

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez. ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

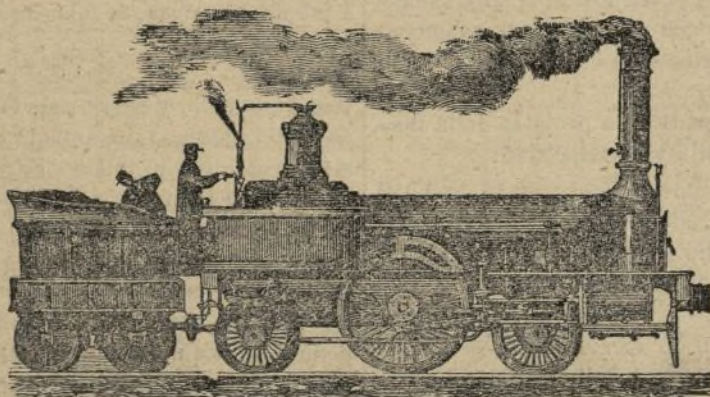
VALENCIA: librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRIPCION

Madrid y Provincias.

Por un año. 100 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.

A la «Gaceta Industrial.»—Gran Central Peninsular.—Ferro-carril intercontinental.—Correspondencia.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales Ferro-carril de Barcelona a Sarriá.—Ferro-carriles extranjeros.—Nieves y temporales.—Naufragio de «La Pace.»—Canal Colombiano.—Banco hipotecario de España.—Puente de Castejon.—Trasformacion del Great-Western.—Túnel de la Mancha.—Vías francesas de Navegacion.—Crisis industrial de Inglaterra.—Lámparas de seguridad.—Crónica.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

A LA «GACETA INDUSTRIAL.»

Mucho nos duele que nuestro ilustrado colega la *Gaceta Industrial* haya echado á mala parte lo que en el número del día 6 del corriente dijimos acerca de los tramvías colgados, de cuyo sistema de trasportes ha publicado una minuciosa y utilísima descripción en las columnas del colega el ingeniero Sr. D. A. Marco Martin z. La cuestion se reduce á que el autor de tan buen trabajo decia, al empezarlo, «no haber llegado á su noticia que periódico ni revista alguna hubiese dado á conocer el sistema de trasportes,» de que se trata; y nosotros dijimos á esto que sí se habian publicado en diferentes diarios y revistas noticias y explicaciones de esas vías de alambre.

La cosa no merecia haberse tomado tan á pecho, puesto que ningun género de censura contenia nuestra sencilla observacion; antes al contrario, terminábamos el suelto elogiando el trabajo, objeto de la polémica, del cual deciamos lo que sigue:

«No obstante lo que principalmente hemos rectificado, nos felicitamos de que el ingeniero Sr. Marco Martinez dé publicidad y ayude á la propaganda, con su minuciosa descripción, de un medio de trasporte que, como dice

» muy bien, tiene gran aplicacion á un país tan accidentado como el nuestro.

» Por lo tanto, recomendamos la lectura, en la *Gaceta Industrial*, de la descripción de los tramvías de alambre; » creyendo, sin embargo, que no sobraria un dibujo para » su mejor inteligencia; siquiera no fuese más que de la » parte superior de los caballetes y la disposicion de las » ruedas.»

Esto escribíamos, y de nuestras palabras no se puede deducir otra cosa que un espíritu de verdadera benevolencia, ante el cual nada significaba que dijéramos, como era la verdad, que varios periódicos, y entre ellos nuestra GACETA, habian dado cuenta del sistema hace ya unos cinco ó seis años.

La *Gaceta Industrial* debió acaso dudar de nuestras palabras, cuando hace algunos dias envió un dependiente á nuestra redaccion rogándonos le enviáramos el número de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO que habia hablado de las vías de alambre colgado; y, accediendo á su deseo, tuvimos el gusto de remitirle el correspondiente al 5 de Abril de 1869, en que reprodujimos, en un extracto de dos columnas y media, el folleto *Wire Rope transport System*, que terminábamos con este párrafo:

«Esta invencion ha obtenido privilegio de todas las naciones de Europa, y es propiedad de la Compañia Wire Tramway, de Londres; la cual está ahora en posicion de hacer contratos en cualquier punto de España, por medio de uno de los socios, M. W. Townsend, actualmente en Barcelona, de quien, ó de su representante el Sr. D. Antonio Aheran, pueden obtenerse cuantos informes se deseen.»

