

En Brooklyn (New-York) cada máquina hace un trayecto de 18 kilómetros con una sola carga de agua. La economia realizada por estas locomotoras sin fuego, respecto de la traccion con caba-

llos, es de 20 pesetas diarias por cada carruaje de tranvía.

La idea de sustituir el vapor enteramente formado á una caldera ordinaria, es ingeniosa y económica. Es evidente que, cuando el trabajo de un motor debe ser de corta duracion é intermitente, se puede recurrir con ventaja al sistema americano que la experiencia acaba de confirmar.

FAROS.

En la Exposicion de Viena se ha presentado un plan del alumbrado y valizamiento de las costas francesas, redactado por el ingeniero Mr. Reynaud, director de estos servicios, acompañado de una Memoria. Se dice en ella que el aceite mineral, sustituido al de colza, es una mejora. Hay en Francia 336 faros y luces valizas, habiendo tres con luz eléctrica. Por una orden del ministerio de Obras públicas, deberá reemplazarse el aceite de colza que se usa actualmente con el mineral, y el número de mechas concéntricas se aumentará con una más en los faros de primer orden.

De las observaciones y experimentos hechos por Mr. Reynaud con este objeto, resulta que, con el aceite mineral de *Boghead* de Escocia, un mechero de cuatro mechas, propuesto por Mr. Doty, puede adaptarse fácilmente en las lámparas usadas actualmente, con tal economía que compensará el coste de dicha lámpara.

Otro mechero propuesto por Mr. Lepaute, que es el de Fresnel modificado, tiene las mismas ventajas. La disposicion de estos permite emplear tambien el aceite de colza, cerrando el tubo regulador del nivel de aceite mineral.

Las ventajas consisten en ser menor el gasto y mucho mayor la intensidad de la luz. El gasto anual del aceite de colza en Francia es de 385.938 frs. y se reducirá á 229.262. La intensidad de luz aumentará en un 45 por 100 y será casi constante.

EMBARQUE DE LOS TRENES.

Los ingenieros Dupuis de Lome y Scott Russel han proyectado el pasar los trenes entre Douvres y Calais embarcados: para esto proponen hacer un puerto cerca de Calais, que tenga suficiente fondo para los barcos-trenes, con 80 metros de boca.

Los barcos para conducir los trenes, tendrán 135 metros de longitud, 11'20 de ancho y 3'50 de calado, moviéndose por medio de ruedas de paletas de 10 metros de diámetro; la fuerza de la máquina de vapor sería de 3.000 caballos.

El tren que condujera cada barco tendría 119 metros de longitud, sin locomotora, la cual no se embarcaría; el tren de viajeros pesaría hasta 180 toneladas, y 300 el de mercancías; estos se meterán en el barco sobre los carriles de una vía central, sostenidos por el puente inferior, á unos dos metros del agua y los cubriría el puente superior.

Una vez embarcado el tren, se le aseguraría sobre los carriles y los viajeros podrían estar en pabellones de ambos lados del barco.

En buen tiempo, la velocidad sería de 18 millas, haciéndose la travesía en una hora y diez minutos; en mar gruesa, el tiempo invertido sería de hora y media.

Se proyectan las rampas de embarque y desembarque convenientes, dándose en el proyecto los detalles relativos á dichas obras y maniobras.

BIBLIOGRAFIA.

«HISTORIA DEL COMERCIO.»

El Ateneo Mercantil de Madrid, Sociedad de dependientes del Comercio, donde se propaga la ilustracion de tan útil y laborio-

sa clase, nos remitió hace dias un ejemplar del primer tomo de la *Historia del Comercio de todas las naciones, desde los tiempos mas remotos hasta nuestros dias*, obra escrita en aleman por Scherrer y traducida del francés por los alumnos de la clase de ese idioma que tiene, entre otras, establecida la Asociacion, y á cuyas expensas ha sido impresa y publicada. Como en la atenta comunicacion que se nos dirigió adjunta el mencionado primer tomo, se anunciaba la aparicion del segundo para fines del corriente mes, pensábamos haber dado cuenta de tan interesante libro cuando lo tuviéramos completo; pero nos ha hecho desistir de nuestro primer propósito la reseña hecha por el Sr. Blanco, que aparece en el último número de la *Gaceta Industrial*; reseña que reproducimos, porque, dando una idea bastante extensa del contenido del tomo primero, puede contribuir á divulgar la utilidad de la obra.

