

# GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

## CORRESPONSALES.

### Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

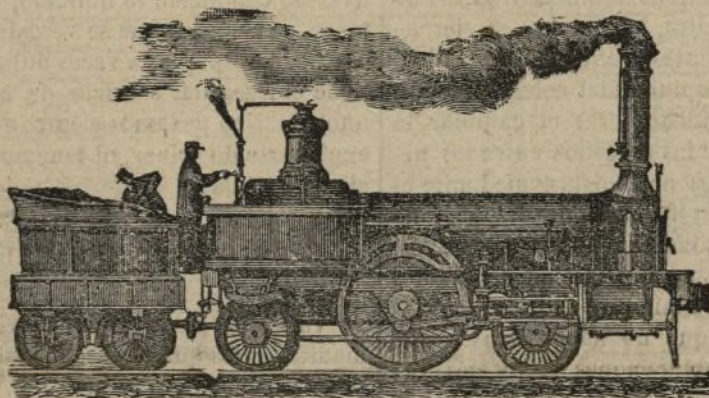
VALENCIA: librería de D. F. Matheu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

### Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Deune Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



## SE SUSCRIBE EN MADRID

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

## PRECIOS DE LA SUSCRIPCION

### 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.

La estacion muerta.—Entrada del Barrio de Argüelles.—Exposicion de Filadelfia.—Carreteras de la provincia de Córdoba.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Banco hipotecario de España.—Desarrollo de las líneas férreas en 1850.—Tamvías de alambre colgado.—Las líneas cortas.—Algunas cifras sobre la navegacion.—Trituración y carga de la hulla.—Crónica.—Banco hipotecario de España (balance)—Banco de Castilla.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

### LA ESTACION MUERTA.

Coincidiendo con la paralización de la vida vegetal, tambien hoy la prensa periódica está invernando, reducida á la inmovilidad á que la condenan las exigencias de la política, extendidas hasta el terreno económico, refugio en otro tiempo de los escritores cuando arreciaban los rigores de la fiscalía de imprenta. Nosotros mismos que, por la especialidad de nuestras modestas tareas, y separados de las luchas de la política militante, encontrábamos siempre fecunda materia en las cuestiones económicas, consideramos prudente y necesario no abordarlas ahora, ni directa ni indirectamente.

Por otra parte, el invierno paraliza, ó cuando ménos disminuye la actividad de las obras públicas en construcción, que pudieran servirnos de tema; y hasta los mismos efectos invernales nos privan frecuentemente de los periódicos extranjeros, que suelen suministrarnos pasto poco peligroso con que cumplir la obligacion de satisfacer la curiosidad de nuestros lectores. A la hora en que escribimos estas líneas, muy avanzada la mañana del sábado, hemos recibido muy pocos periódicos del exterior de los correspondientes á la semana, obligándonos á reducir á la más

mínima expresion en el presente número las dos habituales reseñas de la prensa financiera y de los ferro-carriles de los demás países.

De los asuntos interiores de que nos es lícito tratar, la cuestion de Sevilla á Jerez y Cádiz no ofrece hoy, que sepamos, accidentes dignos de especial mencion, lo cual es en nuestro concepto favorable á su resolucion; ó mejor dicho, supone que, despues de resuelta, disminuyen cada vez más las probabilidades de que se susciten al nuevo propietario entorpecimientos y dificultades, siquiera estas pudiesen reducirse á simples molestias. Un diario noticiero habla todavía de agitacion entre los disidentes y estampa cifras de adhesiones en que no puede creer nadie que conozca la materia.

La otra cuestion importante relativa á la Compañía del Norte, la de saber si el Consejo que propone el arreglo entiende obtener por la suma de 20 francos el abandono, no sólo de los intereses atrasados que se deben á los obligacionistas de títulos variables, sino de todos los que pudieran devengar de nuevo, si el pago íntegro de los cupones de 7'50 francos llegase á suspenderse, un periódico de París muy autorizado, y que tiene algunos dias de fecha, la entiende como sigue.

Por oscuros que parezcan á algunos los términos en que varios periódicos anuncian la combinacion, el colega aludido nada encuentra que pueda justificar la duda sobre los efectos de la transaccion que el Consejo trata de proponer. Estos efectos, en su opinion, son limitados como los derechos del Consejo mismo, y no van más allá de lo que autoriza el art. 42 de los estatutos, que es el referente al asunto. Este artículo abre camino al arreglo, á la consolidacion de la deuda atrasada; no permite á los administradores cambiar en nada los derechos respectivos de las diversas categorías de interesados. El arreglo propuesto extinguirá, pues, el atraso de la deuda á las obligaciones de in-



terés variable, dejando intacta la situación de estas obligaciones en el reparto de los productos futuros; es decir que cobrarán 15 francos antes de toda separación en provecho de las acciones, y que, si por casualidad los productos del camino fueran insuficientes para asegurar el pago regular de esos 15 francos, los cupones atrasados constituirán, como en lo pasado, un verdadero crédito, cuyo cobro se ejercería, sin disputa, sobre los excedentes eventuales del tráfico.

Nadie admitirá (también en opinión del colega francés) que pueda depender de los administradores el cambiar la jerarquía de las relaciones y de los derechos entre los diversos elementos del capital. Los accionistas, mediante el pago de 20 francos, obtienen la facultad de disponer libremente, en adelante, de la totalidad de los beneficios; una vez cubiertos los intereses y amortización de las dos clases de obligaciones, ya no se limitarán sólo a cobrar los 15 francos, como antes, puesto que no había atrasos que extinguir pertenecientes a las obligaciones de interés variable. A estos términos entendemos también nosotros que se reduce el efecto legal de la combinación adoptada por el Consejo del Norte.

Respecto de las anexionaciones de líneas, creemos que continúan los proyectos; pero nada sabemos hayan adelantado, en el terreno práctico, de quince días a esta parte.

De los caminos en construcción, merece citarse la constancia y la actividad fructífera con que prosiguen las obras de la línea del Tajo; y como acontecimiento, realizado o próximo a realizarse mientras escribimos, debe mencionarse la apertura al tráfico de la primera sección del ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca, a la que no tardará en seguir la inauguración del resto del camino.

A esto se reduce lo que podemos decir de los caminos españoles.

En el extranjero la cuestión de interés más general y que puede y debe estudiarse en los demás países, es la que hoy se agita en Inglaterra referente a la reducción de los precios de los billetes de los caminos de hierro.

Los directores de las seis grandes Compañías de ferrocarriles ingleses, el London and North-Western, el Great Northern, el North-Eastern, el Manchester, Sheffield and Lincolnshire, el Lancashire and Yorkshire y el Great Western acaban de tener una reunión privada en Euston-square-station, para decidir acerca de la conducta que deben observar a consecuencia de la abolición de los carruajes de 2.ª clase realizada por las Compañías del Midland. Se ha acordado por los directores reunidos conservar las tres clases de coches; pero reduciendo el precio de los de 1.ª, conforme a la tarifa adoptada por el Midland, que es de 1 1/2 peniques por milla; los de segunda serán también reducidos; y en cuanto a los de tercera, permanecerán como están, es decir, a 1 dinero por milla.

También se ha decidido, además, que el London and North-Western establezca a Manchester y a Liverpool trenes especiales comprendiendo las clases 1.ª y 2.ª, a los precios de 2 y 1 1/2 peniques por milla.

Después de todo, los ingleses no tienen motivo de alegrarse por la innovación del Midland, puesto que ha dado lugar a reducciones bastante importantes en las tarifas de las demás líneas. Sólo es de lamentar que las terceras clases no se hayan juzgado dignas de la solicitud

de los directores de las grandes Compañías, y que no hayan participado del beneficio de una reducción, que merecerían, sin embargo, y con mejores títulos que las otras dos clases.

No nos atrevemos a llamar una revista a las líneas que nos han conducido lo limitado, por una parte, de la actual esfera de acción a que se ve reducida la prensa; y por otra, el aislamiento que, a veces durante semanas enteras nos tiene el irregular servicio de correos. Pero no es culpa nuestra si no podemos elegir los asuntos en que pudieran explicarse doctrinas, ni tenemos el recurso de la abundancia de noticias.

#### ENTRADA DEL BARRIO DE ARGÜELLES.

Varios propietarios del Barrio de Argüelles nos ruegan manifestemos que el ensanche del callejón de San Marcial se está haciendo muy mal; porque, ni se derriba el edificio que fué Escuela de la Real casa, situado al final de la calle de Bailén, ni se eleva la rasante del paseo de San Vicente, como sería necesario para que, al cruzarlo, se evitasen las fuertes pendientes que ahora existen y las que resultarán concluida la obra tal como se está llevando a cabo.

Dicen los interesados que, de no realizarse bien la obra con las condiciones que ofreció el señor teniente alcalde del distrito a varios propietarios del barrio que fueron a verle con tal motivo, valdría más que el Ayuntamiento no hiciese nada, porque entonces tendrían la esperanza de que, cuando hubiese cambio de municipalidad, se haría como corresponde; y añaden que es en extremo irritante ver como se gastan muchos miles de duros en paseos como el del Retiro y en obras como las de la cuesta de Santa Bárbara, y se hayan tenido bastantes años en un completo abandono, y ahora se hagan mal, las obras referidas, que son de muchísima importancia y necesidad, y cuyo coste puede satisfacerse con sólo el producto de los aprovechamientos, que de ellas mismas resulten.

#### EXPOSICION EN FILADELFIA.

Por el ministerio de Fomento se han publicado los documentos que siguen:

«Señor Presidente: Uno de los más altos fines del gobierno es fomentar por cuantos medios estén a su alcance la producción nacional en todos sus ramos, y el ministro que suscribe faltaría a su deber sino se apresurase a proponer los que cree convenientes para conseguirlo, cuando a ello le brinda una ocasión bien propicia en todos conceptos.

Notorias son las ventajas que para la industria se desprenden de las exposiciones de productos naturales ó transformados, ya sean estas internacionales, ya de un sólo país, ya, en fin, de una comarca ó región más limitada, ora abracen todo lo que la naturaleza, el trabajo ó la inteligencia crean, ora comprendan solamente una parte de la producción general.

Reúnen en un punto inmensas, casi fabulosas cantidades de los objetos que cosecha el labrador, que extrae el minero, que fabrica el industrial ó traza el artista, con uno de estos tres fines: enseñar, competir ó aprender; y el perenne estímulo que mantienen los grandes certámenes de la industria hace provechosas en alto grado estas nobles luchas del entretenimiento y de la actividad del hombre.