Y no se nos diga que el sistema á que nos referíamos en cinco de Abril de mil ochocientos sesenta y nueve, es decir, hace cinco años y ocho meses y medio, es otro sistema diferente, pues el extracto referido bajo el epigrafe *Trasporte por tranvía de alambre*, lo encabezamos con estas palabras:

«Se nos remite de Barcelona un folleto, por cierto espléndidamente impreso, sobre el sistema privilegiado del ingeniero civil mecánico inglés, Mr. Hodgson.»

Y, en efecto, el Sr. Marco Martínez, en la carta que ha remitido á la *Gaceta Industrial* con la pretension de desmentirnos, dice: «Mis relaciones con los Sres. Hodgson y Grey me han permitido además conocer con exactitud los verdaderos precios de instalacion en España y en el extranjero.»

De los párrafos reproducidos resulta probado de la manera más palpable, más evidente y más decisiva:

1.º Que el sistema de que dimos cuenta en 5 de Abril de 1869, es el mismo á que se refiere la explicacion detallada del Sr. Marco Martínez, no obstante decir este señor «que no cree tenga analogía con el suyo.»

2.º Que dijimos por lo tanto la verdad, al hacer la observacion de que no estaba en lo cierto dicho señor, al creer que ningun periódico ni revista hubieran dado á conocer semejante sistema.

Aquí deberíamos concluir, pues contestado queda el punto principal, mejor dicho, único del debate; pero ya que el Sr. Marco Martínez y la *Gaceta Industrial* han dado dimensiones al asunto, tratándolo nada ménos que á la cabeza del número de nuestro colega; ya que la cortesía y la buena correspondencia nos obligan á contestarle en el mismo lugar, y á nuestros lectores á que les hablemos como de cosa importante, de una cuestion de tan escaso interés, nos haremos cargo de otras afirmaciones y suposiciones, consignadas en la carta y en las líneas que en su apoyo escribe la redaccion del periódico que la publica y comenta.

Antes que el número de la *Gaceta Industrial*, que corresponde al día 17, recibimos el 16 una atenta carta de su ilustrado y apreciable Director, en la que nos anunciaba la contestacion del Sr. Marco Martínez, remitiéndonos, por encargo de este último, un plano de los ferro-carriles y minas existentes en Vizcaya, obsequio que le agradecemos, pero que en nada es pertinente á la cuestion. En dicha carta, el señor Director de nuestro ilustrado colega nos anticipaba su creencia, que ratifica despues en el periódico, de que la Redaccion de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, ha sido sorprendida al tratar el asunto, creencia en que, por su parte, el Sr. Marco Martínez se fija con gran insistencia diciendo:

«La circunstancia de haberse publicado en la *Correspondencia* del mismo día otro suelto llamando la atencion sobre el de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, me hace sospechar que el inspirador de ambos sueltos ha sido cierto individuo, más ingenioso que ingeniero (título que se da, pero que no tiene) ex-funcionario de Fomento y de Hacienda, ex-maquinista, ex-fundador de periódicos, etc., etc.»

Pues bien, el Sr. Marco Martínez se equivoca en absoluto al hacer semejante suposicion: nuestro suelto no ha sido inspirado por nadie, ni habia para qué hacer semejante inspiracion que carecia de objeto. ¿Pretende el señor Marco Martínez que este objeto pudiera ser perjudicarle? ¡Extraña suposicion seria, cuando nuestro suelto se dirige á su alabanza, elogiando su trabajo de la manera más explícita!

Es más, no conocemos ni de cerca ni de lejos, individuo

alguno en quien concurren todas las circunstancias que se mencionan al aludirle; pero, aun sin conocerle, ni poco ni mucho, la caridad nos hace defenderle contra la acusacion de supina estupidez que el Sr. Marco Martínez le atribuye, al suponer que «no sabe distinguir dicho sistema» (el de tramvias de alambre) de un ferro-carril ordinario.»

¿Es esto siquiera sério? ¿Puede concebirse tamaño idiotismo en nadie, y sobre todo en un individuo que, ingeniero ó no ingeniero, ha andado en cosas del oficio, habiendo sido, como dice el mismo Sr. Martínez, maquinista, funcionario de Fomento y de Hacienda, y por añadidura encargado de una mision (aunque no fuese científica) en el lugar mismo donde se supone haber cometido tan extraordinario como peregrino error? En verdad que casi nos pesa no conocer á ese individuo, siquiera por haber podido decir que habíamos visto el ejemplar de brutalidad más fenomenal que existe sobre la superficie de la tierra.