El tomo primero, dice el Sr Blanco, comprende la historia del comercio en los tiempos anteriores al descubrimiento de América, dividida en dos períodos; una hasta la caída del imperio de Occidente en el año 476 de la era cristiana, y otro desde dicha época hasta aquel acontecimiento memorable en 1492. Para los que conocen el original de Scherer, ó al ménos la traduccion que de él hizo al francés H. Richelot, no sería necesario que nos detuviéramos en exponer el plan que se trazó y el modo admirable con que le desarrolló, sin omitir la menor circunstancia, el más insignificante detalle, para dar una acabada y fiel idea del principio de las relaciones internacionales. Desde el clima, suelo y producciones de cada uno de los países en que tuvo origen el cambio, hasta la exposicion de las variadas doctrinas que constituyen los diferentes sistemas económicos, nada se omite para hacer interesante la obra: la esclavitud bajo el punto de vista de la economía política; la arquitectura naval y arte náutico como poderosos y eficaces auxiliares del comercio; el carácter y costumbres de los indios, árabes, chinos y babilonios, con sus caravanas, sus preciosas mercancías de Ophir y sus felices navegaciones por el Tigris y el Eufrates; las artes y la industria entre los egipcios; la organizacion federal de las ciudades fenicias y su supremacia comercial, marítima y terrestre; el apogeo y decaimiento de los cartagineses; la cultura de Grecia, y su incesante afán de sobreponerse á otros pueblos por su civilizacion é inteligencia, todo esto, realizado por las galas de una ardiente imaginacion, no ménos que con la severa crítica de una razon imparcial y desapasionada, constituyen un cuadro magistralmente trazado, como preparacion al no ménos interesante del siguiente período que describe, no sin fijarse antes muy especialmente en los perjuicios causados al comercio por la dominacion de Roma.

El segundo período señala la influencia del cristianismo y del islamismo en el comercio; las medidas tomadas por Cárlo-Magno en favor de la Agricultura, Industria y Comercio, el renacimiento de Italia; la liga anseática y demás asociaciones mercantiles; las navegaciones de los europeos en desconocidos y remotos mares; y por último, la que podemos llamar Edad de oro de la dominacion mahometana. Esta frase, que parecerá quizá aventurada, no lo es ciertamente, pues por primera vez se vieron unidos en admirable consorcio la religion y el comercio, y sin el génio verdaderamente comercial de Mahoma, sin las tendencias mercantiles del Korán, ni se hubiera conseguido la unidad religiosa sin centralizacion política, que es su carácter distintivo de raza, ni su estancia en España, á la que, imparcialmente pensándolo, se debe un gran desarrollo en la civilizacion, hubiérase marcado por ese sistema admirable de riegos y cultivo, y esas gigantes y notables construcciones que son en el día la admiracion de cuantos visitan nuestras provincias del litoral del Mediterráneo, y de no pocas de nuestras provincias del interior. La mezquita de Córdoba, la Alhambra de Granada, la capilla muzárabe de Toledo; y sin apartarnos tanto, la torre de una de nuestras actuales parroquias, que no há mucho ha estado amagada de un inminente y sacrilego re-

voque, atestiguan cuánto debe España en civilización y cultura á aquella valiente y denodada raza propagadora del cambio en Siria, Damasco, la Armenia; la primera que, á inmensas distancias del abrasado suelo de que procedía, convirtió el Suid ó Indus en frontera de sus Estados, y en depósitos de comercio las más ricas y florecientes ciudades de India y China, Bassora, Ceilan, Canton y las las islas de la Sonda.

A su vez decayó la dominación y el comercio de los árabes, y los italianos primero, los holandeses después, y los alemanes por último, conquistaron un distinguido lugar entre las naciones mercantiles; y ya por medio de las asociaciones comerciales, ya con las franquicias y supresión de los derechos gravosos á las mercancías, ya con la extensión de las posesiones en Asia y Oceanía, abieron nuevos horizontes al comercio, y marcaron una época de desarrollo y progreso, que describe de una manera notable la obra que vamos examinando.