Con orgullo, señor Presidente, con noble orgullo puede España hablar hoy de las exposiciones internacionales, las más fecundas sin disputa por su propia naturaleza, toda vez que ofrecen más ancho horizonte á la comparacion y al estudio de los progresos de la industria, y supuesto tambien que en aquel vasto campo son más fáciles el cálculo y la combinacion de cambios de materias y productos, base del comercio univarsal, que es fuente inagotable de prosperidad para todos los pueblos.

El lugar que España supo conquistarse en el último gran certámen celebrado el año 1873 en Viena, nos honra y nos enaltece. Presentarse allí, á pesar de sus desgracias, como uno de los países más productores de la tierra es gloria tan legítima que, sine compensa, mitiga por lo ménos el rigor de nuestros infortunios. España tuvo ocasion de enseñar bastante á las demás naciones que concurrieron á la exposicion universal de Viena; compitió ventajosamente con ellas en muchos casos, y tuvo tambien que aprender en otros. Esperemos, pues, que andando el tiempo enseñará más, competirá mejor y aprenderá á acrecer y desarrollar sus industrias nacientes, á impulsos de la inteligencia y sobriedad de sus obreros.

En 20 de Febrero último el Consejo de ministros, respondiendo á la cortés invitacion del gobierno de los Estados Unidos, acordó que España concurriese con sus productos á la Exposicion universal que el año 1876 ha de celebrarse en Filadelfia y así lo participó á aquella poderosa república, adquiriendo un compromiso que nuestra nacion sabrá cumplir ámpliamente.

El Consejo de ministros tuvo entonces presente sin duda alguna todas las consideraciones expuestas, y aun debió apreciar en primer término cuánto interesa á la produccion española fomentar su comercio con la América del Sur, que acudirá naturalmente al Norte, á estudiar en el gran certámen la industria europea. De seguro ninguna de las exposiciones universales verificadas hasta ahora en nuestro continente, con haber sido altamente provechosas para España, aventajará á la Filadelfia en utilidad para el creciente desarrollo de nuestros intereses materiales, si, como es de esperar, vamos á ella con todos nuestros elementos de riqueza; al paso que puede servir, y ciertamente servirá, para estrechar los lazos entre pueblos que tienen una misma madre, que se han desarrollado al calor de igual civilizacion, y que deben reconocerse hermanos al través de los tiempos y á pesar de las distancias, lo mismo en sus grandes glorias y en sus rasgos de heroísmo, que en sus pasajeros desmayos y en sus inmerecidas desventuras.

Otra ventaja positiva alcanzará de seguro la industria española si acude, como debe, á la Exposicion de 1876: la de poder estudiar allí las grandes primeras materias que América produce en tanta abundancia, y son aquí necesarias á la fabricacion. Cuán conveniente es que sea apreciada en su justo valor cierta clase de productos transformados por nosotros, cuyas primeras materias proceden de las regiones americanas, no necesita decirlo el ministro que suscribe, y mucho ménos necesita decir que es oportuno momento el de la Exposicion de Filadelfia para buscar los medios de que aquellos riquísimos productos lleguen á nuestras fábricas en condiciones tan favorables como á las de otros países más afortunados que España en este punto.

Es urgente, por lo tanto, adoptar sin demora los medios conducentes á la preparacion de los trabajos que la concurrencia de España al certámen de 1876 exija, con el fin de que trámites tan importantes no se lleven con precipitacion y sin la calma debida; es urgente que el gobierno dicte aquellas medidas que faciliten la representacion ámplia, digna y poderosa de la produccion nacional en América; y fundado en estas razones, el ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobacion de V. E. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 28 de Noviembre de 1874.—El ministro de Fomento, Carlos Navarro y Rodrigo.

## DECRETO.

De conformidad con lo propuesto por el ministro de Fomento de acuerdo con el Consejo de ministros, vengo en decretar lo siguiente.

Art. 1.º Se crea una comision general, que residirá en Madrid, y tendrá por objeto promover y dirigir la concurrencia de España á la Exposicion universal que el año de 1876 ha de celebrarse en Filadelfia.

Art. 2.º La comision general á que se refiere el artículo anterior constará de sesenta vocales electivos y de los vocales natos que expresará el reglamento para la ejecucion de este decreto, nombrados unos y otros por el ministerio de Fomento.

Art. 3.º Los gastos que se originen con motivo de este servicio se án de cuenta del Estado, y se consignarán en los presupuestos generales del mismo.

Art. 4.º El ministro de Fomento publicará el reglamento y demás disposiciones que considere oportunas para el cumplimiento de este decreto.

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

A continuacion del decreto anterior inserta la *Gaceta* el reglamento aprobado para el régimen de la comision general antedicha y sus auxiliares, cuyo documento publicaremos en breve.

Siguen los decretos referentes al nombramiento de los vocales presidente y vice-presidentes de aquella; el nombramiento de comisario, y una orden ministerial nombrando el secretario y vicesecretarios.

La comision se compone de vocales natos y electivos. Pertenecen á aquella clase los funcionarios públicos que desempeñan altos cargos en los diferentes ramos de la administracion civil y militar. Los vocales electivos nombrados por el ministro de Fomento son los siguientes señores:

Castelar, Candau, Figuerola, Groizard, Gasset y Artime, Silvela, Echegaray, Ruiz Gomez, Balaguer, Chao, Carvajal, Soler y Pla, Ceballos y Vargas, Nava y Caveda, Polo de Bernabé y Morrell, Lopez Roberts, Emilio de Santos, Herreros de Tejada, Abarzuza, Montesino, Iglesias, Avalos, Vazquez Queipo, Palau y Mesa, Orense, Galdo, Salvany, marqués de Muros, Balart, Duro, Anton Ramirez, Togores y Fábregas, Miranda, Galvez Cañero, Alarcon, Cardenera, Fésser, Muñoz de Luna, Torres Vildósola, Muñoz y Rubio, Calvo y Aguirre, Arrieta, Puebla, Sanz, Escosura, Salas, Gullon, Sedano, García Martino, Gonzalez Olivares, Gomez de Salazar, Quintana, Acuña y Solís, Lopez Fabra, Navarro Reverter, Soriano Fuertes, Garcia, marqués de Benamejí, Ruiz de León y Monreal.

El cargo de presidente de esta comision, y de la comisaría y Jurado que en su día han de funcionar en Filadelfia, ha recaído en el Sr. Castelar; los de vicepresidentes, en los Sres. Candau, Figuerola, Groizard y Gasset y Artime, y el de comisario, en el señor D. José Emilio de Santos.

Para secretario ha sido nombrado el Sr. Muñoz de Luna; para primer vice-secretario el Sr. Polanco, y el Sr. Miguel para segundo vice-secretario.

## CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA.

Con mucho fundamento ha llamado la atencion de nuestro ilustrado colega *El Tiempo* el pliego de condiciones particulares y económicas para la subasta de obras de carreteras, por valor de veinte millones de reales que la Diputacion provincial de Córdoba se propone construir en el territorio de su demarcacion,



La corporacion provincial, con tales condiciones, más parece que trata de contratar un empréstito que de obtener caminos, pues exige nada ménos que una fianza de *cuatro millones* al que aspire á contratar las referidas obras, cuya duracion habrá de ser de cinco años.

Por esta y otras importantes condiciones del pliego en cuestion, la Diputacion de Córdoba presenta á la aceptación de los licitadores un contrato verdaderamente leonino, y además notoriamente ilegal, puesto que las corporaciones populares no pueden sustraerse á lo que prescribe la legislacion general al establecer reglas para la ejecucion de las obras públicas. Es más: aun cuando, como nosotros quisiéramos, las administraciones provinciales y municipales fueran completamente autonómicas en materias de fomento, las condiciones á que nos referimos se apartan hasta tal punto de los principios generales administrativos y de toda condicion de equidad, que la prensa estaria de todos modos en el caso y en la obligacion de combatir esa manera singular de proceder.

En primer lugar, todo contrato de obras debe precisar claramente las que han de ejecutarse, y no por una cantidad de trabajos indefinidos; mucho ménos puede procederse así, cuando existen presupuestos aprobados de esas mismas obras y la Diputacion no los presenta.

*El Tiempo* reproduce y refuta una por una todas las extrañas condiciones que la Diputacion cordobesa intenta elevar á contrato, y concluye en estos términos:

«Como quiera que en esta contrata no existen proyectos definidos, ni presupuestos determinados, resulta que, tan luego como se designe una carretera nueva, el contratista tiene derecho perfecto, con el pliego general de condiciones, para rescindir; pero este derecho lo ha perdido por lo consignado en el art. 2.º de este pliego, que le obliga y somete sin resistencia á la variacion. Lo mismo puede decirse de los aumentos de obra en más ó ménos de la sexta parte del presupuesto contratado, que no existe. Queda sólo como condicion la falta de pago: esta es inmediata, porque el país hoy no puede atender á la carga que se le va á imponer por este descabellado proyecto. Si dejara de pagar y con derecho perfecto se rescinde, hay que dar al contratista el 5 por 100 de lo que le falte ejecutar, es decir, un millon de reales próximamente, toda vez que no habrá tenido tiempo apenas de empezar las obras.

En el art. 12 legisla la Diputacion con pretexto de un contrato, alterando disposiciones importantes de las leyes de carácter general del país, pero siempre con la contrariedad y vacilacion que en todo el proyecto resalta.

Establécese que regirá el pliego de condiciones generales de contratacion de obras públicas en lo que no las modifica el actual, y se ve que en lo más importante no se atiende á nada de lo prevenido en este pliego, como tampoco en la subasta se tiene presente lo establecido en las disposiciones para verificar las de estos servicios. Consignase que regirán dos pliegos de condiciones facultativas de cada proyecto, y no existiendo proyectos que sean base de contratacion, no existen estas condiciones facultativas. Las tendrán los nuevos proyectos que se estudien y sustituyan á los aprobados, y en este caso, como se sustituye á la accion de la administracion central la de los señores de la *exclusiva competencia y juicio*, y á la del cuerpo de ingenieros del Estado el que crea la Diputacion, con el nombre de *Cuerpo facultativo de obras provinciales*, se desconoce lo que podrán ser estos pliegos de condiciones facultativas.

