

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

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

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION

Madrid y Provincias.

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

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150
Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

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

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

RESÚMEN.

Al «Porvenir» de Sevilla.—Un dato consolador.—Crédito moviliario español.—Ferro-carriles peninsulares.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles extranjeros.—Canal colombiano.—Seguros sobre la vida.—Banco hipotecario de España.—Robo de un tren en Olesa.—Ferro-carril de la Mancha.—Los ferro-carriles franceses en 31 de Octubre de 1874.—Comercio exterior de Inglaterra.—Producción de la hulla.—Canal de Suez.—Nueva expedición al Polo.—Crónica.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

AL «PORVENIR» DE SEVILLA.

Con el título de «A la Gaceta de los Caminos de Hierro,» nuestro ilustrado colega sevillano el *Porvenir* publica, en su número del 1.º del corriente, un artículo combatiendo la venta al señor marqués de Loring del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz. La circunstancia de haber llegado dicho número el sábado al mediodía, cuando estaba ya ajustado nuestro número anterior, nos impidió cumplir el deber de cortesía de contestarle inmediatamente, como hubiéramos deseado.

«Parece imposible, empieza diciendo el *Porvenir*, que se desconozcan por el citado colega semanal (nuestra GACETA) los documentos referentes á esa venta, y artículos y suplementos acerca de ellos que han visto la luz en los periódicos de Sevilla, Cádiz, Jerez y Málaga, porque es indudable que algunos han sido dirigidos al señor director de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.»

Parecerá todo lo imposible que se quiera á nuestro apreciable colega; pero es lo cierto que ni uno sólo de los aludidos periódicos andaluces ha llegado á nuestras manos; únicamente, el día cuatro del corriente, es decir con un

mes y dos días de retraso, hemos recibido el extenso suplemento al *Porvenir* del dos de Noviembre, en que se recopilan multitud de documentos, citas y guarismos relativos al asunto.

Esto, sin embargo, no ha impedido que cuantos datos y opiniones contiene el expresado suplemento nos fueran perfectamente conocidos, aun sin habernos honrado con su visita los periódicos de la localidad; ni uno sólo de esos razonamientos ni de esas cifras ha dejado de exponerlos la prensa francesa que ha terciado en la cuestión; pero todos ellos han dejado intacto lo que dijimos en nuestro extenso artículo del 25 de Octubre. Debemos, no obstante una respuesta especial al *Porvenir*, y se la daremos, porque así lo exige la consideración que tan digno contrincante nos merece.

Dice, en primer lugar, que «no se han contestado por» nadie las razones que sentó en su suplemento de 2 de Noviembre,» y sin embargo todas esas razones estaban contestadas de antemano, pues en nuestro citado artículo, y en otros que le precedieron y le han seguido, estaba comprendida toda la cuestión en su conjunto, y más completa que en el citado suplemento.

En cuanto á lo que el *Porvenir* dice, de omitir por su parte ocuparse de ninguna personalidad, permítanos que le digamos que, por nuestra parte, no hemos pecado más que el colega, ni aún tanto. Es de todo punto imposible tratar de la venta del camino de Sevilla á Cádiz, sin mencionar al comprador; pues precisamente lo que se discute, y no otra cosa, es si era preferible que el expresado ferro-carril pasase á manos de una Compañía anónima ó á las de un banquero; y cuando de esto se trata, preciso es, absolutamente indispensable, que esa personalidad se cite por su nombre, y así lo ha hecho, como nosotros, toda la prensa española y extranjera; preciso es también apreciar las condiciones de recursos y de crédito que esa persona reúne,

Y aquí viene como de molde la acusación, de parcialidad que el *Porvenir* nos dirige. ¿Quién más parcial que nuestro estimado colega? ¿Qué puede haber más parcial en contra de la venta, tal como se ha realizado, que [el suplemento de 2 de Noviembre?

En efecto, en dicho suplemento están *imparcialmente* omitidas todas, absolutamente todas, las razones que militan en favor del acuerdo de la Compañía de Sevilla á Cádiz reunida en Junta general; y, lo que es más grave aún, están omitidos *los hechos* de mayor importancia. Y sabido es que la verdad, para que lo sea, es necesario decir la toda entera.

Ahora bien, reducido á su verdadera síntesis, el suplemento al *Porvenir*, que no es otra cosa que una reproducción más de cuanto han dicho los disidentes, trátase de demostrar que una Compañía anónima, como la de Córdoba á Sevilla, puede adquirir la propiedad de otro camino, por su condición de entidad perpétua é imperecedera; mientras que un particular carece de esas condiciones, por tener una existencia limitada y una responsabilidad limitada también, por grandes que sean su crédito y su fortuna. Tal es el argumento alegado; pero nada hay más débil y deleznable que semejante argumento, y la razón es muy sencilla.

En toda Sociedad anónima, los miembros que la componen, y cuyos títulos no son siquiera personales, sino al portador, toda la responsabilidad de esos miembros está reducida á satisfacer á su tiempo los dividendos pasivos de las acciones que poseen, so pena de caducidad del derecho á la parte de participación que las acciones representan. Las personas, por lo tanto, nada son por sí mismas; la cosa que constituye el objeto social lo es todo; y, tratándose de Compañías de ferro-carriles, la cosa es el camino, con sus acciones legales obligaciones y derechos. Allí donde va el camino, ya sea por fusión, por venta ó por quiebra de la entidad social anónima que lo representaba, va la cosa social, sin cambiar de carácter ni de esenciales condiciones. Las del nuevo poseedor, ya sea este otra Sociedad ó un capitalista, en nada alteran la naturaleza de la cosa traspasada; los cedentes no tienen, ni pueden tener, derecho á exigir más garantías que las que en sí mismas representa el objeto vendido, el cual, tratándose de un ferro-carril, valor inmueble por excelencia, lleva perpetuamente adherida la responsabilidad de las obligaciones sobre él contraídas.

Y dentro de una rigurosa equidad, si la responsabilidad propia de la cosa es inferior á la cuantía de las obligaciones de pago adquiridas por el nuevo poseedor respecto de los cedentes, estos en realidad nada perderían; no harían más que sufrir las consecuencias de haber obtenido un precio superior al que la cosa valía.

Ahora bien: si algo puede venir á favorecer á los vendedores contra la eventualidad en cuestión, es el tratar con un particular, en vez de entenderse con otra Sociedad anónima. Esta última, teniendo su objeto social propio, al cual están afectos todos los beneficios y quebrantos anexos á ese objeto propio, no puede consagrar á otro negocio más responsabilidad que la inherente al negocio nuevo y aportada por él.

Por el contrario, un particular que adquiere de una Compañía un camino de hierro, contrata de un modo que

pudiéramos llamar en firme, dando á los cedentes, además de la garantía que en sí misma representa la cosa cedida, otra garantía suplementaria, la de su fortuna personal y su crédito; porque su responsabilidad no está limitada, como la de los accionistas de cualquier Sociedad anónima, al importe de los títulos que suscriben, sino que adquiere una obligación mercantil perfecta.

Veán, pues, el *Porvenir* y cuantos defienden la preferencia de una Compañía á un particular, cómo su argumentación es un deleznable castillo de naipes, considerada en principio, y que sostenerla equivale á ponerse en contra de las leyes que, en materia de ferro-carriles, rigen en todas las naciones; leyes que autorizan la concesión de las modernas vías, lo mismo á particulares que á Sociedades, siendo lo más general que las concesiones empiecen por otorgarse á los primeros.

Y si de la cuestión en principio, descendemos á la concreta del camino de Cádiz, todavía es más sólida nuestra posición al defender la manera como se ha resuelto. Para entrar en este terreno, permítanos el *Porvenir* una observación:

Dice en el artículo que nos consagra: «Omitimos completamente ocuparnos de ninguna personalidad; creemos que la prensa desciende de su esfera, cuando, debatiendo principios, trata de enaltecer ó rebajar persona alguna.» Esto dice en su número de 1.º de Diciembre; y, sin embargo, un mes antes, en su suplemento del 2 de Noviembre, cita por sus nombres y apellidos *más de cuarenta* personas; y por cierto con su correspondiente pinchazo político, al ver juntos en su mismo Consejo de administración algunos de esos nombres.

Sóbríos nosotros en este punto, apenas hacemos alusión á nombre alguno, mas que para designar las partes interesadas y presentar sus posiciones respectivas.

Lisongera es sin duda la situación actual de la Compañía de Córdoba á Sevilla que, según el colega, tenía, á fines de 1873, un sobrante de 6.625.025 rs. 46 céntimos; pero semejante suma no es seguramente superior ni aun á los recursos exclusivamente personales de un banquero cualquiera, no ya uno de primer orden; y mucho menos si, como de ordinario, se asocia otros capitales. Pero es preciso no olvidar que la situación lisongera de la Sociedad de Córdoba á Sevilla tiene su lado frágil.

Por real orden de 9 de Julio de 1856, se acordó que la subvención prometida por las Diputaciones de Córdoba y Sevilla, pagadera durante 20 años, sería abonada por el Estado, y en este concepto la Compañía ha recibido, en los 17 años transcurridos, á razón de 2.341.332 rs., una suma de cuarenta millones en números redondos. Es decir, que sin ese subsidio, y reducida la Compañía á sus propios recursos, en lugar de tener hoy un remanente de seis millones y medio, tendría un déficit de treinta y tres y medio millones. Esto, si hubiera satisfecho todas sus obligaciones; porque, si ese déficit fuera menor, esas mismas obligaciones estarían sin pagar, con tantos ó mayores atrasos que las de otras Compañías.

Esa subvención, que cesará en fin de 1877, producirá todavía á la Empresa de Córdoba á Sevilla un ingreso de siete millones y pico de reales. Pero, después, ¿qué sucederá? Sucederá que los nueve y pico de millones que la

Compañía cuenta hoy de ingresos, se reducirán á ménos de siete, y que los 5 398.000 rs. en que ahora exceden á los gastos los ingresos, se reducirán á tres millones; que la relacion de 41 por 100 de los gastos con los ingresos, subirá hasta el 50 por 100; y en una palabra, que esa prosperidad actual necesita tomar sus precauciones para el porvenir; y entre esas precauciones ninguna habia mejor ni más productiva, que el adquirir una línea de productos pingües, y que, si no es la más próspera de España, no es por culpa del camino ni del tráfico, sino por efecto de su historia financiera, sobrado con ocida para que necesitemos recordarla.