En la imposibilidad de dar una idea, siquiera aproximada del interés é importancia de ella, recomendamos á nuestros lectores su adquisición.

Se vende en la secretaría del Ateneo mercantil, plaza de la Leña, 5, 2.º, al precio de 20 reales.

CRÓNICA.

Marea. La del miércoles último 23 ha sido la mayor marea de la quincena, llegando á 93 centímetros allí donde la mar haya estado en calma. Ha sido por lo tanto casi una gran marea media.

Ferro-carril subterráneo. Las dificultades suscitadas para la construcción de un ferro-carril subterráneo en Nueva-York, parece que ya se han vencido, estando en vías de ejecución por su empresario el comodoro Wanderbitt.

Tramvías norte americanos. En Chicago se está sustituyendo el servicio de tramvías dentro de la ciudad, por ferro-carriles atmosféricos, con medios convenientes para hacer parar los trenes tan pronto como si fueran remolcados por caballos.

Material. La empresa del ferro-carril del Tajo tiene ya acopiadas en la espaciosa estación de Villaverde barras para una extensión de 50 kilómetros, y espera un nuevo cargamento de rails. También está preparando 30 vagones para activar la colocación de aquellos.

Regreso. Han regresado á Madrid los Sres. D. Manuel Becerra y Nuñez de Velasco, que habían ido á París con motivo de la causa que allí se ha fallado contra el Sr. Duvernois, en representación del Consejo del Banco territorial, de que damos cuenta en otro lugar.

Nombramiento. Ha sido nombrado inspector del ferro-carril del Norte, en lugar del Sr. Alderete, que pase á la línea del Mediodía, D. Manuel del Villar.

Monumento. Acaba de inaugurarse, en Boulogne-sur-Mer, su patria, el monumento erigido á Federico Sauvage, inventor de la hélice, y cuya vida, como la de la mayor de los bienhechores de la humanidad, fué precaria y cruelmente tormentosa. El monumento, construido según los dibujos de Mr. Baiser, es de mármol del país y consiste en una columna cuadrangular, de tres metros de altura próximamente, sobre la cual hay un zócalo que sostiene

el busto del inventor bolonés, obra notable debida al cincel del distinguido escultor Hopkins.

Moneda de oro. De estadísticas recogidas por el director de la Casa-Moneda de los Estados-Unidos, desprende dicho funcionario que hay en el mundo una masa de oro acuñada de 10 á 12.000 millones de pesos, que se aumenta anualmente en 1 y 1/5 por 100. Calculada la población del globo en 1.300 millones de almas, corresponde á cada una de estas 846 pesos; pero, descontados los pueblos que no usan la moneda, se puede asegurar que si la moneda de oro estuviese repartida entre todos los individuos, poseería cada uno 10 duros.

Doble tracción. La Compañía del ferro-carril del Norte ha sido autorizada para establecer la doble tracción entre Madrid y el Eacorial.

Ferro-carriles del Noroeste. Se han dado las órdenes oportunas para proteger con fuerzas del ejército las líneas férreas del Noroeste.

Trenes de Cataluña. Dice una carta de Lérida del día 20:

«Hace dos días que llega á esta ciudad el tren de Barcelona, por tanto tiempo suspendido, y tiene igual orden el de la parte de Tarragona; pero no puede pasar de Montblanch, en atención á los desperfectos ocasionados en la vía por las lluvias de tiempo atrás y costará mucho el reponerlos.

«He oído decir, sin embargo, que el cabecilla Baró, jefe de las rondas de Urgel, no está conforme con que los trenes circulen, y no será extraño que el mejor día volvamos á las andadas.»

La vuelta al mundo. Como prueba de la rapidez y baratura con que se viaja en el día, dice *El Globe* de Londres, que puede hacerse un viaje al rededor del mundo por el precio de unas 200 libras esterlinas y en unos tres meses de tiempo, mientras el viajero no se detenga en su camino. La distancia, que es algo mayor de 24.000 millas, se recorre del modo siguiente:

De Londres á Liverpool, 200 millas. De allí á Nueva York, 3.000 millas. De este puerto á San Francisco, en ferro-carril, 3.291 millas, y 4.764 de allí á Yokohama, donde se habrá recorrido la mitad del camino.