El art. 14 es completamente ajeno al objeto de la contrata de obras: es propio del proyecto de autorizacion para emitir las ac-

ciones y ejecutar las obras. Al venir á formar parte de la escritura de esta contrata, va á ligar y obligar á la provincia en lo sucesivo á las cargas que le impone el contrato; y de no cumplirse en cualquier época esta condicion, por negarse una Diputacion á consignar las cantidades necesarias, entra la accion del art. 11, y con perfecto derecho exige el contratista la indemnizacion, á la cual no puede negarse la Diputacion. Pero siempre habrá *perfecto derecho* para no gravar al país en más de lo que este pueda resistir no aceptando cargas impuestas por una corporacion que compromete la riqueza de la provincia. Conviene para los efectos del porvenir que esta protesta quede consignada, ya que no por los diputados provinciales, por toda la clase contribuyente.»

Por las palabras que acabamos de reproducir de *El Tiempo*, puede juzgarse en conjunto de defectos legales, administrativos y técnicos contenido en el pliego de condiciones que la Diputacion cordobesa lanza á los vientos de la publicidad.

Verdad es que de todos modos no creemos que tenga licitadores, cuando, además de condiciones leoninas é inaceptables, exige, *sólo para tomar parte en la subasta*, un depósito previo de dos millones de reales.

## PRENSA EXTRANJERA.

*La Houille*.—Hé aquí sus noticias acerca de los ferro-carriles españoles en la Bolsa de París:

«Sobre el Norte de España, la especulacion parece preocuparse ménos de las acciones estampilladas, que han retrocedido, de 205 á 197.50. El Pamplona se cotiza nominalmente á 115 francos; Madrid á Zaragoza y Alicante está más firme, á 255, despues de haber estado á 252.50.»

De los portugueses, dice que los negocios son nulos, permaneciendo nominalmente á 190.

*La Semaine financière*.—«Continúa el movimiento sobre las acciones del Norte de España: las no estampilladas, que estaban á 192.50 hace ocho dias, están hoy á 215, las estampilladas, que estaban á 225, se han elevado á 250. Zaragoza á Pamplona permanece á 137.50.

«Madrid á Zaragoza y Alicante, que ha recobrado la libertad de su recorrido y que hace buenos ingresos, está á 265.»

Los fondos españoles permanecen pesados: la perspectiva de una liquidacion en que se promete 1 por 100, en lugar del 3 por 100, despues de la paz, no es para producir precios superiores.»

*Journal des actionnaires*.—Parece considerar como una esperanza para una mejora de los fondos españoles en París «una gran expedicion que se prepara contra los carlistas y en la cual el general Serrano tomará el mando del ejército.» Despues, hace el colega la historia de las negociaciones con los acreedores extranjeros, á partir de diez y ocho meses atras.

*L'Industrie*.—Dice que el Moviliario español se mantiene á 690 en el mismo dia que se celebraba la Junta general (el 29 de Noviembre.)

*La France financière*.—Ocúpase extensamente del proyecto de arreglo con los tenedores de obligaciones de interés variable del Norte de España.

## DOCUMENTOS OFICIALES.

Junta de la Deuda pública.

Secretaria.

Con arreglo á lo dispuesto en la orden del Presidente del Poder Ejecutivo de la República de 12 del actual, la Junta ha acordado



dado que se proceda al canje de las obligaciones generales del Estado por ferro-carriles de 2 000 reales de capital, y en su consecuencia los tenedores de aquellos valores pueden hacer la presentación de los mismos con sujeción á las reglas siguientes:

1.<sup>a</sup> Las obligaciones se presentarán en el negociado de recibos de créditos de la Dirección general de la Deuda pública con facturas duplicadas, que se hallarán de venta en la portería del establecimiento.

2.<sup>a</sup> Todas las que tengan fecha de emisión hasta 31 de Diciembre de 1873 lo serán en los ejemplares impresos con este epígrafe; y las de fecha posterior, ó sean las obligaciones emitidas dentro del corriente año, en otras facturas distintas que llevan el encabezamiento con esta expresión.

3.<sup>a</sup> En las facturas se consignará el total de las obligaciones que comprenda y su numeración parcial, expresada con claridad y de menor á mayor por orden correlativo.

4.<sup>a</sup> Para facilitar el recibo de las obligaciones por el negociado, cuidarán los presentadores de colocarlas dentro de las facturas ordenadamente, separando con alguna señal cada 100 cuando excedan de este número.

5.<sup>a</sup> Cada obligación llevará al respaldo el endoso siguiente: *A la Dirección general de la Deuda para su canje*; la fecha y firma del presentador. La Caja de Depósitos, Banco de España, Monte de piedad, Sociedades de crédito y casas de comercio bastará que estampen al dorso de las obligaciones el timbre ó sello que comúnmente usen.

6.<sup>a</sup> Las facturas se presentarán firmadas, siéndolo por la misma persona que suscriba los endosos, ó llevando en su caso el sello que esté estampado al dorso de las obligaciones, sin cuyo requisito no serán admitidas.

7.<sup>a</sup> El recibo de las obligaciones empezará el 1.<sup>o</sup> de Diciembre próximo, desde las diez y media de la mañana á las tres de la tarde, continuando todos los días no festivos, excepto los sábados de cada semana, que se destinarán para las de 20 000 reales y de Alar á Santander que aun no están presentadas.

8.<sup>a</sup> Para comodidad de los interesados y evitar entorpecimientos, la presentación de las obligaciones se hará por medio de papeletas numeradas, que se entregarán en la portería mayor de la Dirección de la Deuda el mismo día ó el anterior á última hora.

9.<sup>a</sup> Cada interesado podrá presentar hasta cuatro facturas diferentes; si lleva mayor número, vendrá obligado á obtener nueva papeleta para la admisión de las restantes. Los establecimientos y casas de comercio que tengan obligaciones en depósito manifestarán á la Dirección de la Deuda el día que deseen presentarlas para que se reciban separadamente del público con objeto de no detener el curso de la operación.

10. Los tenedores de carpetas provisionales de ferro-carriles con intereses desde primero de Julio último las presentarán en la forma establecida para toda clase de créditos á fin de canjearlas por las equivalentes obligaciones de esta renovación. Los que lo tienen ya hecho serán llamados oportunamente para recoger las nuevas.

11. Comprobada por el oficial encargado la exactitud de las facturas con las obligaciones que comprendan, se taladrarán estas á presencia de los interesados, entregándoles para su resguardo la mitad de una de las facturas con el recibo del mismo oficial, autorizada además con el V.<sup>o</sup> B.<sup>o</sup> de un jefe de negociado y con el sello que usa la sección de recibo.

12. A medida que terminen las operaciones ulteriores al ingreso de las obligaciones en estas oficinas, que será lo más inmediatamente posible, se llamará á los presentadores por anuncios insertos en la *Gaceta de Madrid* y *Diario de Avisos*, que se fijarán además en la galería baja del establecimiento, para que acudan á la tesorería de la Dirección á recoger las nuevas obligaciones entregando los resguardos, y advirtiéndoles que los que no lo verifiquen en el término de un mes, á contar desde la fecha de los

anuncios, tendrán después que esperar al día determinado que se fije en la semana para este efecto.

13. La presentación de las obligaciones se concreta por ahora en la Península á Madrid, donde deberán verificarlo los tenedores que residan en provincias para facilitar de este modo el canje. Y en el extranjero lo será en las plazas de Londres y París por la delegación de Hacienda á cuyo jefe se comunicarán las órdenes oportunas con este objeto.

Madrid 27 de Noviembre de 1874.—El secretario, Santiago Ballesteros.—V.<sup>o</sup> B.<sup>o</sup>—El director general, presidente, Rubio.

## FERRO-CARRILES EXTRANJEROS

*Inglaterra.* En la semana terminada el 15 de Noviembre, los ferro-carriles del Reino Unido han recaudado 1.055.013 libras, contra 1.027 329 en la correspondiente de 1873; y el ingreso medio por día y kilómetro ha resultado de 165 pesetas, contra 163.

*Francia.* Han sido declarados de utilidad pública un ferro-carril de Saussay á la Vache aux Andelis, por Ecouis, y otro de Neubourg á Glos-Monfort, ambos de interés local. Otro decreto declara asimismo de utilidad pública un ferro-carril de empalme entre los Docks de Saint-Ouen y la estación de mercancías de Saint-Denis.

*Holanda.* Se está negociando entre el gobierno y un sindicato de banqueros acerca de los subsidios con que aquel debe contribuir para la construcción de siete nuevos ferro-carriles.

*Austria.* Ha terminado sus trabajos la comisión nombrada por el ministro de Obras públicas para proponer el medio de separar las líneas del Sur de Austria en dos redes, una austriaca y otra italiana.

## BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

(Continuación.)

### PÁRRAFO TERCERO.

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

A la primera lectura del articulado de la ley se conoce que no es un amontonamiento caprichoso de cosas diversas y que son realmente por su naturaleza inconexas, sino que todos los puntos que en él se tratan están relacionados y aun ligados entre sí como si fueran las partes de un mismo todo. El arreglo de los intereses de la Deuda se liga con la emisión de los billetes hipotecarios, esta con el anticipo de los 100 millones de pesetas, y ambas cosas con el establecimiento del Banco hipotecario. Para ofrecer á los acreedores por Deuda consolidada y flotante garantías de cobro de sus intereses á los unos, y de sus capitales á los otros, se acordó la emisión de los 300 millones de los mencionados billetes, destinando al reembolso de estos nuevos valores los productos de la desamortización; y para que tuviesen los acreedores seguridad de que la garantía que se les ofrecía no había de ser distraída para cualquiera otra atención del Tesoro, se dispuso constituir la como depósito en el Banco hipotecario, encomendándole además su realización y aplicación al pago de parte de las obligaciones para que se destinaba.

Es la ley de 2 de Diciembre de 1872 un plan económico que tiene por objeto la extinción de la Deuda flotante y el arreglo de los intereses de la consolidada y de las demás que se especifican en el art. 2.<sup>o</sup> Pero este plan descansa, como si fuera sobre su base en la creación del Banco hipotecario, no tanto como establecimiento de crédito de esta clase, sino como un instituto intermedio entre el Tesoro español y sus acreedores, encargado de cumplir en nombre del primero, por medio de las comisiones y



operaciones especiales que le encomendaron, los compromisos que en dicha ley se contraían á favor de los segundos. Esto basta para hacer notar que, sin el Banco encargado de estas comisiones y operaciones, el plan económico de la ley sería de todo punto irrealizable.