Para concluir, contestaremos á una duda, ó mejor dicho á una negativa categórica, con que el *Porvenir* se hace cargo de nuestras palabras al referir que el nuevo adquirente estaba haciendo pagos en virtud de la compra realizada. «No creemos, dice, que el Sr. Loring ejecute pagos por sí, á » que no está obligado, ni para los cuales tiene personalidad alguna legal.»

A esto no hay otra contestacion que una parecida á la de Galileo despues del tormento: Y, sin embargo, se ha pagado, y se paga. Entérese bien el colega sevillano.

UN DATO CONSOLADOR.

En medio de las grandes tribulaciones que afligen al país, y que tan directamente alcanzan á los caminos de hierro, alivian algun tanto la afliccion del ánimo las siguientes cifras que se refieren á los ingresos comparados de las Compañías del Norte de Madrid á Zaragoza y Alicante, en los tres primeros trimestres de este año y los de igual período de 1873:

	1873.	1874.	Aumento.
Norte. . . Pesetas.	12.099.619	13.448.837	1.349.218
Madrid á Alicante.	24.772.301	27.812.786	3.040.484
Conjunto. . .	36.871.920	41.261.623	4.389.702

CRÉDITO MOVILIARIO ESPAÑOL.

Segun estaba anunciado, el día 27 de Noviembre próximo pasado se verificó en Madrid la Junta general de accionistas de la Sociedad de Crédito Moviliario español. La Memoria leída en dicho acto no hace más que exponer las resoluciones propuestas á la aprobacion de la Sociedad, á saber:

- 1.º Reduccion inmediata del capital, por la adquisicion de 30.000 acciones;
- 2.º Division del título actual en accion de capital y accion liberada;
- 3.º La adquisicion inmediata de 30.000 de estos títulos de capital así creados, lo que reducirá á 45 millones de francos el capital;
- 4.º Extraccion de los beneficios, despues de pagar un interés de 6 por 100 sobre el capital desembolsado, de una suma anual de 397.440 frs., por medio de la cual, en 30 años, se podrán amortizar aun otros 30.000 títulos, y reducir el capital social á 30 millones de francos.

La Memoria contiene muy pocas cifras: en primer lugar, las del beneficio fijado «actualmente» en más de 25 millones de francos; y como el aumento de valor de la cartera es parte integrante de este beneficio, la cifra es variable, lo que justifica la palabra que dejamos entrecomada. !

La Memoria indica, á continuacion, que las 30.000 acciones que al presente se retiran de la circulacion, han sido adquiridas, desde el mes de Junio último, por Mr. Isaac Pereire, que las ha cedido á la Sociedad al precio de coste, ó sean 454'15 frs., lo que deja un beneficio de 1.375.500 francos sobre la par, ó de 7 millones sobre el precio actual.

La Junta aprobó, por unanimidad, todas las resoluciones que se le propusieron por el Consejo de Administracion.

FERRO-CARRILES PENINSULARES.

Madrid á Zaragoza y Alicante ha salido mejor tratado en la semana 46.^a: en lugar de las disminuciones, casi constantes desde el comienzo del segundo semestre, reaparecen los aumentos. Durante la citada semana, el tráfico ha ganado, como ingreso bruto, 87.660 pesetas, ó 1'05 por 100 por kilómetro.

El Norte, gracias á la alimentacion especial que le suministran los trasportes de guerra, presenta tambien un aumento de 40.000 pesetas, ó de 14'54 por 100; pero Alar á Santander, que, por las mismas causas, da siempre aumento, ha experimentado una disminucion de 38.000 pesetas, ó sea de 35'08 por 100. Pamplona á Zaragoza y Barcelona ha perdido tambien 34.000 pesetas.

Sin embargo, estos caminos y otros de España, siguen presentando aumento de ingresos en el conjunto del ejercicio actual, respecto del período correspondiente de 1873, á saber: Madrid á Zaragoza, 8.536.000 reales, ó 7 por 100; Córdoba á Sevilla, 944.000 reales, ó 7'95 por 100; Norte, 7.368.000, 13'14 por 100; Alar á Santander, 2.260.000 ó 11'50 por 100, y Zaragoza á Pamplona y Barcelona, 7.916.000, ó 40'43 por 100.

Los ferro-carriles portugueses, cuyo tráfico desde hace algunas semanas se habia paralizado sensiblemente, han realizado durante la semana 45 un aumento bruto de 35.000 francos, ó sea de un 14'79 por 100, lo que reduce á 214.000 francos el conjunto de la disminucion sufrida desde principios del año que está terminando.

PRENSA EXTRANJERA.

Moniteur des intérêts matériels.—Reproduce el artículo de la *Semaine financière* sobre el arreglo propuesto á los obligacionistas del Norte de España, de que nos ocupabamos en el número anterior.

Sobre la cuestion de Sevilla á Jerez y Cádiz, dice:

«Una carta del Sr. Campoamor, Secretario de la Compañía y de la Junta de Sevilla á Jerez y Cádiz, afirma que todas las precauciones se habian tomado para que la votacion por la cual la Compañía ha vendido su activo al señor marqués de Loring, fuese regular y legal.

«La deliberacion habia sido regularmente planteada; pero bajo el nombre del Sr. Guerola, «hombre poco conocido», dice el señor Campoamor, de tal suerte que no se habia atribuido i

tancia alguna al asunto, hasta que, ya estándose celebrando la Junta, se descubrió el nombre del Sr. Loring.

»Conviene saber según la misma carta del Sr. Campoamor, que M. Cohen, representante de los accionistas belgas, se ha abstenido en la cuestión principal.

»Si las explicaciones del señor Secretario de la Junta nos hacen ver lo que sucedió en esa reunión, cuyo resultado sorprendió á todo el mundo de Los Pirineos acá, no nos dá sino una idea imperfecta de las ventajas de la nueva combinación. Lo que vemos más claro es que el Sr. Loring quiere reunir en una sola mano—la suya al parecer—todas las líneas de Andalucía, y que ha comenzado por la de Sevilla á Jerez y Cádiz.

»El nuevo documento oficial sometido á la opinión pública es, pues, todavía insuficiente para permitirnos coger los hilos de este asunto de Sevilla-Jerez, disputado entre M. Pereire, administrador de Córdoba á Sevilla y obrando como tal, y el Sr. Guero-la, al cual ha sustituido el Sr. Marqués de Casa-Loring, administrador de Córdoba á Málaga, pero obrando por su cuenta personal.»

Journal des actionnaires.—Publica la Memoria leída á la Sociedad de Crédito Moviliario español reunida en Junta general el 27 de Noviembre próximo pasado, y de cuyo contenido principal nos ocupamos en otro lugar. Por nuestra parte, no la hemos recibido todavía.

Hé aquí lo que dice respecto de las obligaciones de interés variable del Norte de España:

»Según el anuncio del 7 de Noviembre, el Crédito moviliario español debía pagar á las obligaciones variables 20 francos por el corte de sus cupones A y B. Por otra parte, los accionistas estaban invitados á presentarse en el domicilio de la Sociedad, donde, en cambio de la entrega de 20 francos, adquirirían un cupón A y otro B. y á cada una de sus acciones se le ponía una estampilla.

»Por cada acción presentada al sello, el Crédito moviliario se encargaba, mediante los 20 francos, á entregar á los accionistas los repetidamente citados cupones A y B de que la Sociedad era poseedora.

»Estas condiciones acaban de modificarse, y la operación se hace ahora por iniciativa de los accionistas. Así, pues, los accionistas que ya no tienen en su poder obligaciones variables, se ven obligados á comprarlas en el mercado provistas de los cupones A y B; cortan estos cupones y reciben su importe, ó sean 20 francos, y después se estampillan sus acciones, sin que, por supuesto, se les reclame pago alguno.»

El colega explica largamente las razones de esa modificación.

Dice en otro lugar que el exterior español ha subido á 18 1/2, á consecuencia de un despacho publicado por el *Times* anunciando la marcha al Norte, con un refuerzo de 20.000 hombres, del general Serrano.

La France financière.—Publica una correspondencia de Madrid, ocupándose de Hacienda y de la que por su naturaleza no podemos extraer el contenido. Entre otras cosas de más interés, dice que el señor ministro, de Hacienda no se propone reemplazar al señor Rizo; que suprimirá la Dirección del Tesoro, sustituyéndola con una simple ordenación de pagos.

Hé aquí lo que dice sobre el asunto de Sevilla á Jerez y Cádiz:

»Los Directores de Obras públicas y de Agricultura, Industria y Comercio, consultados por el ministro de Fomento sobre la validez del acta de la Junta que ha votado la cesión de Sevilla á Jerez, han estado unánimes en reconocer que dicha Junta del 30 de Setiembre había obrado con regularidad y en el límite de su derecho; y que, por consiguiente, procede *desestimar* (el colega francés escribe en español y subrayada esta palabra) las reclamaciones presentadas por un grupo de opositores.

»El acta de la última Junta celebrada en Madrid se publicará

»dentro de ocho días. Podemos decir, desde hoy, que se dará la luz, y que la confusión no será para la Compañía de Sevilla á Cádiz.»

L'Industrie.—Publica íntegra la memoria del Moviliario español.

Dice que la marcha del general Serrano para el teatro de la guerra ha producido buen efecto en París; pero se teme mucho que, á fin de año, la situación del Tesoro español no sea mejor en cuanto se refiere á los intereses de la deuda.

La Semaine financière.—También publica íntegra la Memoria del Moviliario español:

De este, dice en el artículo de Bolsa, «que sus variaciones, desde hace ocho días, no son, según dicen, más que el rechazo de la lucha que se ha emprendido sobre el Moviliario francés. Sea de ello lo que se quiera, después como antes de la Junta general, el Crédito moviliario español está vigorosamente sostenido. En la Memoria, la Bolsa á notado particularmente la sobriedad de las explicaciones que se dan sobre ciertas cuestiones importantes. Como lo consignamos en otro lugar, la Memoria presenta 25 millones de francos de beneficios ó de aumento de valor en la cartera; pero se ha omitido explicar en detalle. Esto no impide que las acciones se coticen á 682'50 »

Publica una notable correspondencia de Madrid sobre el estado de la Hacienda española y el resultado de los cálculos del señor Camacho consignados en el último presupuesto, materia que nos está verdado abordar.