De Yokohama á Shangai, la distancia es de 1.200 millas. De allí á Hong Kong, 870 millas. De este puerto á Calcuta 3.900 millas. Para atravesar la Península del Indostan se hacen 1.400 millas y se llega á Bombay, desde cuyo punto un viaje directo de 5.874 millas hecho en vapor por el Canal de Suez, lleva de regreso al viajero á su casa de Londres en el tiempo y con el costo arriba mencionados.

SUBASTAS.

Diciembre 7.—De las obras del puente sobre el río Guadalimar, en la carretera de tercer orden de Arquillos á Villacarrillo, provincia de Jaén. Presupuesto de contrata, 239.874 pesetas y 74 céntimos.

Idem.—De los acopios de materiales para conservación de las carreteras de Madrid á Irun, Madrid á Fuenlabrada, Bruneta al Escorial, y de Alcorcón á San Martín de Valdeiglesias, comprendidas en esta provincia, y cuyos presupuestos de contrata ascienden á 24.030 pesetas 68 cént. el de la primera, 20.205 pesetas 50 céntimos el de la segunda, 10.895 pesetas 10 cént. el de la tercera y 9.073 pesetas 50 cént. para la cuarta.

GUÍA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

Real Compañía de Canalización y Riegos del Ebro.—La Junta de gobierno, en virtud de lo que dispone el art. 28 de los nuevos estatutos, ha acordado convocar á los señores accionistas á Junta general extraordinaria para el día 22 de Diciembre próximo, á las tres de su tarde, en el domicilio social, pasaje de Escudillers, letra D, entresuelo, Barcelona.

Los puntos que constituyen la orden del día son los siguientes: aprobacion al convenio para un empréstito y á la enajenacion de dos saltos de agua, tratado entre la Compañía y la de *Crédito mobiliario Francés* y Mr. H. Debrousse.

Tiene derecho de asistir á la Junta todo accionista portador de 25 acciones, que deberán depositar hasta el día 6 de Diciembre en la caja de la Compañía, en Barcelona, en la del *Crédito mobiliario*, en París, y en la habitacion de D. Joaquin García, calle de la Biblioteca, núm. 2, piso cuarto; en Madrid.—El secretario general, Pedro P. Herrero.

Real Compañía de los caminos de hierro portugueses.—Se previene á los señores accionistas que por no haber hecho el número suficiente de depósitos en los plazos fijados por los estatutos, la Junta general convocada en Lisboa para el 11 de Diciembre próximo se verificará el 26 del mismo mes.

Sociedad de Crédito Valenciano.—La Junta de gobierno de esta Sociedad ha acordado designar el día 1.º de Febrero próximo para verificar la junta general de accionistas.

Los señores que deseen tomar parte en los acuerdos de dicha Junta se servirán depositar sus acciones en la Caja de la Sociedad 30 días antes de la citada fecha, con arreglo á estatutos.

Valencia 19 de Noviembre de 1874.—El secretario, Emilio Lavernia y Lliberós.—El presidente, Lamberto Terael.

La Tutelar.—En cumplimiento del art. 83 de los estatutos se convoca á Junta general ordinaria para el día 27 de Diciembre próximo, á las dos de la tarde, en las oficinas de la Compañía, calle de Serrano, número 80, cuarto bajo, á fin de llenar las prescripciones establecidas en el capítulo 11 de los mismos.

Desde el día 10 de dicho mes podrán los señores socios acudir á las citadas oficinas á recoger las correspondientes papeletas de entrada.

Madrid 14 de Noviembre de 1874.—El director general, P. de Vargas.—El delegado del gobierno, Juan Bañon.

TÍTULOS Y DIVIDENDOS.

Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.—El Consejo de administracion tiene el honor de anunciar á los portadores de obligaciones de la Compañía, que el día 1.º de Diciembre próximo desde las diez de la mañana, se verificará en la estacion de Atocha, salon de sesiones, del Consejo con citacion del señor delegado del gobierno cerca de esta Compañía, el sorteo para la amortizacion de 309 obligaciones de cada una de las series emitidas.

Los números de las obligaciones que sean favorecidos por la suerte se publicarán en los mismos periódicos en que se inserta el presente anuncio.

Madrid 28 de Noviembre de 1874.—El secretario del Consejo, Félix Nicolás.