Como todas aquellas leyes en que se modifican derechos perfectos de carácter privado, y cuya existencia no depende de la exclusiva voluntad del legislador y aun más señaladamente como las que alteran y cambian los correspondientes á los acreedores del Estado, la de que se trata debió ser convenientemente preparada por medio de negociaciones ó de contratos celebrados por el gobierno con sus acreedores, en que estos se prestaran á tener por innovados sus derechos del modo que al fin aprobaron y sancionaron los poderes públicos. En los antecedentes, cuya exposición precede á este dictamen, nada se dice sobre tan importante punto; mas entre los documentos presentados por el gobierno á las Cortes en 27 de Setiembre de 1872, figura un contrato otorgado en 12 de dicho mes con Mr. Elbogen en representación del Banco de París y ratificado por esta Sociedad en 17 del mismo, en cuyo contrato el gobierno se obligaba á presentar á las Cortes los correspondientes proyectos de ley para el arreglo de los intereses de la Deuda, el empréstito de los 250 millones de pesetas y la creación del Banco hipotecario; todo ello conforme á las bases convenidas por ambas partes que también figuran entre los documentos presentados, y las cuales resultan ser exactamente las mismas que para todas estas operaciones se establecieron en la ley de 2 de Diciembre.

Y en efecto: no se concibe que el gobierno propusiese á las Cortes reducir el pago á metálico de los intereses de la Deuda consolidada, no sólo interior sino también exterior, á las dos terceras partes, abonando la otra tercera en papel al 50 por 100, que era casi el doble del precio corriente, sin que antes hubiese obtenido el asentimiento siquiera del mayor número de los tenedores, especialmente extranjeros, y en su representación el de algún sindicato, como los que acostumbran á constituirse en casos semejantes. Mucho menos se concibe que les ofreciese la garantía de los pagarés y de los Bienes nacionales por vender, y en su representación la de los billetes hipotecarios, con la precisa condición de que había de encargarse el depósito y realización de esta garantía á un Banco que todavía no existía, sin que antes tuviese la seguridad de que no había de faltar quien hubiese de fundarlo con el capital y demás circunstancias necesarias para el caso. Y esta seguridad no podía tenerla el gobierno, sino después de haber negociado ó pactado formalmente con quien ó quienes se obligasen á fundar dicho Banco, otorgándose mutuamente los derechos, é imponiéndose las obligaciones en que conviniesen ambas partes. De otro modo, el gobierno, con una informalidad sin ejemplo, hubiera expuesto á las Cortes al desaire de que su ley no fuese aceptada por aquellos para quienes se dictaban especialmente. Y esto no puede ni debe suponerse un sólo instante.

Así, pues, es un hecho que consta oficialmente, y que fuera de esto la formalidad siempre observada en operaciones semejantes induciría á suponer que la creación del Banco hipotecario no fué resultado de la libre espontaneidad de los poderes del Estado, sino de una negociación ó de un pacto anterior á la ley misma, y en el cual se convino por el gobierno con los futuros fundadores cuáles habían de ser los derechos de que habían de gozar, y cuáles habían de cumplir; cuáles, en suma, habían de ser las condiciones, así ventajosas como onerosas, con que el establecimiento había de crearse. En este supuesto, las condiciones convenidas debieron hacerse constar en la ley, ya que el contrato, ó siquiera las negociaciones en que se habían establecido, tenía un carácter notoriamente bilateral.

#### PÁRRAFO CUARTO.

**Carácter propio de las comisiones y operaciones sobredichas, y si, una vez fundado el Banco con arreglo á la ley, constituyeron estas comisiones y operaciones verdaderos derechos y obligaciones exigibles.**

El gobierno del entonces rey de España S. M. D. Amadeo de Saboya, expidió en 31 de Enero de 1873 un real decreto, por el cual, haciendo uso de la autorización que se había concedido en el art. 14 de la ley, tantas veces citada en este dictamen, otorgó al Banco de París y de los Países Bajos la facultad de crear el Hipotecario «con los derechos, acciones y obligaciones consignadas en la ley» á que se acaba de hacer referencia; habiéndose aprobado asimismo en el art. 2.º de dicho decreto los estatutos porque había de regirse el nuevo establecimiento.

¿Cuáles son los *derechos, acciones y obligaciones* á que se refirió la concesión? Son indudablemente todos cuantos y cuantas surgen de lo dispuesto en los artículos 21 y siguientes de la ley, y en los cuales se estableció la organización que había de tener el Banco, se especificaron las operaciones que como instituto de crédito territorial había de poder practicar, las condiciones con que había de hacerlas, el lugar en que había de tener su domicilio y el tiempo que había de durar.

Pero ¿estaban comprendidos también entre esos *derechos, acciones y obligaciones*, el depósito y cobranza de los pagarés de bienes nacionales, la emisión de los 150 millones de pesetas en billetes hipotecarios; con arreglo á lo prescrito para todo ello en los artículos 15, 16 y 17 de la ley, y el anticipo de los 100 millones de pesetas al gobierno de la manera que se determinan en el art. 19?

Si hubiera de contestarse á esta pregunta con relación á los tenedores de la Deuda nacional, así consolidada como flotante, podría afirmarse, sin que hubiese motivo racional para tener por aventurada la afirmación, que lo dispuesto sobre las comisiones á que se refiere el párrafo anterior, salvo lo relativo al anticipo de los 100 millones de pesetas, tenía la consideración de derechos perfectos otorgados por el Estado á favor de sus acreedores, porque era todo ello una circunstancia necesaria y constitutiva de la garantía que les otorgaba en seguridad de que se había de cumplir lo que en la ley se disponía respecto al pago de sus capitales é intereses.

Pero no se trata en este dictamen de apreciar el carácter jurídico de esas comisiones y operaciones con relación á los acreedores del Estado, sino con relación al Banco mismo que las había de desempeñar, y bajo este aspecto habrá de hacerse del caso un detenido examen.

El Banco hipotecario de España no se fundó para que, encerrándose dentro de la esfera propia del crédito territorial, no hiciese más operaciones que las correspondientes á su denominación. Se fundó también y principalmente para que desempeñase, en conformidad al compromiso contraído por el gobierno con sus acreedores, las comisiones y ejecutase las operaciones que tantas veces se han mencionado, con relación á los artículos 15, 16 y 17 de la ley. Así se afirma en el art. 2.º de los estatutos aprobados, según se ha dicho por el real decreto de 31 de Enero de 1873. Hé aquí este art. 2.º;

«Tiene (el Banco) por objeto:

»1.º Recibir del gobierno español una cantidad de 150 millones de pesetas en billetes hipotecarios en depósito, que constituyen la garantía hipotecaria del pago en efectivo de los dos tercios de los intereses de la deuda, en conformidad con el artículo 5.º de la ley de dos de Diciembre de 1872.

»2.º Recibir del gobierno también en depósito, los pagarés de compradores de bienes nacionales vendidos, ó pendientes de venta, en cumplimiento del art. 15 de la mencionada ley; efectuar el cobro de los plazos al contado y del importe de los refe-



» ridos pagarés á su vencimiento con los intereses de demora, mediante la comision estipulada en el precitado artículo.

» 3.º Abrir las suscripciones sucesivas de billetes hipotecarios, dentro de los límites marcados en el art. 10 de la ley, mediante la comision fijada en el art. 17 de la misma, exceptuando el caso previsto en el 18.

» 4.º Realizar los mismos billetes hipotecarios y aplicar las cantidades cobradas por la realizacion de pagarés y por la venta de bienes nacionales, exclusivamente á la amortizacion de los billetes hipotecarios á que se refieren los párrafos segundo y tercero de este artículo.

» 5.º Tomar en firme si lo conceptúa conveniente, la mitad de dichas emisiones al tipo, plazo y condiciones que para ello fije el gobierno.

» 6.º Hacer anticipos al gobierno español, de conformidad con los arts. 19 y 20 de la precitada ley. »

..... Y siguen despues otros siete números en que se detallan las demás operaciones que por ser propios de su instituto habia asimismo de hacer el nuevo establecimiento. De suerte que hasta al orden correlativo con que se expone todo lo que habia de constituir su objeto, parece demostrar que se consideraron como su parte más principal las sobredichas comisiones y operaciones especiales.

Efectivamente: si el Banco no se hubiese creado más que para que operase dentro de la esfera del crédito hipotecario, no tendria explicacion posible el art. 14 de la ley de 2 de Diciembre, porque ni el Banco de Paris hubiera tenido necesidad de la concesion del gobierno, ni este hubiera tenido atribuciones para darla, porque no las hubiera tenido para denegarla. La razon es obvia: la ley de 19 de Octubre de 1869 habia sancionado la libertad de fundar establecimientos de esta clase, privando á la administracion de las atribuciones de que hasta entonces habia venido haciendo uso.

Se creó, pues, el Banco hipotecario fuera de las condiciones del derecho comun, y la parte que han tenido de excepcional ha sido la correspondiente á las operaciones y comisiones especiales que habia de hacer y desempeñar, segun lo prescrito en los artículos de la ley tantas veces repetida.

Mas estas condiciones excepcionales, ¿entran en la categoría de verdaderas obligaciones y derechos para el gobierno y para el Banco? Así es necesario reconocerlo, por someramente que se estudie el carácter de las circunstancias que concurrieron en el caso.

La que fué otorgada al Banco de Paris y de los Países Bajos no puede considerarse como una concesion meramente administrativa, semejante á las que, con arreglo á la ley de 23 de Enero de 1856, se otorgaban para fundar bancos de emision y descuento. Ya se acaba de decir que el Estado habia perdido sus antiguas atribuciones porque la ley de 1869 habia sancionado la libertad de fundar establecimientos de crédito de todas clases, incluso los hipotecarios, sin necesidad de autorizacion alguna, y por lo tanto, la concesion hecha en el decreto de 31 de Enero de 1873 no puede ménos de tener un carácter jurídico completamente nuevo y distinto del que revestian las que antes de 1869 se daban en casos aparentemente semejantes.