Dice la redaccion de la *Gaceta Industrial*, al encabezar la carta del Sr. Marco Martínez, que este *no deja cabo alguno por atar*; pero si todos los ata como el que precede, no tendrán mucha solidez los nudos.

Extraño, muy extraño, nos parece, y no acertamos á comprender por qué el entendido y laborioso ingeniero que nos ocupa, se revuelve de ese modo contra nuestra afirmacion de que de muy atrás la prensa se habia ocupado del asunto; pero mucho más extraña se nos antoja todavia su manera de contradecirnos, en lo que pudiéramos llamar la parte erudita de su carta. Cita en efecto la existencia de líneas de alambre, mencionando las establecidas, desde Abril de 1873, para el servicio de las minas del Sr. Batters, la de las minas de la Orconera, de los Sres. Ibarra, y la construida para servicio del Estado en Asturias, que debe ser la de Trubia. Pues bien: ¿no comprende nuestro digno, aunque preocupado contrincante, que esas citas son contraproducentes? Deberia más bien agradecerarnos que no las conociéramos y no se las hubiéramos presentado como prueba de que el sistema se habia practicado. No conocíamos, en efecto, esas líneas especiales que nos cita, de las que solamente habíamos oido hablar vagamente, y nos hubimos de contentar con citarle una que nos constaba positivamente haberse establecido, la provisional sobre el túnel de la línea de Galdames á Sestao, que el Sr. Martínez niega rotundamente haya existido. Esta negativa seria pueril, si no tuviera algo de ofensiva: pueril, porque, existiendo las tres líneas que el mismo señor nos cita, no sólo subsiste, sino que se vigoriza el fondo de nuestra afirmacion de que el sistema se habia puesto en práctica. Pero, así y todo, nuestro contrincante padece un gravísimo error: el tramvia de alambre colgado se colocó para servir provisionalmente en la parte del ferro-carril de Galdames á Sestao correspondiente al túnel de 631 metros, interin duraban las obras de su perforacion; y tanto existió, que hemos oido al contratista general de las obras, persona formal y dignísima é incapaz de confundir los tramvias de alambre con los ferro-carriles ordinarios, que los carlistas lo habian desecho, utilizando los postes para las trincheras y como combustible, y empleando el cable, ó via de alambre, juntamente con los hilos telegráficos, para sujetar las barras-carriles con que blindaron vários parapetos,

Conste, pues, que el Sr. Marco Martínez se ha dado mucha prisa á negar el hecho, y que podremos probárselo con el testimonio del ingeniero y del contratista de la mencionada vía, cuyos nombres citábamos en nuestro suelto.

Del mismo defecto de contraproducente adolece el cargo que, tanto en la carta como en sus corolarios defendiéndola, creen dirigirnos al decirse en la primera que la *Gaceta Industrial* «habló también de este sistema probablemente antes que ella (la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO) ó » al menos pudo hacerlo,» á lo cual añade nuestro colega, que en efecto, en Julio de dicho año de 1869 (tres meses despues que nosotros) daba cuenta del tranvía de este sistema que iba á establecerse en Trubia; y que, «si antes no » lo dió, fué por no perjudicar al inventor en su privi- legio.»

Caro colega, ¿cómo es eso de no perjudicar al inventor, cuando el mismo inventor enviaba á todo el mundo el folleto *Wire Rope transport System*, rogando y agradeciendo que la prensa le diera publicidad. Pero en esto, como en lo de la existencia práctica del sistema, podemos decir á cada uno de nuestros dignos contrincantes: *pro me laboras*. Nosotros no hemos dicho, ni remotamente, que fuésemos los primeros en ocuparnos de los tranvías de alambre; antes al contrario, la primera vez que lo hicimos fué ya de referencia; y cuanto más se obstinen en tratar de prioridad en hablar del asunto, tanto más se nos da la razón. Tampoco omitimos, ni intencionalmente, ni sin intención, citar el nombre de la *Gaceta Industrial* entre los periódicos que habian hablado del asunto, por la sencilla razón de que no citamos á ninguno: nos limitamos á decir que *vários periódicos*, porque recordábamos el hecho y esto nos bastaba. Nuestro colega cita uno que en efecto nos hace recordario especialmente, la *Cartera del Industrial*, apreciable y bien hecha publicacion á la que trata con desden llamándole *la tal Cartera*, y de la que dice no llegó «á ver un sólo número.» Aunque esto es puramente incidental, pudiéramos decir que, ó el Director de la *Gaceta Industrial* no es el mismo hoy que cuando se publicaba la *Cartera*, ó dicho señor Director, tan justamente reputado por su talento é instruccion, no tiene mucha memoria: algun incidente ocurrió, si no recordamos mal, entre ambos colegas, para el que necesitaron leerse reciprocamente, al menos una ó dos veces.