Journal des chemins de fer.—Publica, como los demás periódicos financieros de París, la Memoria del Crédito moviliario español, á la que consagra un artículo por separado, hostil á la Sociedad, como siempre que de ella trata este periódico.

También se ocupa del arreglo propuesto á los obligacionistas del Norte de España reproduciendo lo que sobre este asunto publicó la *Semaine financière*.

La Liberté.—«Los pedidos hechos por los tenedores de acciones con cupones A y B, que representan los intereses atrasados de las obligaciones variables, han sido tan numerosos, que la Compañía del Norte de España ha tenido que encargarse de procurarlos.

»Se comprenderá la importancia de estos pedidos por la cifra de las acciones marcadas por la estampilla, que exceden en estos momentos de 190 000, ó sea más de la mitad de los títulos existentes.»

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Excmo. Sr.: El Presidente del Poder Ejecutivo de la República, enterado de que V. E. ha sido elegido presidente de la comisión permanente de la Asociación geodésica internacional para la medición de arcos de Meridiano y de Paralelo en Europa, se ha servido autorizarle para aceptar dicho cargo; ordenando al propio tiempo que se den las gracias á V. E. por los eminentes servicios que presta á la patria y á la corporación científica que le tiene á su frente, de la que es una prueba la alta honra que ha merecido V. E. de tan ilustre comisión como la que debe presidir.

De orden de dicho Sr. Presidente lo digo á V. E. para su conocimiento y satisfacción. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 14 de Noviembre de 1874.—Navarro y Rodrigo.

Sr. D. Carlos Ibañez ó Ibañez de Ibero, brigadier del ejército y delegado del gobierno español en la Asociación geodésica internacional.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

DECRETO.

Siendo de la mayor importancia para las necesidades de la

guerra y para los intereses generales del país el establecimiento de una comunicacion directa con el extranjero, enlazando al propio tiempo con la red telegráfica la ciudad de Fuenterrabía, importante por su posición en la frontera francesa; de conformidad con lo propuesto por el ministro de la Gobernación, y de acuerdo con el Consejo de ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se autoriza al ministro de la Gobernación para contratar directamente sin las formalidades de previa subasta, la construcción y colocación de un cable telegráfico submarino que una á San Sebastián con Fuenterrabía, y á este punto con la frontera francesa, por medio de un ramal telegráfico aéreo, con cargo al crédito de 1.125 000 pesetas concedido por decreto de 24 de Agosto último para los cables de Santander á Bilbao y San Sebastián.

Dado en Madrid á ocho de Diciembre de mil ochocientos setenta y cuatro.—Francisco Serrano.—El ministro de la Gobernación, Práxedes Mateo Sagasta.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Perú. *La Patria*, de Lima, siguiendo su costumbre de tratar todas las grandes cuestiones materiales que dan vitalidad al Perú, se ocupa de los ferro-carriles de la República, y especialmente de la línea de Oroya, que reputa de las más importantes para el porvenir del pueblo peruano. Sobre este ferro-carril dice lo siguiente:

«Al primer golpe de vista, comunicar los casi desiertos distritos mineros de la Oroya, con esta nuestra capital y su vecino puerto del Callao, al través de un territorio cuya soledad y aparente aridez tiene algo de parecido con lo que se nos pinta de la antigua Judea, es una empresa verdaderamente descabellada; pero el ferro-carril comprendi lo dentro de ese trayecto, no es sino una iniciativa grandiosa, la cabeza de un puente gigantesco y costosísimo, pero á la larga extraordinariamente reproductivo, que se echará audazmente sobre las cimas y sobre los abismos que separan la costa habitada, pero relativamente pobre, del país, de las opulentas regiones tras andinas. En resumen, el ferro carril de la Oroya es la letra inicial que por su parte pone el Perú en esta historia de la comunicacion inter-oceánica ó tras-andina, que desde el estrecho de Bhering, hasta el de Magallanes, forma el constante anhelo y el interés más alto y trascendental de la civilizaci6n, representada por el pueblo y gobierno de cada uno de los Estados de América.»

Leemos también en la *Gaceta oficial americana*, de Londres:

«Mientras los detractores de la civilizaci6n americana se complacen en presentar los países del Nuevo-Mundo como modelo de desquicio y atraso en todas las esferas, es bueno fijarse en los siguientes datos, que prueban el adelanto constante del Perú una de las tierras americanas más agitada por las revoluciones.

Durante el tiempo transcurrido del año actual, se han construido en la República peruana 587 kilómetros de vías férreas, habiéndose tendido los rails en 536 kilómetros. Se han perforado 43 túneles, que representan una extension de 4.561 metros.

Se han terminado las líneas de Ilo á Moquegua y de Arequipa á Puno, faltando solamente 10 kilómetros para la conclusion del camino de hierro á Oroya.

Hállanse en grande actividad todas las gestiones para la adquisici6n de los materiales y la realizaci6n de los trabajos necesarios para la terminaci6n de una parte de la línea férrea de Pura; la construcción entera de la de Salaverry á Ascope; la conclusion de la de Cuzco á Luciani, y de la tan importantísima que, arrancando de Chimbote, penetra en la magnífica region mineral de Yuracmarca.

Toda esta actividad, todos estos trabajos, todo este impulso en

el apogeo del progreso industrial del Perú, creemos que en el porvenir no será olvidado para la historia del periodo presidencial del Sr. D. Manuel Pardo.

Inglaterra. En la semana terminada el 22 de Noviembre último, los ferro-carriles del Reino-Unido han recaudado 1.045.965 libras esterlinas, contra 1.020.151 en la correspondiente de 1873; y el ingreso medio por día y kilómetro ha resultado de 164 pesetas contra 163.

CANAL COLOMBIANO.

Desde tres años á esta parte nos venimos ocupando del rompimiento, por medio de un canal marítimo, del istmo de Darien, proyecto que interesa en alto grado á todas las naciones y cuya representaci6n en España está confiada al Director y propietario de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

Hoy esta importante cuestion se agita más que nunca en las Sociedades geográficas de Inglaterra y Francia, en el ministerio de Marina de la vecina república y en la prensa europea y americana. Ocasión es, por lo tanto, de que volvamos también nosotros sobre ella en apoyo de los grandes intereses que su resoluci6n representa. Aunque ya dijimos algo hace tiempo de la historia de este proyecto, empezaremos esta nueva serie de trabajos reproduciendo la reseña publicada en la *Republique francaise* por Mme. Clemence Royer, autora también de otro trabajo más extenso, y de que hicimos mención hace algunos días, que ha insertado el *Journal des Economistes*.

I.

Después de atravesados por túneles los Alpes, después de cortado por un canal el istmo de Suez, le queda á la civilizaci6n moderna una gran obra que realizar: el rompimiento del istmo americano.

Si el pensamiento del canal de Suez se remonta á Nechao, la idea de abrir una ruta hacia el Pacífico, á través de la América central, se remonta hasta Cristóbal Colón, quien, encontrando un nuevo mundo sobre la vía que quería abrirse hacia las Indias, exploró en vano todas las costas del istmo con la esperanza de hallar un paso natural abierto á sus bajajes.

Este paso no existía, y cuando Vasco Nuñez de Balboa quiso emprender la conquista del país del oro, es decir, del Perú no realizada hasta 1524 por su lugarteniente Pizarro, tuvo que hacer construir sus buques en Agla, en el golfo de Darien, y trasportarlos, desarmados en piezas y á hombros de una multitud de esclavos, á través de la Cordillera.

Después de Nuñez de Balboa, Hernán Cortés concibió la idea de cortar este istmo que defendía contra la invasi6n de los españoles toda la costa occidental de América é hizo estudiar desde entonces y con este propósito, todos los puntos que después han parecido los más propios para la apertura de un canal, es decir, los istmos de Tehuantepec, de Honduras, de Panamá y el Nicaragua, donde un vasto lago parece ya abrir la mitad de una vía náutica.

Todos estos proyectos, y otros que tanto favorecían las ambiciones de Carlos V y de Felipe II, tuvieron que abandonarse como impracticables; pero después, cuando España debilitada podía apenas defender sus posesiones americanas, unas veces contra los indígenas y otras contra las escursiones de los filibusteros de las Antillas, un edicto de Felipe V, dado sin duda á solicitud del Consejo de Indias, prohibió bajo pena de la vida, toda investigaci6n que tuviera por objeto atravesar el istmo por medio de un canal. España temía abrir así un camino demasiado fácil á las naciones rivales que ya le disputaban su rico monopolio.

Durante todo el siglo XVII, la cuestión estuvo abandonada y no se trató de ella hasta 1698, por William Paterson, el fundador del Banco de Inglaterra, que conducía entonces una colonia de escoceses al Darien, donde se estableció en la bahía á que dió el nombre de Bahía de Caledonia. La colonia fracasó, apenas nacida, después de haber hecho los cimientos de una población que debía llamarse Nueva-Edimburgo; pero Paterson había estudiado los diversos pasos de la Cordillera, y, devuelta en Inglaterra, presentó al rey Guillermo III una Memoria conocida con el título de *Cuatro pasos de Paterson*, ó del Darien, que él llamaba la *llave del mundo*, en la que lo designaba como el punto más favorable para establecer una carretera, sino un canal, á través del istmo americano.

En 1780, Nelson, que á la sazón tenía 22 años, patrocinó igualmente una tentativa de apertura de un canal por Nicaragua.

Sin embargo, en 1776, los Estados Unidos se habían emancipado de su monopolio, y en 1785 la dominación española cesó en el Darien y la Colombia. Las demás colonias españolas ó portuguesas estaban emancipadas ó iban á emanciparse. El soplo de la libertad daba la vuelta al mundo, y las naciones, haciéndose libres, firmaban tratados abriendo á todos el acceso á estas comarcas, hasta entonces inaccesibles, por las desconfianzas y celos de los soberanos.