El Consejo de administracion tiene el honor de poner en conocimiento de los portadores de obligaciones de la Compañía que el pago del cupon núm. 34 semestre de intereses vencederó en 1.º de Enero próximo, se efectuará desde el siguiente día 2, con deduccion de Rvn. 0'95 (francos 0'25) por cupon importe de los derechos percibidos por el Tesoro francés:

En Madrid, en la Caja de la Compañía.

En París, en casa de los Sres. Rothschild hermanos, rue Lafitte, núm. 25.

En Lyon, en casa de los Sres. P. Galline y compañía y de los señores Viuda de Morin, Pons y Compañía.

En Burdeos, en casa de los Sres. Piganeau é hijos.

En Londres, en casa de los Sres. N. M. Rothschild é hijos al cambio del día.

En Bruselas, en casa del Sr. S. Lambert id. id.

En Ginebra, en casa de los Sres. P. F. Bonna y compañía id.

Madrid 28 de Noviembre de 1874.—El secretario del Consejo, Félix Nicolás.

Compañía de los ferro-carriles de Sevilla á Alcalá y Carmona.—El Consejo de administracion, en uso de las atribuciones que segun el art. 9.º de sus estatutos le corresponden, ha acordado el pago por los señores accionistas de un dividendo pasivo de 20 por 100 del importe de las acciones, fijándose para plazo hasta el 15 de Diciembre de 1874.

El presidente del Consejo, José María Lopez.

Compañía de los caminos de hierro del Norte de España.—El Consejo de administracion 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 agregacion 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 accion, y que será acompañado de los dos cupones atrasados de cada obligacion variable.

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

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

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

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 administracion 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 Lamartinire.

Banco de España.—Desde el día de mañana, previa exhibicion del resguardo de depósitos, se entregarán por el Banco á los respectivos deponentes una de las facturas con que han sido presentados en la Direccion general de la Deuda, para percibir los intereses correspondientes al primer semestre de este año, los cupones de las obligaciones del Estado por subvencion 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 exhibicion 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.

Banco de España.—El Consejo de gobierno de este establecimiento ha acordado que por el mismo se presenten á la renovación en las oficinas de la Deuda pública las obligaciones generales del Estado por subvención al ferro-carril de Alar á Santander, y las de 20.000 rs. de capital, verificándose este servicio según las disposiciones siguientes:

1.^a Las dependencias del Banco empezarán las operaciones necesarias al efecto el día 28 del actual.

2.^a Los interesados que deseen se conserven sin canjear las láminas primitivas lo avisarán así por escrito, con antelación á dicho día 28, advirtiéndolo que no se presentarán al canje las que por aviso de los interesados tengan unidos cupones de semestres vencidos.

Y 3.^a También habrán de acudir antes del mismo día los que prefieran recoger los valores y solicitar por sí mismos su renovación.

Madrid 24 de Noviembre de 1874.—El secretario, Manuel Ciudad.

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

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

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

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

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

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

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

En París, place Vendôme, núm. 12;

En Bruselas, Banque de Belgique;

En Lieja, Banque Liégesire;

En Gante, Banque de Flandre.

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

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 Pisuerga, á la parte Sudoeste, un kilómetro de distancia de la ciudad de Valladolid.

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

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

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

E. Teros.—TRES CRUCES, 8.

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

CONSERVACION

48 RS. ARROBA

Y

DE

BLANCURA

26 LIBRAS.

DE LAS



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

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

AGENDA DE BUFETE.

Ó LIBRO DE MEMORIA DIARIA PARA EL AÑO DE 1875.

Con noticias, Guía de Madrid y el Calendario completo.

PRECIOS:

Madrid.—En rústica, 1 peseta y 75 céntimos; encartonada, 2 id., id.; en tela á la inglesa, 3 id., 25.

Provincias.—Remitida por el correo (1).—En rústica 2 pesetas y 25 céntimos; encartonada, 2 id., 75 céntimos; En tela á la inglesa, 4 id., id.

Provincias.—En casa de los corresponsales que las han recibido por otro conducto más económico.—En rústica, 2 pesetas y 25 céntimos; Encartonada, 2 pesetas 50 céntimos; En tela á la inglesa, 3 pesetas 75 céntimos.

Esta Agenda está ya tan generalizada por toda España que nos ahorra el trabajo de encarecer su gran utilidad material y positiva; siendo por lo tanto indispensable en todas las casas, tanto particulares como de comercio.