Para terminar, diremos que el incidente que nos ocupa no ha tenido por origen «sacar á plaza» el nombre del Sr. D. A. Marco Martínez, «tomando para ello como pre- » texto su franca y leal declaracion de no haber llegado á » su noticia que otros periódicos han ya dado á conocer el » sistema de tranvías de alambre colgado.» No habia para qué, ni se necesitaba por lo tanto pretexto para sacar su nombre á plaza, si no en elogio de su trabajo, como hemos dicho y demostrado al principio de este artículo: si rectificamos un sencillito incidente de él, fué precisamente para confirmar la importancia que ese señor ingeniero dá, con razón, al sistema; para demostrar que la prensa no dejó pasar inadvertida la invencion, y que nosotros, parte modesta é insignificante de esa prensa, pero obligados por nuestra especialidad á ocuparnos de cuanto á vías de transporte se refiere, cumplimos la parte que nos tocaba de esa obligacion. Hemos, pues, protestado contra una acusacion

indirecta de abandono y descuido de nuestros deberes; y nada más.

La franqueza y la lealtad del Sr. Marco Martínez quedan perfectamente á salvo; y mucho mejor quedarían, si no nos hubiera obligado con su desgraciada réplica á demostrarle los graves errores de hecho y de raciocinio en que ha incurrido

GRAN CENTRAL PENINSULAR.

La Compañía titulada *Gran Central Peninsular* se fundó en 1870, con un capital de 23.750.000 pesetas, dividido en 50.000 acciones de á 475, y su objeto era construir ferrocarriles secundarios destinados á unir entre sí las líneas de primer orden, proponiéndose emprender hasta 32 caminos, siendo el primero de que obtuvo la concesion uno de Villalva á Segovia, del sistema Fell.

Al año siguiente, en 1871, la Compañía, que habia conseguido de la Diputacion provincial de Segovia una subvencion de cuatro millones, hizo un contrato con un señor Schoenberg para la construccion del citado camino, siendo extensivos los efectos de dicho contrato á otras líneas, cuya concesion se proponia solicitar la empresa, hasta un total de mil kilómetros. Pero el contratista Schoenberg, que carecia de recursos, nada cumplió de lo pactado, y ni aun el camino de Segovia llegó á realizarse.

En fin de Octubre de 1872, espiró la próroga otorgada á la Compañía concesionaria, y por decreto de 30 de Marzo de 1873 se declaró caducada la concesion, caducidad que tomó el carácter de definitiva por disposicion superior de 6 de Diciembre del mismo año, decretándose que ingresaran en el Tesoro las 55.000 pesetas que estaban en fianza.

En esta situacion, creíamos que la Compañía *Gran Central Peninsular*, se habia disuelto; pero, con gran sorpresa nuestra, la *Gaceta* oficial del martes último inserta, aunque con fecha muy atrasada, el siguiente balance:

Compañía del ferrocarril Gran Central Peninsular.

Su situacion en 31 de Agosto de 1874.

ACTIVO.

Acciones á colocar.....	21.269.500
Fundadores.....	250.000
Traspaso de la concesion de Villalva á Segovia.....	89.063'75
Construccion de la línea de Villalva á Segovia.....	181.960'25
Intereses.....	104.890'55
Obligaciones por emitir.....	4.078.500
Ganancias y pérdidas.....	238.518'50
Depósitos.....	200.000
Deudores y acreedores.....	586.245'14
Gastos generales.....	313.369'05
Valores en cartera.....	4.900
	<hr/>
	30.316.747'24

PASIVO.