Desde este momento, la necesidad de cortar el istmo fijó la atención de todos los gobiernos, como de los particulares.

William Pitt hizo estudiar de nuevo el trazado de Nicaragua. En 1826, Guillermo de Nassau hizo emprender nuevas investigaciones. De 1828 á 1829, Bolívar mandó explorar el Panamá. En 1841, Mr. Semy de Puidt, ayudante de campo del rey Leopoldo, conducía á Honduras una colonia con propósitos de establecer un canal por este punto. Por último, el istmo de Tehuantepec era explorado de nuevo por el italiano Morro, cuyo proyecto, renovación del de Hernán Cortés, fué revisado por los señores Carella y Elisha Ward. Este último, comprendiendo que todo canal embarrasado por esclusas no podía responder á las crecientes necesidades de la navegación interoceánica, se atrevió el primero á proponer una caja á nivel que, por aquel punto al ménos hubiera costado mil millones de duros y el trabajo de tres generaciones de hombres.

En 1843, los Sres. Garella y de Courtines fueron enviados de nuevo por Mr. Guizot, para estudiar el trazado de un canal entre la ciudad de Panamá y el Changres, conviniendo el informe de dichos señores en la imposibilidad del canal; pero en la posibilidad de un ferro-carril. Este fué, sobre poco más ó ménos el trazado que emprendió, modificándolo, M. Tollen, encargado por una Compañía norte-americana de examinarlo en 1849 y 1850.

Otra tentativa de colonización en el país de los Mosquitos fué patrocinada en 1814 por el príncipe Federico de Prusia hermano del rey, tentativa que tuvo por objeto la apertura de un canal por la bahía de este nombre. Las objeciones de Alejandro Humboldt sobre la insalubridad del país y lo impracticable del proyecto decidieron al rey Guillermo á rehusar la ratificación del tratado.

Conocida es la empresa abortada por el Nicaragua, que fué protegida en 1846 por el príncipe Luis Napoleon, por entonces recién fugado de la fortaleza de Ham, y á la cual renunció él mismo.

Después de esa época, los proyectos continuaron sucediéndose unos tras otros y la atención se concentró sobre todo en ese mismo istmo de Darien, que desde mucho tiempo Alejandro Humboldt había señalado como la puerta entre ambos mares.

El Dr. Cullen hizo un viaje al Darien y pretendió haber descubierto una depresión de 152 metros cerca de la bahía de Caledonia; pero sus aserciones fueron después desmentidas por los señores Gisbern, Henri Forde y otros muchos.

De 1845 á 1857, más de otros veinte ingenieros de diferentes naciones exploraron el río Atrato y sus afluentes, lo que dió algún favor á estos proyectos y los decoró con el nombre de línea

de Humboldt, que no merecían en manera alguna. Los Sres. Helly, Kennish, Trautwne y Muhler estudiaron sucesivamente diferentes trazados, que todos tienen el inconveniente común de la longitud del trayecto y el de desembocar en los arenales movedizos del golfo de Uraba, que carece de fondo en su parte meridional.

Se volvió, pues, al istmo de Darien, explorado de nuevo en 1853 por el capitán Prévost, y en 1854 por Codazzi, que trazó un bello mapa de Colombia; después, por el capitán Parsons y por Moritz Wagner, sábio bávaro que fijó la orografía del istmo. Greslet, compañero de Codazzi, que murió en Quibdo, en el Choco, en 1858, volvió sólo á Panamá por una depresión de la Cordillera, situada según él, á trece metros solamente de altura, sin duda hacia los afluentes del Alto-Tuyra.

Algunas otras tentativas, ya en el Darien, ya en Nicaragua, fracasaron pobremente; hasta que, por fin, en 1861, Mr. Lucien de Puydt, primo hermano del general Remy de Puydt, fué encargado, por una Sociedad francesa, de reparar una primera decepción sufrida en el Darien por sus exploradores, y estudiar de nuevo el trazado indicado por los Sr. Cullen, Gisborn, Prevost, Strain, Codazzi y Parssons, entre la bahía de Caledonia y el golfo de San Miguel. A partir de este golfo, el canal debía utilizar al curso del Tuyra, río principal del Darien, y del Savannha, su primer afluente de la rivera derecha; y después ganar, por los afluentes del Chucunaque, las líneas de agua de la vertiente opuesta. Mr. L. de Puydt, sin condenar en absoluto este proyecto, no lo consideró practicable sino por medio de numerosas esclusas y de un túnel, es decir con las mismas condiciones de tantos otros trazados; pero, durante esta primera expedición, recogió noticias que le permitieron, en 1865, trazar otra ruta muy preferible.

Había sabido, por los indios caribes, que estos pasaban fácilmente de los afluentes del Alto-Tuyra á las líneas de agua que descienden hacia el golfo de Uraba llevando sus piraguas en hombros y casi sin subir. En 1865, tomando la Cordillera al revés, descubrió, después de muchos contratiempos y obstáculos penosamente vencidos, el paso de Tanela-Paya, situado solamente á 46 metros de altitud. Este era el único umbral de la puerta de comunicación entre los dos Océanos que buscaba, y uno de los pasos indicados por Paterson en su Memoria.

Este descubrimiento le permitió establecer el trazado de un canal que, esta vez, sin túneles ni esclusas, iba á poder realizar la grandiosa idea de Elisah Ward, y hacer comunicar ambos mares por un canal á nivel en toda su extensión, entre el magnífico golfo de San Miguel y el pequeño Puerto Escondido del Sur, situado en la parte setentrional del golfo de Uraba, y que ofrece á los buques un abrigo seguro y profundo. El canal, siguiendo el curso del Tuyra, del cual utiliza las profundas aguas durante una gran parte de su trayecto, remonta el valle del Pucro y franquea la Cordillera, cuyo macizo no tiene en este punto más que seis kilómetros, desemboca en el valle del Tanela, y sube enseguida un poco la costa por el valle del Turzandi, para evitar caer entre las barras y las bocas arenosas del Atrato. El coste de este magnífico proyecto sólo sube á 400 millones de francos, cifra excedida por todos los demás trazados que dejan subsistir las trabas de las numerosas esclusas y largos túneles, que exigirían el calado de los mastiles y el remolque de los buques á la sirga.

(Se continuará.)

SEGUROS SOBRE LA VIDA.

Se estiman en 339 las Compañías de seguros sobre la vida existentes en todo el mundo el año próximo pasado, y que especulan sobre 26.000 millones de francos de seguros, repartidos como sigue:

Países.	Poblacion.	Compa- ñías.	Importe de los seguros.
Estados Unidos.	42.000.000	119	13.750.000.000
Reino-Unido.	31.000.000	108	8.232.375.000
Alemania.	39.000.000	30	1.350.000.000
Francia.	36.000.000	16	973.000.000
Austria.	13.000.000	11	325.000.000
Rusia y resto de Europa. .	180.000.000	25	750.000.000
Resto del mundo.		30	935.008.000
		339	26.315.375.000

En cuanto al número de personas aseguradas, no puede precisarse con exactitud, pero se calcula como muy probable que llega, cuando ménos, á 2 600.000.

El exámen del estado precedente demuestra el increíble desarrollo que han tomado los seguros en los Estados-Unidos: de la totalidad de 26.000 millones, este país aparece con más de la mitad, y no carece de interés el crecimiento sucesivo, á consecuencia del cual, la cifra de los seguros se ha elevado progresivamente á la considerable suma de 13 750 millones de francos, durante los doce ó quince años últimos.

Hé aquí la relacion:

Años.	Número de personas aseguradas.
1861.	70.000
1862.	75.000
1863.	90.000
1864.	120.000
1865.	180.000
1866.	270.000
1867.	400.000
1868.	600.000
1869.	800.000
1870.	900.000
1871.	1.000.000
1872.	1 100.000

Se vé, pues, que, durante los primeros años, la progresion anual no es al principio más que de algunos miles; pero que, á partir de 1865, es de 100.000 y hasta de 200.000; de suerte que, en 1872, el número de asegurados es de 15*7 veces mayor que en 1861.

Entre las causas que más han contribuido á este rápido y excepcional progreso del seguro sobre la vida en la República americana, conviene citar:

1.º El desarrollo de la riqueza pública, desarrollo debido á las instituciones políticas, al aumento de la poblacion, por efecto de los nacimientos y de la inmigracion, así como á las ventajas naturales del país, de las cuales se ha sacado todo el partido posible, gracias á la vulgarizacion del vapor, de la electricidad y de las máquinas.

2.º La nueva distribucion de la riqueza, á consecuencia de la guerra civil, y de las medidas fiscales de la administracion.

3.º El carácter activo y aventurero de los americanos en general.

Estas tres causas subsisten siempre, sobre todo la primera y la última; y se puede esperar que los seguros sobre la vida continuarán aun largo tiempo en los Estados Unidos siguiendo su progresion ascendente.

ROBO DE UN TREN EN OLESA.

Sobre el escandaloso robo de un tren de la línea de Zaragoza á Barcelona, una carta de esta última ciudad, suministra los siguientes pormenores:

«Poco antes de llegar á la estacion de Olesa, se presentó en

ella una partida de ladrones de unos 30 á 40 hombres, con boinas y con desigual armamento, encerraron en seguida á los empleados é inutilizaron el telégrafo. Hecho esto, se situaron convenientemente en la vía, y en cuanto llegó el tren se abalanzaron á él por distitos puntos, prohibiendo que nadie saliera de los coches. A los viajeros de 1.ª y 2.ª clase les registraron minuciosamente, apoderándose de cuanto dinero y objetos de valor les encontraron; á los de 3.ª les intimaron que entregaran sólo las monedas de oro, aunque amenazándoles con que sería fusilado el que ocultara alguna.

Se llevaron tambien varias expediciones de metálico que en junto ascendian á 12.000 duros, y la recaudacion de las estaciones.

Concluido el saqueo, ordenó el jefe de la cuadrilla que retrocediera inmediatamente el tren, bajo pena de muerte á los empleados, los que tuvieron que obedecer, regresando hasta San Vicente, donde pernoctó el convoy, llegando á esta ciudad á las ocho y media de ayer mañana.