Se halla de venta en Madrid, en la librería extranjera y nacional de D. Carlos Bailly-Baillière, plaza de Santa Ana, número 10, y en todas las librerías de la nación.

(1) El certificado de cada paquete de 5 kilos se paga aparte y cuesta 50 céntimos, de peseta.

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

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

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

GACETA INTERNACIONAL.

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

Redaccion: 12, rue Livourne, Bruselas.

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

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

VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

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

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.

PRECIO 2 REALES.

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

GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE ESPAÑA Y PORTUGAL.

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

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

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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

FABRICA DE HIERRO,

HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO

PROPIETARIOS, Y. Y C. GIRONA.

BARCELONA.

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

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

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

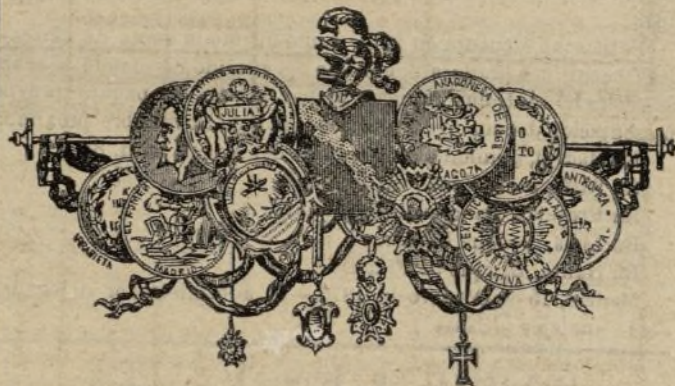
GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIÁ.

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

CASA CREADA POR EL EN 1855,

y enriquecida constantemente con cuantos inventos
se verifican.

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



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

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.					1873.		Diferencia sobre 1873.			
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.	
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En mas.	En menos.
Madr. á Alic. y Toledo												
Madrid á Cartagena...	15 al 21 Octubre..	21.106	187.697	282.584	470.291	929'33	765.014	550'48		15.733		40'17
Albacete á Cartag...												
Alcázar á Ciud -Real												
Manzanares á Córdoba.					321.936	592'88	235.846	434'34	66.089		36'51	
Norte de España.....	28 al 19 Nov....											
Tudela á Bilbao.....												
Valencia á Almansa y												
Tarragona												
Sevilla á Cádiz.....												
Córdoba á Sevilla.....	29 al 4 Nov	4.604	71.698	286.010	310.709	124.435						
Zaragoza á Barcelona.												
Barcelona á Pamplona.												
— á Francia....												
— á Tarragona.												
— á Sarria'.												
Lérida á Reos y Tarrag.					11.810	854'76	115.508	890'96	3.307		2'30	/o
Alar á Santander.....	28 al 3 Nov.....											
Langreo á Gijon.....												
Palencia á Leon.....												
Córdoba Málaga.....												
Medina á Zamora y Vi-												
go á Orense.....					139.913		275.980	88.066				
Ciudad-Real á Badajoz.	22 al 28 Octubre...											
Utrera á Meron.....												

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 21 AL 27 DE NOVIEMBRE DE 1874.