Además de esto hay consideraciones de otro orden que por sí solas bastarian para poner fuera de duda que la concesion de que se trata no podria asimilarse á las que antes se otorgaban para hacer fundaciones de establecimientos de crédito. En ella la administracion no intervino con su carácter—bastante restringido desde 1868—de tutora de los intereses generales y colectivos de los ciudadanos, sino con una personalidad jurídica de índole civil, como si hubiera sido un particular, y esto para cumplir en cuanto estaba de su parte las obligaciones que con el mismo carácter jurídico habia contraído con sus acreedores. Necesitaba que se crease un Banco hipotecario á quien hubiese de encargarse el de-

pósito y cobranza de los pagarés de bienes nacionales, y la emision y amortizacion de los billetes hipotecarios que habian de servir de seguridad á los acreedores, porque el Estado se habia comprometido con ellos: no á conservar en su poder la garantía, sino á ponerla en manos de un establecimiento que por su capital y condiciones les ofreciese seguridad de que las nuevas obligaciones que aquel contraia habian de ser fielmente cumplidas.

Por otra parte, el Tesoro público, agobiado con las pesadas condiciones de su Deuda flotante, necesitaba procurarse con otras más ligeras y tolerables los fondos suficientes para enjuagarla; y per esto, ofreciendo al Banco de Paris y de los Países Bajos en concepto de condiciones ventajosas las que de todos modos tenia necesidad de otorgar á quien se hubiere de encargar de la fundacion del Banco hipotecario, supo aprovecharse de esta oferta en beneficio propio, exigiéndole en compensacion de tales ventajas el anticipo de 400 millones de reales al interés del 10 por 100, además de otros 200 millones que tendria que emplear aquel en la fundacion de un Banco, que hasta entonces, á pesar de la libertad otorgada por la ley de 1869, nadie habia querido establecer ni aun con más reducido capital, sin duda por el estado en que se halla la propiedad inmueble en España y por la facilidad que hay de realizar en otros negocios ganancias más pingües que las que ofrecen los del Crédito hipotecario. Y de este modo, lo mismo que para el Estado constituia una obligacion á favor de sus acreedores, le sirvió para obtener del Banco de Paris un cuantioso beneficio. Estas consideraciones demuestran una vez más que la concesion de que se habla debe ser considerada bajo su aspecto jurídico, no como una concesion administrativa, sino como un verdadero y perfecto contrato otorgado con el Banco de Paris por el gobierno en representacion del Estado; y como condicion de este contrato, el depósito y cobranza de los pagarés de bienes nacionales, la emision y amortizacion de los billetes hipotecarios y el anticipo al Tesoro de los 400 millones de reales, todo en la forma y con las circunstancias determinadas en los artículos repetidas veces citados de la ley de 2 de Diciembre de 1872.

Son, por lo que se acaba de manifestar, las condiciones sobre dichas, como lo son las que forman parte de cualquier contrato privado, verdaderos derechos y obligaciones; derechos para la parte á quien favorezcan y obligaciones para aquella á quien perjudiquen. Y como favorecen al Banco todas, ménos la del anticipo de los 400 millones, resulta que todas, ménos esta, serán para el Banco derechos, así como esta última será ó habrá sido para él una obligacion. Y tales derechos y obligaciones son perfectos, como que proceden de un título, no sólo bilateral, sino oneroso, por más que lo hubieran sido del mismo modo aunque debiesen su origen á un título meramente lucrativo, puesto que los derechos y obligaciones de los contratantes son igualmente perfectos, cualquiera que sea la naturaleza del contrato de que deriven.

(Se continuará.)

## TRAMVIAS DE ALAMBRE COLGADO.

Con el epígrafe que encabeza estas líneas, nuestro ilustrado colega la *Gaceta industrial* comienza en su número del 26 de Noviembre último, la publicacion de un trabajo debido al ingeniero D. A. Marco Martinez, trabajo que principia diciendo su autor «no haber llegado á su noticia» qué periódico ni revista alguna haya dado á conocer el «sistema de trasportes» á que el título se refiere. Puede, en efecto, no haber llegado la noticia de semejante publicacion al Sr. Marco Martinez; pero es lo cierto que se ha publicado: nuestra GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO dió á



conocer las vías de alambre, haciendo de ellas una minuciosísima descripción, hace algo más de seis años, en cuya época se publicó otra explicación con grabados por un periódico de Barcelona, y ambos artículos fueron reproducidos por la prensa de Madrid y de provincias.

El sistema, además, está en práctica en España desde hace más de dos años: mientras se construía el túnel de 600 y pico de metros (hoy concluido) del ferro-carril minero de Galdames á Sextao, cerca de la capital de Vizcaya, el ingeniero M. J. Higgins hizo establecer y funcionar una vía de alambre para trasportar los minerales de hierro, establecimiento que creemos corrió á cargo del inteligente y activo contratista de las obras del túnel Sr. D. Roberto Roberts. Este debe ser el camino de alambre á que el mismo Sr. Marco Martínez se refiere al final de la parte publicada de su trabajo, donde dice está «ya funcionando, aunque no » de una manera muy perfecta, en algunos puntos de la » costa cantábrica.»

Por lo que toca á sus funciones no muy perfecta, sólo nos ocurre observar que, tratándose de una *aplicación provisional* y durante sólo algunos meses (pues si se ha prolongado su empleo ha sido á causa de haber sido aquella comarca teatro activo de la guerra.) De otra manera, si se hubiera establecido la vía de alambre con carácter definitivo, seguramente se hubiera hecho de una manera perfecta.

No obstante lo que principalmente hemos rectificado, nos felicitamos de que el ingeniero Sr. Marco Martínez dé publicidad y ayude á la propaganda con su minuciosa descripción de un medio de transporte que, como él dice muy bien, tiene gran aplicación á un país tan accidentado como el nuestro.

Por lo tanto, recomendamos la lectura en la *Gaceta industrial* de la descripción de los tranvías de alambre; creyendo, sin embargo, que no sobraría un dibujo, para su mejor inteligencia, siquiera no fuese más que de la parte supertor de los caballetes y la disposición de las poleas.

## DESARROLLO DE LAS LÍNEAS FÉRREAS DESDE 1850

Una estadística publicada por la Dirección de Comercio, de Inglaterra, contiene las siguientes indicaciones relativas al desarrollo de los ferro-carriles de los principales Estados del mundo, durante el periodo de 22 años, desde 1850 á 1872.

*Reino Unido de Inglaterra, Escocia é Irlanda.* En 1850, contaba 6.621 millas de vías férreas (la milla inglesa tiene 1.609 metros); en 1855, la longitud llegaba á 8.280 millas; en 1860, á 10.433, y á 13.289 en 1865. A partir de esta última época, el acrecentamiento marcha más lentamente, y en 1872 había en todo 15.814 millas (1).

*Francia.* En 1850, las Compañías habían construido 1.639 millas y el Estado 209. A partir de dicha época, el Estado renunció á construir por sí mismo y la construcción llegó, en 1855, á 8.439 millas, extendiéndose hasta 10.847 en 1870.

*Imperio de Alemania.* Los siete Estados que lo componen han aportado á la construcción de su red una gran actividad, á ex-

cepción de Prusia; el conjunto de la actual nacionalidad alemana es el país que, desde 1860, ha marchado á la cabeza del movimiento, sobre todo en los últimos cinco años que precedieron á la guerra franco-prusiana, en que el Estado, sólo, ha construido 2.000 millas de vías férreas, mientras que las Compañías hicieron más de 1.000. En 1850, el Estado de Prusia poseía 1.776 millas y las Compañías 1.190; en 1872, Prusia sólo tenía 8.646 millas, de las cuales 4.733 estaban en manos de Empresas. La Alemania entera disponía en 1872 de 12.701 millas, repartidas entre las Compañías y el Estado. Las líneas prusianas representaban más de dos terceras partes del total.

*Rusia.* Desde 1865, se ha dado á la red una gran extensión. Las Compañías tienen la preferencia sobre el Estado bajo el punto de vista de la construcción. En 1865, las Compañías no tenían más que 1.773 millas, y en 1872 contaban ya 6.572; mientras que el Estado no disponía sino de 6.971. La Memoria inglesa no señala el acrecentamiento desde 1872; pero ha sido de grandísima importancia.

*Austria.* Desde 1860, la longitud de las vías férreas construidas en Austria se eleva á 1.788 millas; á 2.231 en 1865, y á 3.724 en 1870; mientras que Hungría ha construido más de 1.100 desde 1860 á 1870.

*España.* De 1865 á 1870, sólo se han abierto á la explotación 398 millas; siendo así que, en los cinco años precedentes, las Compañías particulares habían producido 1.791 millas. A fines de 1872, contaba España una extensión total de 3.543 millas inglesas en explotación.

*Portugal.* El desarrollo de las vías férreas es lento y poco activo.

*Italia.* Aquí el contraste con España es notable: de 1860 á 1870, la longitud total de la red se ha elevado desde 1.117 millas, á 3.855, y en los dos últimos años las Compañías privadas, en Italia, comprendida Roma, han abierto 4 087 millas.

*Holanda y Bélgica.* El Estado parece proponerse llegar á ser propietario de todas las vías férreas: desde 1870 se han hecho pocas construcciones nuevas.

En el primero de estos Estados, se contaban en 1865, 560 millas y en 1872 más de 1.000 millas de caminos de hierro; en el segundo, en 1865, había 1.418 millas, y en 1872 más de 2.000.

*Suecia.* En 1872, Suecia poseía 1.198 millas de vías férreas.

*Noruega.* En el mismo año, Noruega contaba 307.

*Dinamarca.* También en 1872, contaba este país 540 millas, *Suiza.* Asimismo en 1872, la red helénica la constituían 913 millas de ferro-carriles.

*Turquía.* En 1870, el imperio otomano apenas contaba 152 millas; pero en los últimos cuatro años se han aumentado bastante.

*Grecia.* En la misma época, en 1870, se contentaba con seis millas.

*Estados Unidos.* En la gran República norte-americana, la construcción de las líneas férreas se ha desarrollado con una increíble rapidez, como lo prueban las siguientes cifras:

En 1850 se contaban.	9.022 millas.
En 1855	18.455
En 1860	30.634
En 1865	35.085
En 1870	53.399

En diez años casi se ha duplicado la extensión de la red, que á la última de las fechas consignadas tenía una extensión de 85.918 kilómetros. A esto debemos añadir que, desde 1870 hasta el día, la red de ferro-carriles de los Estados Unidos ha llegado á una extensión total de 102.000 kilómetros, que es mucho más de la que tienen todos los demás pueblos de la tierra reunidos.

(1) Aunque en los estados de ingresos que publicamos semanalmente sólo aparecen unas 14.500 millas, es porque dichos ingresos se refieren sólo á las Compañías asociadas para la explotación.