Capital.....	25.000.000
Sra. Mendoza Cortina.....	57.894'74
Depósitos.....	200.000
Obligaciones de la Compañía.....	5.000.000
Varios tenedores.....	23.852'50
Tenedores litigiosos.....	35.000
	<hr/>
	30.316.747'24

Madrid 4 de Diciembre de 1874 —El Director de la Compañía Gran Central Peninsular, Mage.

En el documento que precede, vemos que las únicas partidas concretas del activo se refieren á la compra de la concesion y á las obras del citado ferro-carril de Villalva á Segovia, parte mínima del objeto de la empresa, lo cual tendrá sin duda una explicacion en razones que nos son desconocidas; pero lo cierto es que, por lo visto, subsiste la Compañía, y esto es siempre lisonjero; porque no es lo último, para hacer las grandes cosas, que haya gentes con la decidida voluntad de hacerlas, y convencidas de la posibilidad de realizarlas.

Buscando sin embargo la explicacion, nos hemos dicho que acaso la tenga en el deseo de obtener de nuevo la caducada concesion de la línea de Villalva á Segovia, y á esto deben referirse sin duda esas gestiones de que con repeticion nos ha hablado la *Correspondencia* de algunos dias á esta parte, diciendo que varias personas influyentes, entre ellas algunos exdiputados, han celebrado conferencias sobre el asunto con los señores Presidente del Consejo y ministro de Fomento.

De nuestras averiguaciones particulares, sólo resulta que la nueva concesion á que se aspira, y que probablemente se obtendrá, pues la facultad de concederla subsiste, por estar comprendida la línea entre las autorizadas por la ley de 2 de Julio de 1870, se utilizará en caso variando el trazado anterior, y tal vez tambien el sistema de la vía.

Creemos saber, además, que altas personas patrocinan el proyecto y que, con su apoyo, puede caber mejor suerte á la nueva concesion que á la primitiva.

Subsiste, á pesar de esto, nuestra duda acerca de lo que significa la publicacion del balance de la *Gran Central Peninsular*; pues no acertamos á comprender que exista una Sociedad anónima sin objeto social, despues de la caducidad del único que se le conocia.

FERRO-CARRIL INTERCONTINENTAL.

La Compañía del ferro-carril creada con el título que nos sirve de epígrafe tuvo por principal objeto enlazar los dos continentes europeo y africano, por medio de un túnel intercontinental, cuyo punto de partida, en la costa española, debía estar entre Tarifa y Algeciras, y con arreglo á los estudios practicados entre la punta de Gualdemesí y la de Canales. Destinado este túnel á ser servido por máquinas fijas, seria recto, yendo á desembocar en Africa, á la punta de Cires, entre Tanger y Ceuta, con una longitud en la parte submarina de 13.800 metros, con más la extension de las galerías de acceso.

Este proyecto parece mucho más vasto que el de la travesía submarina del canal de la Mancha; pues, si bien este último exige una galería de 35 á 40 kilómetros, en cambio en el Estrecho de Gibraltar hay un fondo máximo de 819 metros, en lugar de los 51 del paso de Calais, y habria por consiguiente que abrir el túnel de las columnas de Hércules á 1.100 metros bajo el nivel del mar, si habia de dejarse una corteza terrestre de 281 metros de espesor. Por consiguiente, aun dando una pendiente de 0'10 á los túneles

de acceso, habria que añadir 5 kilómetros de galería á cada lado.

Las pocas líneas que preceden dan una idea de la magnitud del proyecto, del que se ha hablado ménos de lo que á su importancia correspondia, sin duda por considerarlo poco hacedero, no tanto por sí mismo, como por las circunstancias en que se encuentra España. Creíamos que hasta se habia disuelto la Sociedad; pero, por lo visto, estábamos en un error, toda vez que la *Gaceta* oficial del martes último inserta el balance relativo á la Compañía del *Gran Central Peninsular*, Sociedad que concibió ó, cuando ménos, patrocinaba el proyecto, á juzgar por lo que vemos en la página 418 del *Anuario de los Ferro-carriles* correspondiente al año que está terminando. En efecto, en la citada página, y despues del epígrafe *Ferro-carril Intercontinental*, hay una línea de referencia, colocada entre paréntesis, que dice: «Ver la Compañía del ferro-carril *Gran Central Peninsular*.»