Entre los pormenores que se dan de este atentado, hemos oído el de un caballero que tenia entre la manga del sobretodo un paquetito con tres mil duros que ocultó á la rapacidad de los que le registraron, á quienes entregó el reloj y el dinero que llevaba en el bolsillo. No fué tan afortunado un viajero francés, á quien los ladrones le robaron sobre 2.000 duros. Aunque son muy distintas las versiones respecto de la cantidad total á que asciende lo robado, no faltando quien lahace ascender á cien mil duros, parecenos que es la más cierta la que la fija en la suma de treinta á treinta y cinco mil duros.

La *Imprenta* dice que los ladrones permanecieron una hora y media más en Olesa, que es probable invertirían en empaquetar ó poner á buen recaudo las cantidades robadas, y termina diciendo:

No hace un año que el tren-correo de Madrid fué robado en el mismo sitio y en idénticas circunstancias. ¿Eran aquellos mismos ladrones de ayer? ¿Y los de ayer son los mismo que tantos robos han cometido recientemente en las inmediaciones de Moncada y otros puntos? Lo policía está en el caso de averiguarlo »

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

(Continuacion.)

PÁRRAFO QUINTO.

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

Si las comisiones y operaciones, cuyo carácter acaba de examinarse, deben ser consideradas como derechos perfectos y exigibles, la administracion, del mismo modo que si fuera un particular, y aun con mayor motivo, tiene el deber de respetarlos y cumplirlos por su parte, sin que por su propia autoridad esté facultada para privar de ellos al Banco puesto que para poner coto principalmente á antiguos abusos administrativos, fué escrito en la Constitucion del Estado el art. 13, en que solemnemente se declara: «Que nadie podrá ser privado de » sus derechos, ni siquiera turbado en su posesion, sino en virtud » de sentencia judicial.» Y el Banco hipotecario, aunque fundado por una Sociedad y con un capital extranjeros, está bajo la proteccion de este precepto constitucional, pues tales circunstancias, no sólo no le perjudican para el caso, sino que especialmente le recomiendan, ya que, por consideraciones que no son propias de este dictamen, es notoriamente conveniente tratar con especial benevolencia los intereses extranjeros, trasportados á la Península para fomentar la riqueza nacional ó para aliviar las cargas de nuestro agobiado Tesoro.

El gobierno, por razones que sin duda habrán sido de conve-

niencia pública, acordó reformar el plan financiero de la ley de 2 de Diciembre de 1872, y por consecuencia de esto privar al Banco de los derechos que son objeto del Dictámen.

Ahora bien: cuando una de las partes contratantes no cumple voluntariamente y en el tiempo debido sus obligaciones procedentes del contrato, puede el contrante, cuyo derecho lesiona, exigirle el cumplimiento, y además reclamar para que le indemnice de los daños y perjuicios que le hubiera ocasionado con su morosidad ó resistencia. Así lo establece el derecho universal y común á todos los pueblos civilizados, y así se dispone en las leyes 5.^a, título 6.^o, y 35, título 11, part. 5.^a

El gobierno dió principio al cumplimiento, de sus obligaciones entregando al banco hipotecario los pagarés que tenía en su poder procedentes de la venta de Bienes nacionales; pero no sólo se apartó de este cumplimiento, sino que exigió al Banco que le devolviese los pagarés entregados.

Nada importa para afirmar en principio la justicia de la indemnización, la causa porque el gobierno haya dejado de cumplir sus compromisos. Aunque esta causa hubiera sido una razón de conveniencia pública, notoria é incontrovertible, lo cual no resulta de un modo tan patente de los antecedentes cuya exposición precede á este dictámen, no por eso el derecho á la indemnización por parte del Banco sería ménos legítimo. La indemnización de daños y perjuicios en los contratos onerosos, no es una pena impuesta al contratante moroso ó resistente á cumplir la obligación contraída, sino un derecho otorgado al otro contratante en sustitución del que aquel dilató ó rehusó satisfacer; es, en fin, el mismo derecho adquirido en el contrato, si bien trasformado ó *pro jure* novado á consecuencia de la morosidad ó resistencia del obligado. Por consiguiente, aunque la falta de cumplimiento de la obligación no sea consecuencia del dolo del que debe cumplirla, si su voluntad ha entrado por algo en la causa que tal falta haya producido; no por eso dejará de resultar de ella el derecho á favor del otro contratante para pedir la correspondiente indemnización. Esta doctrina sobre la prestación de la culpa, y que hasta cierto punto, que no es del caso fijar, es aplicable á los contratos meramente lucrativos, lo es en toda su extensión á los que son rigurosamente onerosos, en cuya clase se haya, según se ha hecho ver, el que celebró el gobierno con el Banco de París y de los Países-Bajos; y por esto cabe afirmar que ya que no sea posible obligar al Estado al cumplimiento de las obligaciones en la forma y del modo que han sido contraídas, puede siquiera reclamarle el Banco con pleno derecho que le indemnice de los daños y perjuicios que sufra por la falta de cumplimiento de lo convenido.

A la verdad, el gobierno no puede hoy poner en duda, y mucho ménos negar este derecho de indemnización, porque ya lo ha reconocido libre y espontáneamente en dos distintas ocasiones. Ha sido la una en su comunicacion de 1.^o de Marzo último, participando al Banco la resolución que había adoptado de apartarse del cumplimiento de lo dispuesto en la ley de 2 de Diciembre y convenido con el Banco de París. En ella se leen las siguientes frases:

«Bien comprende el gobierno que exige un sacrificio de ese Banco (el de la devolución de los pagarés y renuncia de los demás derechos especiales que había adquirido) y que la renuncia de sus derechos supone una compensación.»

Ha sido la segunda ocasión en el oficio que pasó al Banco en 15 de Abril último, reclamándole cierta cantidad de pagarés de bienes nacionales para llevar á efecto lo que había convenido con los tenedores de la Deuda consolidada exterior. En esta comunicacion se leen asimismo las siguientes palabras:

«.....la operación de que se ha hecho mérito en este largo escrito (el convenio que se acaba de indicar) no afecta á la idea fundamental del ministro que suscribe, de traspasar al Banco nacional todas las garantías en pagarés y bienes por vender,

» que hoy se hallan material ó virtualmente en poder del Banco hipotecario, bajo la forma que establece la ley de 2 de Diciembre, mediante una justa indemnización.»

Pero, ¿cuáles son, conforme á la justicia, los límites de esta indemnización?

El Banco tiene derecho, como le tendria cualquier particular en un caso semejante, á que se le abone *quantum ipso abest, quantumque lucrare potuit*, esto es, cuanto pierda, y cuanto haya dejado de ganar por no haberse cumplido el contrato de su fundación por parte del gobierno.

Si este hubiera faltado al cumplimiento por mera negligencia, ó por haberse temerariamente comprometido á lo que no había de poder hacer, la indemnización, aun dentro de los límites que se acaban de indicar, debiera ser más estrictamente apreciada que lo que debe serlo habiendo obrado libremente y sólo por su propia conveniencia, ya que así debe suponerse por no constar hasta ahora lo contrario. Por esto, no solamente procede el abono de los daños y perjuicios directos é inmediatamente sufridos, *propter ipsam rem non habitam*, y que hubieran podido preverse por los contratantes al tiempo de la celebracion del contrato, sino que, en rigor de derecho, deben asimismo satisfacerse los que, si bien imprevisos é indirectos, sean igualmente resultado de no tener el Banco en su poder, ó de habersele recogido, los valores que el gobierno debió entregarle en depósito y administración.

Esta diferencia de bases, que en uno y en otro caso son de establecer para regular las indemnizaciones de daños y perjuicios, si bien no está textualmente sancionada por la ley positiva española, es doctrina admitida por los tratadistas que se inspiran en materia de obligaciones en las máximas del derecho que, por haberse acomodado en su desarrollo á la eterna noción de la justicia, ha sido acatado y aun admitido por las naciones cultas como si fuera la razón escrita.

Resumiendo lo expuesto al contestar al primer punto de la consulta puede afirmarse:

1.^o Que las comisiones y operaciones especiales encomendadas al Banco hipotecario en los arts. 15, 16, 17 y 19 de la ley de 2 de Diciembre de 1872 y en el art. 2.^o de sus estatutos, son derechos perfectos y exigibles consignados á favor del establecimiento, ménos la última relativa al anticipo de los 400 millones de reales que ha sido para él una obligación.

2.^o Que la pérdida de estos derechos, por voluntad del gobierno y sin culpa del Banco, produce á favor de este el derecho á ser indemnizado por cuenta del Tesoro de los daños y perjuicios que con tal pérdida se le hayan inferido.

(Se continuará.)

FERRO-CARRIL DE LA MANCHA.

Como saben nuestros lectores, esta gran empresa continúa estudiándose en el terreno práctico. Dos son los proyectos principales y únicos admitidos en principio.

1.^o El de abrir un túnel submarino á una profundidad de 200 metros, con un trayecto subterráneo de 40 á 45 kilómetros.

2.^o El de un ferro-carril á cielo abierto, construido sobre una serie de escolleras, que se enlazarían unas con otras por medio de puentes tabulares, según el modelo que existe sobre el Menai desde hace más de 25 años.

El proyecto de túnel submarino, de que con frecuente repetición se ha ocupado la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, pertenece á M. Thomé de Gamond; el del ferro-carril á cielo abierto á M. Verard de Sainte-Anne.

Según lo decidido por la comisión recientemente nombrada para examinar el proyecto de túnel, ya hemos dicho que se construirán dos pozos de investigación uno en Francia y otro en Inglaterra, á fin de obtener nociones seguras sobre la naturaleza del terre-

no que se ha de perforar. Este trabajo, que sólo será preliminar, durará un año cuando ménos.

Para el ferro-carril á cielo abierto, el estudio científico y general del estrecho, y los estudios técnicos y definitivos de construcción del camino, se terminarán en el espacio de siete á ocho meses.

LOS FERRO-CARRILES FRANCESES

EN 31 DE OCTUBRE DE 1874.