(NOTA DE LA GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.)



## LAS LÍNEAS CORTAS.

Es opinion muy generalizada que las vías férreas menores de 100 kilómetros no son por lo comun susceptibles de beneficios, y en contra de semejante creencia están los siguientes datos:

La línea de *Festiniog* (Pais de Gales) tiene 13'25 millas inglesas, á lo cual hay que añadir un ramalito de una milla próximamente (1.601 metros) en junto 22 kilómetros y 928 metros, ó, en números redondos 23 kilómetros. La mayor pendiente es de 1/88; la pendiente media, en 19 1/2 kilómetros, de 1/92. La curva más fuerte forma casi una semi-circunferencia de 31'65 metros de radio; pero la mayor parte de las curvas tienen de 7 á 8 cadenas (150 metros) de radio. El más largo de los túneles, que tiene 657 metros, ha sido abierto en la syenita; el segundo, de 51 metros, está enteramente comprendido en el terreno de pizarra.

El ferro carril de *Festiniog* tiene por objeto principal trasportar los productos de numerosas canteras de pizarras situadas en toda su longitud, y este trasporte se hace sin trasbordos por medio de los mismos vagones de minas (*hunden*) que se cargan en el punto de ataque y se conducen hasta los buques anclados en el puerto.

Las canteras, situadas á veces á grandes alturas, se enlazan con la línea principal por medio de planos inclinados: los vagones cargados se conducen al pié de los planos inclinados, se forman en trenes y descienden al puerto por su propia gravedad. La velocidad se arregla por algunos agentes del servicio que manejan los frenos de palanca por medio de una cuerda.

La vuelta de los vagones vacíos y de las mercancías, carbones, bultos diversos, etc., se efectuaba al principio por medio de caballos, que á la bajada se conducen sobre vagones. Posteriormente, esta traccion se hace con locomotoras, cuyo uso por otra parte se ha hecho indispensable desde que se ha establecido el servicio de viajeros.

El material de explotacion se compone de 7 locomotoras; 14 coches de viajeros; 32 vagones abiertos para los obreros de las pizarrerías, que pagan por el viaje á razon de 2'1 centímetros de franco por kilómetro; 40 vagones de mercancías y carbon, y 852 vagones para la pizarra.

En estas cifras está comprendida la parte del material necesario para las canteras, que son 15. Todas estas explotaciones están enlazadas por ramales á la línea principal, y no tienen menos de 33 planos indicados automotores (*self-acting inclined planes*) y 14 millas (22 kilómetros) de vía.

Los vagones están provistos de ruedas fundidas de 0'45 de diámetro, con llantas de hierro de *Low-moor* y llevan un aparato de choque central. La separacion entre los ejes varía entre 0'90 á 1'20 para los vagones de pizarras, y es de 1'65 para los de carbon y mercancías y los coches de viajeros.

Los vagones de carbon tienen una longitud total de 2'775 y de 1'20 en el interior de caja, con 0'90 de altura. La tara es próximamente de 950 kilogramos y la carga de 3.000 kilogramos. Los vagones de pizarras pesan 650 y 950 kilogramos y reciben una carga de 2.000 y 3.000 kilogramos respectivamente.

En servicio regular, las máquinas tenders remolcan, á la subida, un tren de 72 ejes representando un peso bruto de 42.850 kilogramos, ó sean:

- 14 vagones de viajeros y equipajes.
- 8 — de mercancías.
- 50 — de pizarras, vacíos.

En las mismas condiciones, la máquina *Fairlie* remolca un tren de 250 ejes.

La velocidad no debe exceder de 19'2 kilómetros por hora, pero la máquina *Fairlie* puede llegar sin peligro á una velocidad de 48 á 50 kilómetros.

Los gastos totales de explotacion no representan sin embargo más que el 50 por 100 del ingreso bruto, resultado de los más fa-

vorables tratándose de una línea tan corta y de explotacion tan complicada.

Por eso hemos dicho al principio que, con una organizacion inteligente, una línea pequeña puede muy bien dar beneficios. Antes de discutir las cuestiones de ferro-carriles, es prudente ir á Inglaterra y á Bélgica para informarse de muchas particularidades y de las comparaciones pueden entonces sacarse grandes frutos ganando el interés general y el particular de las empresas.

## ALGUNAS CIFRAS SOBRE LA NAVEGACION.

Del *Repertorio general de la marina* publicado en Bélgica, procede la siguiente estadística de los buques de vela:

BANDERAS.	BUQUES.	TONELADAS.
Inglesa.. . . .	20.538	5.333.763
Americana.. . . .	6.839	2.181.659
Noruega.. . . .	4.464	1.349.138
Italiana.. . . .	4.313	1.227.816
Alemana.. . . .	3.483	852.789
Francesa.. . . .	3.780	736.326
Española.. . . .	2.674	509.767
Griega.. . . .	2.063	406.937
Holandesa.. . . .	1.418	385.301
Sueca.. . . .	1.905	361.363
Rusa.. . . .	1.428	331.350
Austriaca.. . . .	955	327.742
Danesa.. . . .	1.239	173.480
Portuguesa.. . . .	410	92.808
América del Sur.. . . .	219	82.761
América del Centro.. . . .	138	46.580
Turca.. . . .	277	43.360
Belga.. . . .	51	17.158
Asiática.. . . .	35	13.527
	56.289	14.523.630

En los precedentes números no figuran más que los buques de mar, con exclusion de los de pesca, de tráfico de puerto y pequeño cabotaje; y esto explica las enormes diferencias que existen entre ellos y las listas oficiales de cada país.

El tonelaje general de todos los países, comprendida la América, de la navegacion de vapor se eleva á. . . . 5.244.838  
De este número Inglaterra, sola, tiene. . . . 3.015.773

Quedan para todos los demás países. . . . 2.229.115

## TRITURACION Y CARGA DE LA HULLA.

En las regiones hulleras de los Estados-Unidos se va abandonando el uso de la pala y de la corretilla para la carga de los carbones. En Pensilvania, en todos los sitios de explotacion, se elevan enormes construcciones de madera designadas con el nombre de Breakers (Partidores) tomado del nombre de las máquinas que sirven para partir el carbon. Estas construcciones varían en elevacion desde 150 á 200 piés.

El carbon, en grandes bloques, se sube desde el fondo de la mina, cargado en vagones cuyo fondo se abre, por un plano inclinado y que desde la boca-mina llega hasta lo alto del Breaker en que hay una plataforma, en medio de la cual existen una ó varias trampas, segun el número de vías del plano inclinado. Inmedia-



tamente debajo de estas trampas, están colocados dos rodillos de fundicion, de 2 á 3 piés de longitud y de un diámetro que varía entre 20 y 30 pulgadas. Estos rodillos están armados en su periferia de dientes encorvados, de base muy gruesa y espaciados de dos en dos pulgadas. Un movimiento de rotacion en sentido inverso y muy rápido se comunica á estos rodillos, que dejan entre sí un espacio de diez pulgadas. Bajo este primer par de cilindros, se encuentra otro par, de dientes más cortos y más juntos, siendo el espacio entre los dos rodillos de seis pulgadas, en vez de las diez del par superior.

Debajo, se encuentra una criba giratoria de un diámetro que varía entre 4 y 10 piés, y de 12 á 25 de longitud. Estas cribas están colocadas con cierto grado de inclinacion, y están formadas de placas caladas de fundicion, cuyas aberturas son proporcionadas al grosor de los pedazos de carbon de cada calidad. Las placas están atornilladas en ruedas colocadas de distancia sobre un árbol de movimiento. Seis ó siete cribas, separadas por intervalos que varían entre 4 y 10 pulgadas, y cuyo diámetro disminuye proporcionalmente á su separacion, están casi siempre colocadas unas tras de otra. Anchos resbaladeros de madera cubiertos de plancha de hierro, parten de cada criba y comunican con los *bolsillos de carbon* (*coal pockets*) ó carboneras destinadas á las diferentes calidades, pequeña hulla, gailleterie, pequeña gailleterie, etc., etc.

Los vagones cargados se suben á lo alto del Partidor, sobre la plataforma, donde la trampa ó escotilla está siempre abierta durante el día, el carbon se descarga en esta abertura y cae entre los dos primeros rodillos que lo rompen en pedazos de cierto volumen; estos pedazos caen entre los otros dos rodillos inferiores, donde se rompe de nuevo en pedazos más pequeños; y estando la abertura de la criba rotatoria colocada inmediatamente debajo de los rodillos inferiores, el carbon, en trozos de todos tamaños, se descarga en esta criba, cuyo movimiento de rotacion es bastante lento, para dejar al carbon tiempo de pasar de una criba á otra por las aberturas, hasta el momento en que estas aberturas, siendo demasiado estrechas para darle paso, se vierte el carbon en el depósito que le es propio. Las cribas están constantemente regadas con agua para lavar el carbon. Los *menudos* ó *polvos* se los lleva el agua y van á descargarse fuera, por unos canalones colocados con un ángulo de 25°. La operacion del partido y clasificacion de los carbonos por medio de las cribas, produce una pérdida de 20 por 100 en menudos que no sirven más que para fabricar aglomerados.

Las carboneras, ó como allí dicen, *bolsillos de carbon*, contienen frecuentemente hasta 500 toneladas cada una: el fondo de estos bolsillos está inclinado á 30°, y fuertes puertas de fundicion, armadas en forma de corredera, están colocadas de distancia en distancia y se levantan por medio de palancas. Los vagones de ferro-carril se llevan sobre rails hasta colocarlos inmediatamente debajo de las carboneras: cada puerta comunica con un vagon; un hombre encargado de esta tarea abre aquella por medio de la palanca, y la hulla se precipita en el vagon. Cuando este último está lleno, el operario deja caer la puerta y procede de la misma manera á cargar el vagon que sigue. Un vagon de seis toneladas se carga en un minuto.

Construcciones semejantes existen en Mauch-Chunk, en Vilkesbarre y en otros parages, para la carga de los buques: los vagones de carbon se conducen á lo alto de estas construcciones y son vaciados en aberturas *ad hoc* existentes entre los dos carriles. Los barcos se conducen bajo las puertas, y siete ú ocho de estas, segun la longitud del barco, se abren á la vez, y en ménos de diez minutos se embarcan 100 toneladas. En las regiones carboníferas de los Estados-Unidos, hace ya largo tiempo que, como hemos dicho al empezar, se abandonó la carga de los vagones y de los barcos por medio de la pala y de la carretilla.