Pero es el caso que la Compañía de la referencia sólo aparece con semejante título de *Gran Central Peninsular*, en la misma página 418, y en las pocas líneas consagradas á esta última Sociedad no se dice una sola palabra acerca del *Ferro-carril Intercontinental*; así como en toda la extensa y curiosa reseña de este ni aun se menciona al *Gran Central*.

Esperamos, pues, que el *Anuario de los Ferro-carriles* del año próximo, redactado á lo que creemos por persona bien enterada del asunto, aclare nuestras dudas sobre el particular.

Nuestra opinion es que proyecto de tan extraordinaria magnitud, no sólo es irrealizable en la actual situacion de España, como antes hemos indicado; sino que tampoco el estado de despoblacion y de barbarie en que todavia se encuentra la extremidad Norte del continente africano consiente fundar esperanzas, sino muy remotas, en el resultado económico de semejante colosal empresa.

Esto no obsta para que se piense en ella, para que se discuta y se prepare la opinion; pues en la vertiginosa marcha con que recorren nuestro siglo los grandes progresos, lo que parece utópico en un momento dado, á los cinco años se considera ya posible, y otros cinco más tarde resulta practicable y concluye por realizarse.

Nada hay de asombroso cuya ejecucion pueda negarse en el siglo del vapor, de los ferro-carriles, de la electricidad, del Canal de Suez, del túnel del Mont-Cénis y de tantas y tantas otras maravillas.

CORRESPONDENCIA.

Bajo la firma «Un suscriptor,» nos escriben lo siguiente:

Sr. Director de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

Muy señor mío: Son muchos los españoles que saben que todos los dias se hacen emisiones de subvenciones para los ferro-carriles; pero pocos los que conocen el estado de los trabajos en las diversas líneas, ¿Cree V. que no seria oportuna la publicacion en su periódico del estado de dichos trabajos, de los trozos próximos á darse á la explotacion, de las líneas en que no se trabaja, etc., etc., etc.?

En la imposibilidad de contestar particularmente al suscriptor que no nos hace indicacion alguna de su nombre

y domicilio, le respondemos aquí que, en efecto, nos parece oportuna la publicación de las noticias á que se refiere, y por lo tanto, lo hacemos siempre que podemos conseguirlas. Por eso, muy recientemente hemos dado cuenta del estado de las obras de las líneas del Noroeste, de Medina á Salamanca, del Tajo, de Sevilla á Mérida, de las vías mineras de Bilbao y de algunas otras, así como también hemos anunciado las pocas inauguraciones de trozos que ocurren en una época tan poco propicia para semejantes sucesos, á causa de la triste situación que nuestro desgraciado país atraviesa. En cuanto á los caminos en que no se trabaja, para lo cual contribuyen en gran manera esas mismas circunstancias, y además la estación invernal rigurosa que atravesamos, no es tan fácil que tengamos al corriente á nuestros lectores, tanto porque los hechos negativos no se prestan mucho á ser registrados, como porque, para semejante especie de denuncia se necesitan conocer las causas que producen la paralización de las obras.

Sin embargo, si el suscriptor á quien contestamos ú otra persona, nos suministran datos sobre hechos concretos y cuya publicación pueda contribuir á que desaparezcan los motivos de paralización de las indicadas obras, nos ocuparemos con gusto de ello, y aun les agrádeceremos las noticias que nos remitan.

PRENSA EXTRANJERA.

Faltando nueve correos del extranjero á la hora que cerramos el presente número no podemos dar hoy el extracto que habitualmente publicamos de la prensa del exterior.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO

Ilmo. Sr: En vista de una exposición documentada de D. Antonio Ochoa, representante de la Compañía inglesa titulada *The Bilbao Iron Ore Company Limited*, solicitando que se apruebe la transferencia hecha á su favor de la concesión otorgada por real decreto de 26 de Agosto de 1871 á D. Carlos de Aguirre y D. Simon de Ochandategui para construir un muelle y otras obras en la playa de Sestao:

Resultando de los documentos que acompañan á la instancia que los mencionados concesionarios transfirieron la concesión á favor de la Sociedad *Uruguén, Vildósola, Coste y compañía*, que esta lo hizo á favor de los Sres Brown y Fowler, y estos á favor de la citada Compañía inglesa, á quien representa el expositor; el Presidente del Poder Ejecutivo de la República, de acuerdo con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido á bien aprobar dichas transferencias, reconociendo á la Compañía *The Bilbao Iron Ore Company Limited*, como concesionaria de las mencionadas obras, con todos los derechos y obligaciones que emanan del citado real decreto de 26 de Agosto de 1871.