El *Journal officiel* acaba de publicar en estado de la longitud de las vías férreas francesas abiertas sucesivamente á la explotación desde el año 1850 hasta el 31 de Octubre próximo pasado. Hélo aquí:

AÑOS.	Líneas abiertas á la explotación			
	Líneas de interés general.	Líneas de interés local.	Conjunto	En 31 Diciemb. de cada año.
	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.
Anteriormente á				
1850....	2.851	»	2.851	2.851
1850....	151	»	151	3.002
1851....	544	»	544	3.546
1852....	316	»	316	3.862
1853....	190	»	190	4.052
1854....	589	»	589	4.641
1855....	886	»	886	5.527
1856....	664	»	664	6.191
1857....	1.262	»	1.262	7.453
1858....	1.222	»	1.222	8.675
1859....	393	»	393	9.068
1860....	365	»	365	9.433
1861....	672	»	672	10.105
1862....	982	»	982	11.087
1863....	944	»	944	12.031
1864....	1.037	»	1.037	13.068
1865....	515	»	515	13.583
1866....	953	»	953	14.536
1867....	1.177	16	1.193	15.729
1868....	533	73	606	16.335
1869....	715	80	795	17.130
1870....	503	117	620	17.750
1871....	518	154	672 (A)	17.665
1872....	579	323	902	18.567
1873....	730	522	1.252	19.819
1874....	482	214	696 (B)	20.515

Total. (c) 19.035 (c) 1.480 (c) 20.515

(A) La longitud total abierta á la explotación en 31 de Diciembre de 1871, se elevaba á la cifra de 18.422 kilómetros; pero, en virtud del tratado de Francfort, fueron cedidos á Alemania 835 kilómetros pertenecientes á la Compañía del Este, de los cuales 738 estaban en explotación, y además 19 kilómetros de caminos de interés local explotados.

(B) Por la misma razón, el número de kilómetros sucesivamente abiertos á la explotación, hasta el 31 de Octubre de 1874, sería en realidad de 21.515 kilómetros; pero además se ha reducido algo también por el abandono de algunas secciones reemplazadas por líneas nuevas.

(C) Deducción hecha de las líneas cedidas á la Alemania (véase la nota A).

COMERCIO EXTERIOR DE INGLATERRA.

La Dirección de Comercio de Inglaterra acaba de publicar los resultados de la exportación é importación del Reino-Unido durante los diez primeros meses de 1874.

En 31 de Octubre, las importaciones llegaron á 311.233.000 libras, contra 307.322.000 á que ascendieron en el período correspondiente del año anterior. Hay, pues, de un año á otro, un aumento de 3.911.000 libras, ó sea de 1'30 por 100.

Durante el mes de Octubre, tomado aisladamente, la importación ha sido de 27.913 libras, inferior en 3.735.000, ó de 11'70 por 100 á la cifra correspondiente de 1873.

El valor total de las exportaciones se ha elevado en el mismo período de diez meses, á 202.859.000 libras esterlinas; en 1873 había sido de 216.017.000 libras; disminuyendo por lo tanto en 13.158.000, ó sea un 6'10 por 100.

El mes de Octubre sólo ha producido una salida de 21.919 libras; en 1873, en este mismo mes, se exportó por valor de libras 22.341.000, ó sea una disminución de 422.000, ó de 1'80 por 100, en Octubre de 1874.

PRODUCCION DE LA HULLA.

De la Memoria oficial sobre la Exposición de Viena, por los Sres. Pochar y Peez, tomamos los siguientes datos estadísticos que no pueden ménos de interesar á los lectores de un periódico de la índole del nuestro.

En 1872, la producción total del globo se elevó á 256.275.824 toneladas de hulla, procedente de los países que siguen:

Países.	Poblacion.	Produccion en tons.
Inglaterra.	31.817.108	125.473.273
Alemania.	41.058.139	42.324.469
Estados-Unidos.	38.650.000	41.491.135
Francia.	36.469.875	15.900.000
Bélgica.	5.087.105	15.658.948
Austria.	35.904.435	10.443.998
Rusia.	82.172.022	1.097.832
Australia.	1.958.650	942.510
Los demás países.	260.810.980	2.943.659
Totales.	533.928.314	256.275.824

Como se vé, en esta producción total, Inglaterra figura por cerca de la mitad, 48'96 por 100. Siguen despues Alemania con 16'52 por 100, y los Estados-Unidos con un 16'19. Francia no contribuye más que con el 6'20 por 100; Bélgica con el 6'11; Austria-Hungría con 4'07. La Rusia, á pesar de su inmenso territorio, suministra sólo un contingente de 0'43 por 100 del total, y la Australia, 0'37. El resto, bien exíguo por cierto, de 1'15 por 100 lo producen todos los demás países no expresados más que en globo.

En Inglaterra, la producción sigue una marcha regularmente constante: En 1839, era de 31.502.103 toneladas; en 1855, de 65.297.794; en 1860, de 80.706.391; en 1865, de 99.662.106; en 1870, de 110.784.572; en 1871, de 119.247.714, y en 1872, como se ha visto antes, de 125.473.273 toneladas.

La producción inglesa de 1872 se ha consumido como sigue en millones de toneladas:

Fabricación del hierro. . .	40'6	ó	32'40	por 100.
Fábricas.	27'4	»	21'87	»
Consumo doméstico. . .	20'5	»	16'36	»
Gas y bombas de vapor. .	8'1	»	6'46	»
Minas.	8'0	»	6'38	»
Buques de vapor.	3'6	»	2'87	»

Ferro-carriles.	2'2 »	1'76 »
Fábricas de cobre	0'9 »	0'72 »
Diversos usos.	0'8 »	0'64 »
Exportacion.	13'2 »	10'54 »

Ahora daremos, en toneladas, la produccion y el consumo de la hulla en Francia durante los cinco últimos años:

AÑOS.	PRODUCCION.	CONSUMO.
1869....	13.100.000	19.424.728
1870....	13.300.000	16.859.034
1871....	13.600.000	18.512.246
1872....	15.900.000	21.993.332
1873....	16.500.000	22.700.000

En este cuadro se vé la influencia que la guerra ha tenido en el consumo; y se advierte también, comparando los dos últimos años, que el consumo crece en una proporcion mucho más fuerte que la produccion; pues, mientras esta aumenta 600.000 toneladas, el consumo ha aumentado en 706.800.

Las cuencas hulleras españolas comprenden una superficie de 906.720 hectáreas y producen anualmente 570.000 toneladas de combustible, de las cuales 525.000 son de hulla y 45.000 de lignito.

La produccion de Portugal es muy reducida, no habiendo llegado, en 1872, más que á 18.000 toneladas.

En Bélgica aumenta cada año la cifra de sus extracciones, mientras que la exportacion disminuye desde 1867. Las cantidades producidas son las siguientes: 1867, 12.755.823 toneladas; 1868, 12.298.589; 1869, 12.942.394; 1870, 13.697.110, 1871, 13.733.176, y 1872, 15.658.948 toneladas.

La produccion ha sido suministrada, en 1862, por las siguientes cuencas belgas:

CUENCAS.	TONELADAS.	TANTO %
Mons.....	4.258.486	27'2
Charleroi.....	4.247.450	27'1
Centro.....	3.110.230	19'9
Namur.....	389.688	2'5
Liéja.....	3.653.094	23'3

Las exportaciones de los dos últimos años se hará repartido como sigue, en números redondos:

PAISES DE EXPORTACION.	1872 TONELADAS.	1873 TONELADAS.
Francia.....	4.100.000	3.900.000
Holanda.....	309.000	121.000
Alemania.....	63.000	31.000
Otros paises....	136.000	116.000
	4.608.000	4.171.000

La extension de las cuencas hulleras de los Estados-Unidos es de 570.000 kilómetros cuadrados, y su produccion viene continuamente creciendo, desde 1820, como se indica á continuacion.

AÑOS.	TONELADAS.	AÑOS.	TONELADAS.
1820...	365	1865	17.385.021
1830...	232.870	1866	21.856.000
1840...	1.027.251	1867	25.800.000
1850...	3.736.186	1871	34.037.486
1860...	3.388.758	1872	41.491.135

La Rusia vé también desenvolver su produccion hullera en notables proporciones, y á continuacion damos los datos de los años 1870, 1871 y 1872:

CLASE DE PRODUCTOS.	1870.	1871.	1872.
Hulla.....	470.071	573.450	738.350
Lignito.....	9.037	23.832	27.586
Anthracita.....	216.501	232.440	331.896
Totales..	696.209	829.722	1.097.832

Alemania ha duplicado su produccion de hulla en diez años. De 20.660.677 toneladas en 1862, esta produccion se ha elevado, en 1872, á las 42.324.469 antes expresadas. La casi totalidad de los productos se consume en el país, y las cantidades importadas y exportadas se balancean sensiblemente durante los últimos años, como lo indica el estado siguiente:

AÑOS.	PRODUCCION.	CONSUMO.
1862....	20.660.677	19.448.186
1863....	22.366.203	21.213.213
1864....	25.612.900	23.907.715
1865....	28.552.957	26.679.992
1866....	28.162.805	26.006.290
1867....	30.733.145	28.231.297
1868....	32.879.123	31.352.637
1869....	34.343.913	32.811.852
1870....	34.003.003	32.436.089
1871....	37.856.521	37.422.719
1872....	42.324.471	42.111.608

La produccion de 1872, comprendiendo 7.449.636 toneladas de lignitos producidos por la Prusia, se descompone por cuencas como aparece á continuacion:

CUENCAS HULLERAS.	TONELADAS DE HULLA.
De la Ruhr.	14.065.750
Silésia.	7.251.838
Sarrebruck.	4.222.234
Waldenburg.	2.119.590
Aix-la-Chapelle.	1.041.314
Pequeñas cuencas prusianas. .	823.050
Saxonia.. . . .	3.547.709
Anhalt.	467.454
Baviera.. . . .	424.479
Alsacia-Lorena.	292.438
Thuringe.	264.058
Brunswick.. . . .	185.793
Schaumbourg.. . . .	106.770
Heosse.	46.576
Baden.	11.715
Mecklembourg.	4.065
Oldenbourg.	2

Por último, presentaremos el cuadro de produccion del imperio austro-húngaro y de su consumo de combustibles minerales durante el período de 1866 á 1872:

AÑOS.	PRODUCCION.	CONSUMO.
1866....	4.893.931	4.699.737
1867....	6.098.804	4.707.804
1868....	7.021.756	6.799.899
1869....	7.663.043	7.529.163
1870....	8.355.945	8.357.867
1871....	10.048.036	10.365.509
1872....	10.443.998	10.861.575

Haremos notar que la produccion de los lignitos entra en esta produccion en una proporcion igual, y aun superior, á la hulla. La de lignito ha sido en 1866 de 2.187.135 toneladas; en 1867, de 2.774.719; en 1868, de 3.226.398; en 1869 de 3.969.239; en 1870, de 4.060.169; en 1871, de 5.073.058, y en 1872, de 5.679.212 toneladas.