## CRÓNICA.

**Obligaciones de ferro carriles.** La Junta de la Deuda pública en el periódico oficial las reglas que en otro lugar reproducimos, para la presentacion al canje de las obligaciones generales del Estado por ferro-carriles de 2.000 rs. de capital.

**Circulacion.** Cartas particulares de Barcelona que un colega ha tenido ocasion de ver, aseguraban que en la última semana quedaria abierta al público y en circulacion, la línea férrea de dicha poblacion á Tarragona.

**Asociacion de empleados de ferro-carriles.** La Junta directiva de la Asociacion mútua de socorros para empleados de ferro-carriles, ha quedado constituida en esta forma. Presidente honorario el Sr. Ministro de Fomento; presidente, D. Eleuterio Llofríu y Sagrera; vicepresidente, D. Luis Savouré; tesorero, D. Francisco Martí; contador, D. Andrés Orejas; secretario primero, D. Francisco Sastre; id. segundo, D. Mariano Díaz Jara; vocales, don Adrian Tomás, D. José María San Martin, D. Pascual Fetsor, D. José María Bermejo, D. José Perez, D. Macario Jimenez y don Antonio Ulierte.

**Siniestro.** El tren que el domingo pasado debió llegar á las diez de la noche á Madrid, no lo verificó por haber descarrilado otro de mercancías en el puente núm. 32, situado entre Santa Elena y Vilches, á causa de haberse roto la barandilla de dicho puente. En este siniestro resultaron muertos el maquinista y el fogonero, y mal heridos el conductor y guardafreno.

**Intercepcion telegráfica.** A consecuencia del fuerte temporal que se desencadenó el domingo último en la línea de Zaragoza, inmediaciones de la estacion de Baides, ha quedado interceptada la comunicacion telegráfica por dicha línea.

**Jerez al Puerto de Santa María.** Están ya terminados los estudios del ferro-carril de Jerez á la playa del Puerto de Santa María, donde se va á emprender la construccion de una dársena y un muelle.

**Empalme internacional.** Ha salido para la frontera de Portugal un ingeniero de la empresa del ferro-carril de Malpartida, con objeto de ponerse de acuerdo con otro ingeniero de aquel gobierno acerca del punto en que debe hacerse el empalme de dicha línea, que probablemente será entre Monfortiño y Abrantes.

**Dique del Ferrol.** Se están activando sin levantar mano las obras de construccion del nuevo dique del Ferrol, siendo de mucha urgencia el revestimiento y cimentacion, para evitar desprendimientos de las tierras, para lo cual hacen activas gestiones las autoridades de marina.

**Cable costero.** Una empresa catalana, representada por el Sr. Soulere, ha solicitado la concesion de un cable telegráfico entre Santander y Vigo.

**Hallazgo.** Un viajero que venia en el tren-correo de Alicante y Valencia á Madrid, el día 29 de Noviembre, se quedó en la estacion de Alcázar, dejando olvidados en el coche 4.500 rs. en un bolsillo. Dió aviso inmediatamente, pero ya el tren habia marchado, y en la estacion de Villacañas, adonde llegó el aviso de la de Alcázar, procedieron á un reconocimiento en los coches el jefe



de la estación Sr. Gonzalez, el conductor D. Manuel Lopez y el guarda-freno D. Miguel Escribano, encontrando dicho bolsillo, que fué devuelto á su dueño.

**Puerto de Cartagena.** Ante la probabilidad de que se rescinda por falta de pago el contrato de las obras del puerto de Cartagena, se trata por algunas corporaciones y particulares de impedirlo, bien acudiendo al gobierno para que abone algunas cantidades, bien adelantando por sí la suma necesaria. La Sociedad económica de Amigos del país ha tomado la iniciativa.

**Puente de Tudela.** Asegurábase el lunes que el puente del ferro-carril de Tudela habia sufrido grandes desperfectos á consecuencia de los temporales y de la crecida del Ebro.

### BANCO DE CASTILLA.

*Balance de situacion en 20 de Noviembre de 1874.*

	Reales. Cént.
<b>ACTIVO.</b>	
Accionistas. . . . .	30.000.000 »
Caja. . . . .	6.450.086'63
Valores en cartera . . . . .	37.557.713'09
Cuentas corrientes . . . . .	20.759.698'42
Valores en depósito. . . . .	11.218.000 »
Bonos del Tesoro en garantía de la emision de billetes hipotecarios. . . . .	205.004.000 »
Pagarés de bienes nacionales para la doble garantía de id. . . . .	373.241.920'93
Bonos recibidos en pago de pagarés de bienes nacionales. . . . .	7.644.000 »
Intereses abonados á los compradores de id. id. . . . .	145.143'78
Bonificaciones por anticipo de plazos de id. id. . . . .	1.019.964'04
Valores en garantía. . . . .	51.618.809'66
Deudores por garantías. . . . .	60.556.000 »
Bonos amortizados por productos en metálico de pagarés. . . . .	1.536.000 »
Cuentas varias . . . . .	9.633.637'53
Valores de varios. . . . .	91.215.150'15
Pagarés del Tesoro público, capital é intereses. . . . .	136.000.000 »
<b>Total. . . . .</b>	<b>1.043.600.124'23</b>
<b>PASIVO.</b>	
Capital social. . . . .	40.000.000 »
Cuentas corrientes . . . . .	13.758.217'17
Obligaciones á pagar. . . . .	33.891'40
Acreedores por depósitos en papel. . . . .	11.218.000 »
Emision de billetes hipotecarios. . . . .	207.936.000 »
Pagarés de compradores de bienes nacionales en garantía. . . . .	373.241.920'93
Pagarés de bienes nacionales realizados. . . . .	10.401.537'17
Sobrantes de bonos cedidos al Estado . . . . .	12.526'47
Idem de bonos admitidos al 80 por 100. . . . .	128.000 »
Acreedores por garantías . . . . .	112.174.809'66
Tercera amortizacion por sorteo de bills. hips. . . . .	312.000 »
Cupon de 1.º de Abril de 1874. . . . .	374.460 »
Fondo de reserva. . . . .	676.751'10
Cuentas varias. . . . .	46.116.860'18
Acreedores por valores varios. . . . .	91.215.150'15
Sociedad del timbre, cuenta corriente de pagarés del Tesoro público. . . . .	36.000.000 »
Participes en el anticipo de 100 millones. . . . .	100.000.000 »
<b>Total. . . . .</b>	<b>1.043.600.124'23</b>

S. E. ú O.—Madrid 30 de Noviembre de 1874.—El Jefe de contabilidad, A. Saenz de Santamaría.—Dos administradores, A. Vinent y Vives.—Jaime Girona.

### BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

*Situacion en 30 de Noviembre de 1874.*

	Pesetas.
<b>ACTIVO.</b>	
Accionistas. . . . .	37.500.000
Caja. . . . .	308.970'52
Valores en cartera. . . . .	8.030.644'95
Corresponsales. . . . .	556.597'91
Moviliario y material. . . . .	26.689'30
Gastos de instalacion. . . . .	1.267'76
Varios. . . . .	163.980'66
Pagares y valores en garantía. . . . .	95.586.389'72
Bonos recibidos en pago de pagarés. . . . .	22.005.000
Préstamos hipotecarios. . . . .	5.891.285'33
Préstamos con garantía de valores. . . . .	4.741.211'60
	<b>174.812.037'75</b>
<b>PASIVO.</b>	
Capital social. . . . .	50.000.000
Varios. . . . .	1.147.846'21
Corresponsales. . . . .	32.310'34
Pagarés y valores en depósito. . . . .	117.585.803'72
Préstamos diferidos. . . . .	75.759
Cédulas á entregar. . . . .	5.900.000
Cuenta de reserva, 1873. . . . .	70.318'48
	<b>174.812.037'75</b>

Madrid 1.º de Diciembre de 1874.—Conforme.—El cajero principal, Manuel Villanova.—V.º B.º—El gobernador, C. Sanchez Bustillo.

### GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

#### JUNTAS GENERALES.

**Sociedad española general de Crédito.**—No habiendo podido tener lugar por falta de número la Junta de señores accionistas convocada para el 22 del corriente, se aplaza la reunion para una fecha que se anunciará oportunamente.

Madrid 25 de Noviembre de 1874.—El liquidador, Leopoldo Broekmann.

**Real Compañía de Canalizacion 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 dia 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 dia 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 moviliario Francés* y Mr. H. Debrousse.

Tiene derecho de asistir á la Junta todo accionista portador de 25 acciones, que deberán depositar hasta el dia 6 de Diciembre en la caja de la Compañía, en Barcelona, en la del *Crédito moviliario*, en Paris, 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, Lomberto Teruel.

**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 Bañón.

#### TITULOS Y DIVIDENDOS.

**Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.**—El Consejo de administración 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 estación de Atocha, salón de sesiones, del Consejo con citación del señor delegado del gobierno cerca de esta Compañía, el sorteo para la amortización 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 administración 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 vencido en 1.º de Enero próximo, se efectuará desde el siguiente día 2, con deducción 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 administración, en uso de las atribuciones que según 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 administración de esta Compañía tiene el honor de participar á los señores portadores de obligaciones de rédito variable y á los señores accionistas que en virtud de los poderes que le confiere el art. 42 de los estatutos, queda autorizado el corte de los dos cupones que representan los intereses atrasados de dichas obligaciones de rédito variable y su agregación á las

acciones, recobrando estas así su derecho íntegro á todos los beneficios líquidos de la Sociedad.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Además, los interesados que con arreglo á lo anunciado en 5 de Julio último solicitaron la entrega en rama de los cupones vencidos en 1.º del propio mes, pueden presentarse á recogerlos de estas oficinas, previa exhibición también 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 algun tiempo la liquidacion definitiva de esta Compañía, la comision liquidadora, deseando no demorar el reparto del capital hasta la terminacion 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 comision, 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, segun 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 Almorchon á las minas de Carbon de Belmez.**—En la sesion de 26 de Abril último, la Junta general de accionistas fijó en 45 reales 60 céntimos (francos 12) el dividendo del ejercicio de 1873.

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

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

En Paris, place Vendome, núm. 12;

En Bruselas, Banque de Belgique;

En Lieja, Banque Liégesire;

En Gante, Banque de Flandre.