Lo digo V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años Madrid 28 de Noviembre de 1874.—Navarro. Sr. Director general de Obras públicas.

FERRO-CARRIL DE BARCELONA Á SARRIÁ.

En los días 14, 16, 18 y 20 de Noviembre próximo pasado, se

ha celebrado la Junta general de obligacionistas de la Sociedad del ferro-carril de Barcelona á Sarriá, con el objeto de constituir la nueva Compañía en sustitución de la que hace algunos años se hallaba declarada en quiebra, habiendo estado el camino, durante todo ese tiempo administrado por un sindicato de los acreedores.

La Junta directiva de la nueva Sociedad quedó nombrada de la manera siguiente:

Director gerente, D. Tomás Auferil, por votación representada de 3.579 obligaciones;

Presidente, D. Manuel Calafell, por 3.591;

Vocales, D. Cayetano Vidal y Valenciano, por 3.287; D. Juan Anglada y Pla, por 3.293, y D. José Roura, por 3.287;

Suplentes, D. Juan Bautista Barbier y Bergeron, por 3.178, y D. Francisco Tarré, por 3.176.

En la última sesión, del día 20, en que terminó la Junta general, se declaró por unanimidad constituida la nueva Sociedad anónima, titulada como la anterior, ferro-carril de Barcelona á Sarriá, aprobándose los estatutos, que ha publicado la *Gaceta de Madrid* en su número del jueves último 15 del corriente, y se nombró, para firmar la correspondiente escritura social á los señores D. Fernando Oliveira, D. Delfín Artós, D. Félix Puig, don José Carol y D. Juan Vidal y Boniquet, confiriéndoseles las facultades necesarias, según consta de las actas autorizadas por el notario D. Joaquín Serra.

El capital social de la nueva Compañía, independientemente de la suma recibida del Estado en concepto de auxilios, en virtud del decreto de 22 de Enero de 1869, es de 1.750.000 pesetas; cantidad por la cual fué adjudicado el camino á los acreedores del mismo en concepto de obligacionistas hipotecarios, y 113.974 pesetas que representa el importe de los gastos hechos y hacendos hasta dejar terminado el juicio. El nuevo capital se halla representado por 7.000 acciones creadas de 250 pesetas cada una, de las cuales 6.979 son para sustituir igual número de obligaciones hipotecarias emitidas por la antigua Sociedad, y que quedaban pendientes de amortización al declararse la quiebra, tres para un número igual de obligaciones designadas por el sorteo para su amortización y que no se habían presentado al cobro, y las 18 restantes quedarán en cartera hasta que puedan enajenarse á la par.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS

Portugal. El *Journal do Commercio*, de Lisboa, publica una carta que contiene noticias de cierto interés respecto del ferro-carril que se intenta construir entre Cacilhas y Cezimbra. El autor de la carta dice que ha visto los estudios, ya completos, de este camino, hechos por el capitán Valladas, ingeniero en jefe de la empresa, y M. Louis De Lenne, los cuales en este trabajo han dado una prueba más en favor de su merecida reputación.

Entre otros muchos detalles, el autor de la carta dice que el comercio de pescado de Portugal para España, por los caminos de hierro, que ha tenido ya gran desenvolvimiento, lo tendrá mucho mayor todavía en cuanto el pescado, en vez de ir por mar de Cezimbra para Lisboa, que tarda regularmente de 20 á 30 horas (nunca menos de 20 y muchas veces más de 30) podrá partir en vagones que lo conduzcan á la capital en dos horas, y directamente á Badajoz en 10 ó 12, como deberá suceder con servicio directo de Cezimbra, por el ramal de Pinhal Novo, siguiendo luego por la línea del Sudeste, de Crato y del Este.

La empresa del ferro-carril de Bougado ha pedido autorización al gobierno para cambiar la vía estrecha por la ancha.

Poseiones portuguesas. Se ha firmado el decreto aprobando el contrato entre el gobierno lusitano y la empresa que se propone construir un camino de hierro de vía estrecha, para tracción por locomotoras, entre Loanda y Ambaca. La extensión de este camino será aproximadamente de 250 kilómetros, y tiene dos seccio-

nes: una de Loanda hasta Casengo, y otra de allí hasta Ambaca. Las obras de esta seccion deben hacerse las primeras, poniéndose en comunicacion con Loanda por la via fluvial del Quanza, interin se construye la segunda seccion.