CANAL DE SUEZ.

Dicen de Ismailia con fecha 30 de Noviembre á las cinco de la tarde.

Desde el 21 de Noviembre, han pasado el canal 36 buques. Los ingresos del servicio de tránsito, del 21 al 30, se han elevado á la suma de 670.000 francos.

Hé aquí los buques y el ingreso en todo el mes de Noviembre:

	BUQUES.	FRANCOS.
Días 1.º al 10.	31	650.000
- 11 al 20.	37	750.000
- 21 al 30.	36	670.000
Total.	104	2 070.000

NUEVA EXPEDICION AL POLO.

El gobierno inglés acaba de tomar las primeras disposiciones para la organizacion, recientemente anunciada por M. Disraeli, de una nueva expedicion al polo Artico. Sir Leopold M'Clintock, ha visitado ya varios puertos del Norte, tales como Dundee, Aberdeen y Peterhead, con el objeto de adquirir los dos buques que servirán para la expedicion, pues el Almirantazgo no desea, para esa mision, hacer uso sino de embarcaciones que hayan hecho ya el viaje á los polos. La noticia de semejante exploracion ha sido muy bien acogida por la marina, y más de 200 hombres de mar han solicitado formar parte de la expedicion.

Por otra parte, lady Franklin, la viuda del ilustre marino que pereció en la precedente expedicion inglesa á las regiones polares, ha hecho saber que mantiene la promesa de una recompensa de dos mil libras esterlinas, que la misma señora hizo en otro tiempo, por el descubrimiento del registro oficial del viaje de exploracion emprendido por Franklin, y que, además, añadirá á esta suma el importe de los gastos excepcionales que se hayan hecho para llegar á este descubrimiento y que hubieran conducido á su objeto.

CRÓNICA.

Barbarie. El sábado de la semana anterior, al pasar un tren de viajeros por las Conchas, cerca de Haro, le hicieron los carlistas tres grandes descargas de fusilería, que afortunadamente no ocasionaron daño alguno á los viajeros.

Tren-correo de Andalucía. El sábado anterior aun no estaban arregladas entre la empresa del ferro-carril de Andalucía y la Direccion de comunicaciones, las condiciones para establecer el servicio del tren-correo. La empresa se opone á que el trasbordo se haga de noche en el puente hundido, por considerarlo peligroso.

Negociado de ferro-carriles. El jefe del negociado de ferro-carriles y construcciones del ministerio de Fomento, D. Francisco J. Boguerin, ha sido relevado á su instancia de dicho cargo, y nombrado para reemplazarle el ingeniero jefe D. Mariano Cervigon, á cuyo cargo está el negociado de aguas de dicho departamento.

Servicio telegráfico. El día 15 del actual quedará abierta al público la nueva estacion telegráfica de Canfranc.

—El sábado de la última semana quedó completamente restablecido el servicio telegráfico en todas las provincias de España.

Proceso Duvernois. Habiendo terminado el plazo legal del proceso Duvernois, se dice que el reo no apelará de la sentencia que le ha condenado á dos años de prision.

Cable cantábrico. El cable telagráfico que se está esperando para colocarlo en San Sebastian se tenderá hasta Fuenterrabia.

Nafragio. Por el ministerio de la guerra se ha dado cuenta al de Estado del naufragio del laúd *Nuestra Señora de los Remedios* y del buen comportamiento de las autoridades marroquies en este siniestro.

Banco de Inglaterra.—Desde el día 30 de Noviembre, el Banco de Inglaterra ha elevado el interés del descuento á 6 por 100.

Banco de Rusia.—Desde el día 27 de Noviembre el Banco del imperio ruso ha reducido el tipo del descuento á 5 1/2 por 100 y el de los préstamo sobre garantías al 6 por 100.

Trenes hospitales. El Director general de Sanidad general Ceballos se ocupa actualmente en la organizacion de trenes-hospitales.

Ferro-carril Gallego. Dice la *Correspondencia de España*: «La cuestion del ferro-carril gallego trae muy agitada á la prensa de Galicia, que en su mayor parte pide que terminen las obras comenzadas por medio de donativos ó anticipos hechos por hijos amantes de Galicia.»

Puertos de Cádiz. La «Sociedad de los puertos de Cádiz» domiciliada en Francia, acaba de ser declarada en quiebra, por sentencia del Tribunal de Comercio del Sena, con fecha 21 de Noviembre último. El juez-comisario es Mr. Benilau, y el síndico provisional Mr. Maillard.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

Sociedad española general de Credito en liquidacion.—Con arreglo al art. 31 de los estatutos, se convoca por segunda vez á Junta general de accionistas para el día 18 del corriente, á la una de la tarde, en las oficinas de la Sociedad, calle de Lope de Vega, 61, segundo derecha.

Los accionistas que quieran concurrir, además de los ya inscritos, llevarán sus acciones el mismo día de la Junta.

Madrid 9 de Diciembre de 1874.—El liquidador, Leopoldo Brockmann.

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 día 22 de Diciembre próximo, á las tres de su tarde, en el domicilio social, pasaje de Escudillers, letra D, entresuelo, Barcelona.

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

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

Real Compañía de los caminos de hierro portugueses.—Se

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

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

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

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

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 Lamartinière.

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 20.900 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 avisaran así por escrito, con antelación á dicho día 28, advirtiéndole 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.

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

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 vencerá en 1.º de Enero próximo, se efectuará desde el siguiente día 2, con de-

ducción 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 Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—Cumpliendo la administración de esta Compañía con lo prescrito en los artículos 2.º y 3.º del convenio de 5 de Marzo de 1870, ha dispuesto se proceda á los sorteos correspondientes al segundo semestre del corriente año, para la amortización de obligaciones en la forma que los citados artículos previenen, cuya operación tendrá lugar el día 18 del actual á las dos de la tarde.

En Madrid, en el domicilio social, Atocha, 20, segundo, para las obligaciones de Pamplona y

En Barcelona, en las oficinas de la Compañía, situadas en la estación de dicha ciudad, para las de la línea de Zaragoza á Pamplona.

Los sorteos serán públicos, y los poseedores de las obligaciones cuyos números salgan premiados podrán presentarlas al cobro de su importe en las cajas de la Sociedad, situadas en las indicadas oficinas de Madrid y Barcelona, y en la de París, rue de la Victoire, 36, desde el 2 de Enero próximo todos los días no feriados, desde las diez de la mañana á las tres de la tarde.

Madrid 9 de Diciembre de 1874.—El administrador delegado, José Gomez Acebo.

Banco de Castilla.—La administración de este Banco tiene la honra de anunciar al público que desde el lunes 14 del corriente, de once á una de la mañana en todos los días no feriados, puede ser presentado en sus oficinas, calle del Barquillo, n.º 3, el cupon número 7, vencido en 1.º de Octubre último, de sus billetes hipotecarios, series española é inglesa. La presentación se hará en dobles facturas que se facilitarán gratis, devolviéndose una á los interesados con el señalamiento para el pago al que ha de preceder el reconocimiento y cancelación de los cupones.

Madrid 4 de Diciembre de 1874.—Por acuerdo de la administración, el secretario, J. M. de Arrieta.

Compañía de los ferro-carriles carboníferos de Aragón.—En cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo tercero, art. 3.º de la ley de 19 de Octubre de 1869, se hace saber que la Junta general de accionistas de la Compañía, en sesión celebrada el día 31 del mes próximo pasado, acordó introducir en los estatutos las modificaciones siguientes, hechas constar en escritura pública de 12 del corriente, otorgada ante el notario de esta ciudad D. Pedro Marin y Goser.

(Siguen á este anuncio fechado en Zaragoza y suscribe por don Miguel Ayllon y Altolaguirre, las numerosas variaciones á que se refiere.)

SUBASTAS.

Compañía de los caminos de hierro del Norte de España.—Necesitando la Compañía renovar la contrata de suministro de uniformes de su personal de la explotación, celebrará al efecto subasta pública el día 18 del corriente, á las dos de la tarde, en su domicilio de esta capital, paseo de Recoletos, núm. 9.

El pliego de condiciones para el suministro y para la subasta, así como el modelo de proposición, estarán de manifiesto:

En Madrid, en las oficinas de la Compañía, paseo de Recoletos, núm. 9.

En Valladolid, en las del ingeniero jefe del material y tracción.

Madrid 9 de Diciembre de 1874.—El Director de la Compañía, E. Pirel.

Ferro-carril compostelano de Santiago al Puerto del Carril.

Longitud de la línea 42 kilómetros.

Capital social de la Compañía concesionaria de dicho ferro-carril representado por 26.000 acciones al portador de á 500 reales nominales cada una, y 12.500 obligaciones hipotecarias al portador de á 2.000 rs. nominales cada una, con interés de 3 por 100 al año y amortizables á la par por semestres ya vencidos y sucesivos hasta el año de 1924.

RENDIMIENTOS BRUTOS DE LA LÍNEA DURANTE EL PRIMER AÑO DE SU EXPLOTACION.—REALES VELLON 1 050 000.

El martes 22 de Diciembre del corriente año de 1874, á las dos en punto de la tarde, tendrá lugar en las oficinas de subastas públicas en la ciudad de Londres, Inglaterra, (at the Auction Mart, núm. 8, Tokenhouse Yard) y ante los corredores Sres. Debenham, Tewson y Farmer la licitación de 22.201 acciones y 8 232 obligaciones hipotecarias, de las que forman parte del capital social de la arriba expresada Compañía concesionaria del ferro-carril compostelano, para pago de deudas de M. John Mould, por consecuencia de fallo del tribunal Queens Bench de Londres, á favor de *The Crédit Foncier of England, Limited*.