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

## FÁBRICA EN VENTA.

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

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

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

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

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

## TRATADO PRACTICO DE CAMINOS,

por D. JOAQUIN MONTERO.

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

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

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

DEL MISMO AUTOR.

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

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

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

E. Teros.—TRES CRUCES, 8.

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

## GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

CONSERVACION

48 RS. ARROBA

Y

DE

BLANCURA

26 LIBRAS.

DE LAS

Y



ROPAS LAVADAS CON ELLOS.

SE SIRVEN Á DOMICILIO.

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

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

## AGENDA DE BUFETE.

Ó LIBRO DE MEMORIA DIARIA PARA EL AÑO DE 1875.

Con noticias, Guia 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 correspondientes 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-Bailliere, plaza de Santa Ana, número 10, y en todas las librerías de la nacion.

## FONDA DE LA ESTACION DE LÉRIDA

Continúa á cargo de su dueño, D. Angel Aguirre, que durante seis años ha tenido tambien la de Alsasua; y en ella encuentran los viajeros el esmerado servicio que tan merecida reputacion ha dado al establecimiento.

(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.<sup>ta</sup>,  
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 a estrechar las relaciones de comercio y  
amistad entre los españoles peninsulares y los que constituyen las  
repúblicas hispano-americanas. Tiene próximamente el mismo  
tamaño forma y extension que la GACETA DE LOS CAMINOS DE  
HIERRO, y en los cuatro años que lleva de existencia ha prestado  
grandes servicios a nuestro pais.

Redaccion: 12, rue Livourne, Bruselas.

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

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

**VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.**

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

**INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO**

DE

**ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.****PRECIO 2 REALES.**

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

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

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

Este cuaderno, que sale á luz el dia 1.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, t. rnillos  
y redoblones para ferro-carriles.

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

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

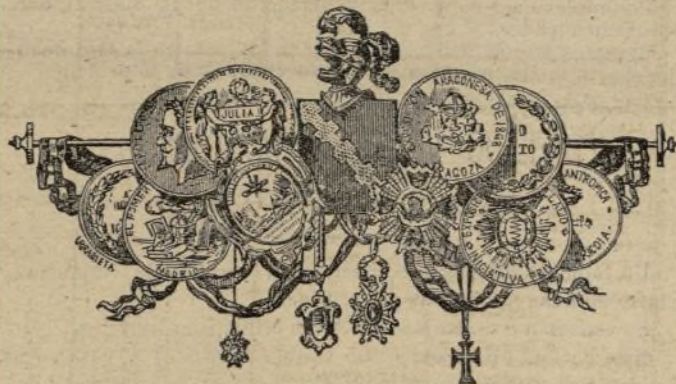
**GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIA.**

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

CASA CREADA POR EL EN 1855,

y enriquecida constantemente con cuantos inventos  
se verifican.

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



El Sr. Juliá ha sido premiado en tres Exposiciones universales  
tres nacionales, por la Sociedad económica matritense; condeco-  
rado seis veces en España y el extranjero, ha sido miembroleed  
Jurado en la Exposicion naciona  
varias corporaciones útiles en Europa.





# VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

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

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

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

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

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.					1873.		Diferencia sobre 1873.				
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos		
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.	
Madr. á Alic. y Toledo	15 al 21 Octubre..	21.106	187.607	282.584	470.281	329'31	766.014	550'48	,	15.733	,	40'17	
Madrid á Cartagena...													
Albacete á Cartag.													
Alcázar á Ciud.-Real													
Manzanares á Córdoba.	28 al 13 Nov....	,	,	,	821.936	592'88	235.846	484'84	86.069	,	,	36'51	,
Norte de España.....													
Tudela á Bilbao.....													
Valencia á Almansa y													
Tarragona.....	29 al 4 Nov.....	4.604	71.698	236.010	310.708	124.485	,	,	,	,	,	,	,
Sevilla á Cádiz.....													
Córdoba á Sevilla.....													
Zaragoza á Barcelona.													
Barcelona á Pamplona.	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
— á Francia.....													
— á Tarragona.....													
— á Sarria.....													
Lérida á Reus y Tarrag.	28 al 8 Nov.....	,	,	,	11.810	854'76	115.508	880'96	3.307	,	,	2'36	/o
Alar á Santander.....													
Langreo á Gijon.....													
Palencia á Leon.....													
Córdoba Málaga.....	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
Medina á Zamora y Vi-													
go á Orense.....													
Ciudad-Real á Badajoz.													
Utrera á Moron.....	22 al 28 Octubre...	,	,	,	139.913	,	275.980	86.066	,	,	,	,	,



## COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 28 AL 4 DE DICIEMBRE DE 1874.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	12 10	12 05	12 05	12 22	1 35	12 42
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	12 10	12 10	12 10	12 22	..	12 35
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	16 40	..	..	16 30	16 40	16 47
Deuda del personal.....	..	..	..	..	..	..
Material del Tesoro no preferente con interés...	..	..	..	..	..	..
Bonos del Tesoro.....	46 ..	46 65	46 65	46 50	46 65	46 75
Deuda amortizable de primera clase.....	..	..	..	..	..	..
Deuda amortizable de segunda ídem.....	..	..	..	..	..	..
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	..	..	..	..	..	..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	..	102 ..	102 ..	102 ..	..	..
ACCIONES DE CARRERAS GENERALES.—6 <sup>o</sup> /o anual						
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	..	..	..	..	..	..
Idem de 1.º de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..
Idem 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..
Idem 1.º de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..
Obras públicas de 1.º de Julio de 1858 de 2.000 rs.....	..	..	..	..	..	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs.....	22 65	22 20	..	22 85	23 ..	23 15
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	22 20	..	22 30	22 45	22 75	23 80
Idem id. id. de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	..	..	..	..	..	..
Acciones de Banco de España.....	134 ..	134 25	134 35	134 25	135 ..	135 ..
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	..	..	..	..	..	..
Banco popular español de Barcelona.....	..	..	..	..	..	..

CAMBIOS OFICIALES.

	Daño.	Beneficio
Albacete.....	..	1/4
Alicante.....	..	1/4
Almería.....	..	1/2
Avila.....	1/2	..
Badajoz.....	..	1/4
Barcelona.....	..	1
Bilbao.....	..	1/4
Burgos.....	..	1/4
Caceres.....	1/2	..
Cádiz.....	..	3/8
Castellón.....	par	..
Ciudad-Real.....	1/4	..
Córdoba.....	par p.	..
Coruña.....	3/4	..
Cuenca.....	..	..
Gerona.....	1/4	..
Granada.....	..	1/8
Guadalajara.....	par p.	..
Huelva.....	..	..
Huesca.....	..	1/4
Jaén.....	par	..
León.....	..	1/2
Lérida.....	..	1/4
Logroño.....	par	..
Lugo.....	..	..
Málaga.....	3/4	..
Murcia.....	..	3/8
Orense.....	..	1/8
Oviedo.....	par	..
Palencia.....	..	1/4
Pamplona.....	..	..
Pontevedra.....	1/4	..
Salamanca.....	..	1/2
San Sebastian.....	..	1/2
Santander.....	7/8	..
Santiago.....	1/2	..
Segovia.....	1	..
Sevilla.....	..	1/2
Soria.....	..	..
Tarragona.....	..	1/2
Teruel.....	par	..
Toledo.....	3/4	..
Valencia.....	..	3/8
Valladolid.....	..	1/4
Vitoria.....	..	3/8
Zamora.....	1/4	..
Zaragoza.....	par	..
Londres, á 90 d/f.....	42 <sup>10</sup>	..
París, á 8 d/v.....	5 <sup>09</sup>	..
Hamburgo, á 8 d/v.....	..	..
Génova, á 8 d/v.....	..	..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 25 AL 1.º DE DICIEMBRE.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 25.	DIA 26.	DIA 27.	DIA 28.	DIA 30.	DIA 1.º
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	12 25	12 20	12 17	12 07	12 27	12 50
Títulos del 3 por 100 consolidado, á plazo.....	17 10	17 05	17 05	16 95	17 20	17 25
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	..	..	..	..	..	..
Bonos del Tesoro.....	..	..	..	..	..	..
Sociedad catalana general de crédito.....	55 ..	57 ..	57 ..	55 ..	57 ..	57 ..
Banco de Barcelona.....	83 ..	83 25	84 ..	83 ..	84 ..	84 50
Crédito moviliario barcelonés.....	..	..	..	..	..	..
Caja barcelonesa.....	23 50	23 99	24 25	23 75	24 75	24 50
Sociedad de crédito mercantil.....	38 25	40 15	40 15	39 50	39 75	39 40
Camino de Barcelona á Francia.....	58 50	62 ..	61 75	60 ..	61 50	61 25
— de Tarragona á Barcelona.....	22 25	22 50	23 25	22 ..	23 75	23 25
— de Zaragoza á Barcelona.....	..	..	..	..	..	..
Canal de Urgel.....	..	..	..	..	..	..
Aumentado por el gas en Barcelona.....	..	134 ..	..	..	..	..

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

FECHA de los EMPRÉSTITOS.	NÚMERO de OBLIGACIONES.	CAPITAL reembolsable.	INTERES FIJO.	EPOCA de los VENCIMIENTOS.	DURACION de la AMORTIZACION.	NOMBRES de LAS SOCIEDADES.	ULTIMOS CAMBIOS
1856-58.....	789.698	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alie Norte.....	París 27 de Nov.... 218
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 25 Nov... 310
1859.....	92.618	2.000	57	Abril.—Octub.	..	Zaragoza á Pamplona...	.. 129
..	177.044	1.900	8 0/0	Enero.—Julio.	..	Córdoba á Málaga.....	.. 58
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	.. 225
1858.....	290.000	..	57	..	..	Sevilla á Jerez.....	.. 65
..	..	..	..	..	..	Ciudad-Real á Badajoz...	.. 48
..	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 Noroeste.....	.. 95 25
..	..	..	..	..	..	Lérida á Reus.....	Bruselas 25 Nov... 59
..	..	2.000	3 0/0	..	..	Barcelona á Gerona.....	París 27 de Nov.... 23
..	..	1.900	3 0/0	..	..	Almansa á V. y Tarrag.	Barcelona..... 97
..	..	..	..	..	..	Tudela á Bilbao.....	.. 17 50
1871-73.....	14.000	1.900	68 50	Febrero.....	desde 1874 50	Villalba á Segovia.....	Bilbao 1.ª série
						Gran Central-Peninsular	Madrid..... 665

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