CAMBIOS OFICIALES.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.			
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	12 20	12 17	12 20	12 25	1 25	12 ..	Albacete.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	12 20	12 25	12 30	12 30	12 22	11 90	Alicante.....	..	1/4
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	16 50	16 50	16 40	16 40	16 50	16 25	Almería.....	..	1/2
Deuda del personal.....	Avila.....	1/2	..
Material del Tesoro no preferente con interés...	Badajoz.....	..	1/4
Bonos del Tesoro.....	46 90	47 25	47 50	47 50	46 80	46 ..	Barcelona.....	..	1/4
Deuda amortizable de primera clase.....	Bilbao.....	..	1/4
Deuda amortizable de segunda idem.....	Burgos.....	..	1/4
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	Caceres.....	1/2	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	101 90	..	101 90	102 ..	102 ..	102 ..	Cádiz.....	..	3/8
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6 ^o /o anual									
Emision de 1. ^o de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	Castellon.....	par	..
Idem de 2.000 rs.....	Ciudad-Real.....	1/4	..
Idem de 1. ^o de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	Córdoba.....	par p.	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	Coruña.....	3/4	..
Idem de 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	Cuenca.....	1/4	..
Idem 1. ^o de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	Gerona.....	..	..
Obras públicas de 1. ^o de Julio de 1858 de 2.000 rs.	Granada.....	..	1/8
..	Guadalajara.....	par p.	..
..	Huelva.....	..	..
..	Huesca.....	..	1/4
..	Jaen.....	par	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs.	23 ..	23 ..	23 ..	23 15	23 25	22 50	Leon.....	..	1/2
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	23 50	..	22 50	22 75	22 80	22 10	Lerida.....	..	1/4
Idem id. id. de 20.000 rs.....	Logroño.....	par	..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	Lugo.....	..	..
Acciones de Banco de España.....	135 ..	135 50	135 ..	134 65	134 50	134 50	Málaga.....	3/4	..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	Murcia.....	..	3/8
Banco popular español de Barcelona.....	Orense.....	..	1/8
..	Oviedo.....	par	..
..	Palencia.....	..	1/4
..	Pamplona.....	..	..
..	Pontevedra.....	1/4	..
..	Salamanca.....	..	..
..	San Sebastian.....	..	1/2
..	Santander.....	..	1/2
..	Santiago.....	7/8	..
..	Segovia.....	1/2	..
..	Sevilla.....	..	1/2
..	Soria.....	1	..
..	Tarragona.....	..	1/2
..	Teruel.....	par	..
..	Toledo.....	3/4	..
..	Valencia.....	..	3/8
..	Valladolid.....	..	1/4
..	Vitoria.....	..	3/8
..	Zamora.....	1/4	..
..	Zaragoza.....	par	..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 18 AL 24 DE NOVIEMBRE.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 18.	DIA 19.	DIA 20.	DIA 21.	DIA 23.	DIA 24.			
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	12 25	12 20	12 17	12 07	12 27	12 50	Londres, á 90 d/f.....	49 10	..
Titulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	17 10	17 05	17 05	16 95	17 20	17 25	Paris, á 8 d/v.....	5 00	..
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	..	..	..	..	..	..	Hamburgo, á 8 d/v.....	..	..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..	Genova, á 8 d/v.....	..	..
Sociedad catalana general de crédito.....									
Banco de Barcelona.....	55 ..	57 ..	57 ..	55 ..	57 ..	57 ..	..	..	..
Crédito mobiliario barcelonés.....	53 ..	58 25	84 ..	83 ..	84 ..	84 50	..	..	..
Caja barcelonesa.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Sociedad de crédito mercantil.....	28 50	28 90	24 25	23 75	24 75	24 50	..	..	..
Camino de Barcelona á Francia.....	38 25	40 15	40 15	39 50	39 75	39 40	..	..	..
— de Tarragona á Barcelona.....	58 50	62 ..	61 75	60 ..	61 50	61 25	..	..	..
— de Zaragoza á Barcelona.....	22 25	22 50	23 25	22 ..	23 75	23 25	..	..	..
Canal de Urgel.....	..	124 ..	..	..	..	..	..	..	..
Aumbrado por el gas en Barcelona.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS
de los	de	reembolsa-		de los	de la	le	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	789.698	1.900	57 8.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alic	Paris 20 de Nov.... 218 ..
1860.....	625.000	1.900	57	Abril — Octub.	..	Norte.....	..
1859.....	92.618	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 18 Nov... 310 ..
..	177.044	1.900	8 0/0	Enero.—Julio.	..	Zaragoza á Pamplona...	..
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	99	Córdoba á Málaga.....	..
1858.....	290.000	..	57	..	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	..
..	..	..	..	..	..	Sevilla á Jerez.....	..
..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real á Badajoz...	..
..	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Barcelona á Francia.....	Barcelona..... 47 50
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42	Targ. á Martorell y Barc	.. 95 25
..	..	..	..	..	..	Noroeste.....	Bruselas 18 Nov... 59 ..
..	..	..	..	..	..	Lerida á Reus.....	Paris 20 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
..	..	..	..	..	..	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1. ^a serie ..
1871-72.....	14.000	1.900	68 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....	Madrid..... 695 ..
..	..	..	..	..	..	Gran Central-Peninsular	..

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