La licitación de dichas acciones y obligaciones se efectuará por lotes á saber:

Números del 1 al 21 de 1.000 acciones cada uno.	21.000
Número 22 de 1.201 acciones.	1.201
Acciones.	22.201
Números del 23 al 38 de 500 obligaciones cada uno.	8.000
Número 39 de 232 obligaciones.	232
Obligaciones hipotecarias.	8.232

Pueden obtenerse más pormenores dirigiéndose ó los corredores, Sres. Debenham, Tewson y Farmer, 80, Cheapside, London.

FÁBRICA EN VENTA.

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

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

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

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

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

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



ROPAS LAVADAS CON ELLOS.

SE SIRVEN Á DOMICILIO:

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

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

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

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

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

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

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS

POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.^{ta},

EN BILBAO (ABANDO)

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

Y ÚLTIMAMENTE CON EL PRIMERO DE SU CLASE EN LA EXPOSICION

ARAGONESA.

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

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

AÑO XIX.

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

GACETA INTERNACIONAL.

Esta revista hispano-americana se publica semanalmente en Bruselas, en castellano, y se consagra a defender la integridad del territorio de España y 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 á nuestro país.

Redaccion: 12, rue Livourne, Bruselas.

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

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

VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

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

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE

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

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

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

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

Este cuaderno, que sale á luz el día 1.^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, fabricacion de eclises, escarpas, placas de junta, tornillos y redoblones para ferro-carriles.

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

Para pedidos dirigirse en esta, Fuencarral número 117, y en Barcelona calle Ancha, núm. 2.

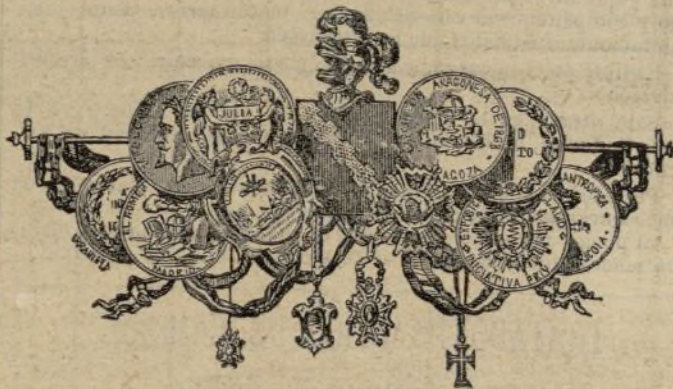
GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIA.

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 fotografías.



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



VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

Salidas de Cádiz. el 30 de cada mes.

Salidas de Santander. el 15 de id.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.				1873.		Diferencia sobre 1873.					
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.		
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.	
Madr. á Alic. y Toledo													
Madrid á Cartagena...	12 al 18 Dic.	29.443	227.416	556.004	783.420	548'61	745.759	512'24	37.661		1'05		
Albacete á Cartag.													
Alcázar á Ciud -Real													
Manzanares á Córdoba.													
Norte de España.....	25 al 1.º Dic.	"	"	"	348.113	641'91	281.785	518'92	66.778		23'71		
Tudela á Bilbao.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Valencia á Almansa y	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tarragona	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Sevilla á Cádiz.....	19 al 25 Nov.	3.483	58.620	209.715	208.335	106.883	"	"	"	"	"	"	"
Córdoba á Sevilla.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Zaragoza á Barcelona.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Barcelona á Pamplona.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— á Francia.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— á Tarragona.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— á Sarria.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lérida á Reus y Tarrag.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Alar á Santander.....	25 al 1.º Dic.	"	"	"	110.407	794'29	170.515	1.226'65	"	60.107	"	8'68	"
Langreo á Gijon.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Palencia á Leon.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Córdoba Málaga.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Medina á Zamora y Vi-	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
go á Orense.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ciudad-Real á Badajoz.	25 al 2 Dic.	"	"	"	188.359	"	262.964	"	"	76.505	"	"	"
Utrera á Moron.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 5 AL 11 DE DICIEMBRE DE 1874.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	12 45	12 45	12 45	12 57	1 65	12 72
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños.....	12 45	12 50	12 50	12 55	12 75	12 75
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	16 35	16 30	16 30	16 70	16 65	16 70
Deuda del personal.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Material del Tesoro no preferente con interés....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Bonos del Tesoro.....	46 60	47 ..	47 ..	47 25	47 25	47 60
Deuda amortizable de primera clase.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Deuda amortizable de segunda ídem.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	.. ..	101 85	101 85	102 ..	102 ..	102 ..
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6 ^o / _o anual						
Emisión de 1. ^o de Abril de 1850 de 4.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 1. ^o de Junio de 1851 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem 31 de Agosto de 1852, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem de 9 de Marzo de 1855, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem 1. ^o de Julio de 1856, de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Obras públicas de 1. ^o de Julio de 1858 de 2.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
—						
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs.....	.. ..	23 35	23 35	23 50	23 75	24 10
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs.....	.. ..	22 ..	23 ..	23 05	23 40	23 85
Idem id. id. de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Acciones de Banco de España.....	135 25	135 60	135 60	136 ..	137 25	137 25
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banco popular español de Barcelona.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..

CAMBIOS OFICIALES.

	Daño.	Beneficio
Albacete.....	.. ..	1/4
Alicante.....	.. ..	1/4
Almería.....	.. ..	1/2
Ávila.....	1/2 ..	.. ..
Badajoz.....	.. ..	1/4
Barcelona.....	.. ..	1
Bilbao.....	.. ..	1/4
Búrgos.....	.. ..	1/4
Caceres.....	1/2 ..	.. ..
Cádiz.....	.. ..	3/8
Castellón.....	par ..	.. ..
Ciudad-Real.....	1/4 ..	.. ..
Córdoba.....	par p.	.. ..
Cornúa.....	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.....	.. ..	.. ..
Oviado.....	.. ..	1/8
Palencia.....	par ..	.. ..
Pamplona.....	.. ..	1/4
Pontevedra.....	.. ..	.. ..
Salamanca.....	1/4 ..	.. ..
San Sebastián.....	.. ..	1/2
Santander.....	.. ..	1/2
Santiago.....	7/8 ..	.. ..
Segovia.....	1/2 ..	.. ..
Sevilla.....	.. ..	1/2
Soria.....	1 ..	1/2
Tarragona.....	.. ..	.. ..
Teruel.....	par ..	.. ..
Toledo.....	3/4 ..	.. ..
Valencia.....	.. ..	3/8
Valladolid.....	.. ..	1/4
Vitoria.....	.. ..	3/8
Zamora.....	1/4 ..	.. ..
Zaragoza.....	par ..	.. ..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 2 AL 8 DE DICIEMBRE.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 2.	DIA 3.	DIA 4.	DIA 5.	DIA 7.	DIA 8.
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado.....	12 27	12 22	12 32	12 42	12 50	12 50
Títulos del 3 por 100 consolidado, a plazo.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior.....	17 10	17 10	17 30	17 40	17 35	17 25
Bonos del Tesoro.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
—						
Sociedad catalana general de crédito.....	56 ..	56 ..	56 ..	57 ..	58 ..	53 ..
Banco de Barcelona.....	86 50	86 75	87 50	88 ..	88 ..	88 50
Crédito mobiliario barcelonés.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Caja barcelonesa.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Sociedad de crédito mercantil.....	25 ..	24 75	25 ..	25 ..	25 50	25 50
Camino de Barcelona a Francia.....	39 15	39 ..	39 25	40 20	39 90	39 90
— de Tarragona a Barcelona.....	60 ..	60 ..	60 ..	60 50	60 50	60 75
— de Zaragoza a Barcelona.....	27 75	28 ..	28 50	28 50	28 ..	28 25
Canal de Urgel.....	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Arumbrado por el gas en Barcelona.....	.. ..	124 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..

Londres, a 90 d/f.....	43'15 ..
París, a 8 d/v.....	5'08 ..
Hamburgo, a 8 d/v....	.. ..
Génova, a 8 d/v.....	.. ..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA de los EMPRÉSTITOS.	NUMERO de OBLIGACIONES.	CAPITAL reembolsable.	INTERES FIJO.	EPOCA de los VENCIMIENTOS.	DURACION de la AMORTIZACION.	NOMBRES de las SOCIEDADES.	ULTIMOS CAMBIOS
1856-58.....	789.698	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid a Zaragoza y Alicante	París 5 de Dic..... 218 *
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99 —	Norte.....	— — — 204 50
1859.....	92.618	2.000	57	Enero.—Julio.	99 —	Zaragoza a Barcelona...	Bruselas 3 Dic..... 310 *
1859.....	177.044	1.900	3 %	Enero.—Julio.	99 —	Zaragoza a Pamplona...	— — — 129 *
1859.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	desde 1861 47 —	Córdoba a Málaga.....	— — — 58 *
1858.....	290.000	.. ..	57	.. ..	.. ..	Córdoba a Sevilla.....	— — — 225 *
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Sevilla a Jerez.....	— — — 65 *
.. ..	8.750	2.000	126	Octub.—Abril.	desde 1867 9 —	Ciudad-Real a Badajoz...	— — — 43 *
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Barcelona a Francia.....	Barcelona..... 47 50
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Targ. a Martorell y Barc	— — — 95 25
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Noroeste.....	Bruselas 3 Dic..... 59 *
.. ..	.. ..	2.000	3 %	.. ..	.. ..	Lérida a Reus.....	París 5 de Dic..... 23 *
.. ..	.. ..	1.900	3 %	.. ..	.. ..	Barcelona a Gerona.....	Barcelona..... 97 *
.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	Almansa a V. y Tarrag.	— — — 17 50
1871-72.....	14.000	1.800	66 50	Febrero.....	desde 1874 50 —	Tudela a Bilbao.....	Bilbao 1. ^a serie .. *
						Villalba a Segovia.....	Madrid..... 665 *
						Gran Central-Peninsular	

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