Los concesionarios deben dar principio á los estudios en el mes de mayo próximo.

El gobierno portugués concede á la Compañía los terrenos del Estado, baldíos é incultos que la línea ha de ocupar, y además una zona de 500 metros de ancho á cada uno de los lados de la línea directriz, el derecho de cortar maderas en los montes del Estado y la exencion de derechos de los materiales necesarios para la construccion y explotacion del camino.

La empresa está obligada á construir un telégrafo al lado de la via.

Con esto se ha dado un gran paso para el engrandecimiento de la rica provincia de Angola.

NIEVES Y TEMPORALES.

Hace ocho dias que el temporal de nieves se generaliza, cayendo con gran abundancia principalmente, en toda la mitad setentrional de la Peninsula.

Confirmando lo que en la crónica referimos respecto de los trenes de los ferro-carriles del Noroeste, hé aqui lo que dicen de Leon y Palencia:

«LEON.—La copiosa nieve que cae desde ayer ha detenido los trenes-correos de Asturias y Galicia. Este jefe de estacion avisa que si no cede el temporal tendrán que nacer los trenes de Galicia en la estacion de Astorga.

»PALENCIA.—Por causa de la nieve no pueden circular trenes entre Leon, Brañuelas y Burdongo. Entre Pola y Villamanin detenido un tren de viajeros á quienes se procura auxiliar. Los correos de Asturias y Galicia no han enlazado.»

Segun los telegramas recibidos el martes 15 en la Direccion de Obras públicas, ha nevado con extraordinaria abundancia en la línea de Guadarrama, y en las de Reñosa y Búrgos: en la primera había 20 centímetros de nieve sobre los carriles en la estacion de la Cañada. En la segunda la nieve tomó una altura de 40 centímetros en la estacion de Pozazal, y con este motivo el correo descendente se hallaba detenido, no pudiendo romper la capa de nieve las dos máquinas que le remolcaban, á pesar de ir armada la primera con el correspondiente quita-nieves.

Por otra parte, hacia un viento fuerte que, si continuaba, era de temer llenase de nieve las trincheras interrumpiendo la circulacion por la línea.

A consecuencia de este temporal, han ocurrido dos desprendimientos de tierra en la línea de Santander, y que se ha conseguido retirar de la línea, dejándola expedita para el paso de los trenes.

El tren-correo del lunes procedente de Santander, estuvo detenido en Brazal por las nieves y desprendimientos de tierras en la línea, de que acabamos de hablar.

Tambien hace dias que las nieves impiden ya por completo la comunicacion telegráfica en la línea de Canfranc, que funcionaba con gran irregularidad por dicha causa.

No se limitan sólo al Norte los efectos invernales, pues á causa del temporal, se hallaban el martes interceptadas las líneas telegráficas de Valencia y Andalucía.

El telégrafo del ferro-carril de Logroño ha sufrido grandes desperfectos á causa del huracan, y se trabaja activamente para repararlo.

Los caminos ordinarios que afluyen á las líneas férreas del Norte están casi obstruidos por las nieves, no habiendo podido llegar más que una diligencia de Vitoria á Miranda con grandes dificultades.

A pesar de la enorme cantidad de nieve que ha caído en las líneas del Norte, el jueves se había logrado restablecer la circulacion de trenes entre Madrid, Santander y Logroño; de modo que, si no se levantan fuertes ventiscas que obstruyan las trincheras, continuará la comunicacion por dichas líneas.

Segun telegrama de Castro, el temporal seguia furioso. Se había perdido la barca *Juanita*, que iba á Barcelona, en la playa de Algorta; ahogándose siete tripulantes de los doce que llevaba. Iba cargada de madera. El capitán se salvó con una pierna rota.

El vapor-correo de Cuba, que salió el miércoles de Santander, tuvo que regresar de arribada.

Tampoco pudo salir el jueves de Valencia el vapor-correo con a correspondencia para Cataluña, por efecto del recio temporal que reina en las costas de Levante.

Tambien por efecto del temporal, en el kilómetro 108, descarriló el miércoles un tren de mercancías, en la línea de Zaragoza, sin más consecuencias que haber impedido el paso del tren-correo de Aragon, que llegó á Madrid con cinco horas de retraso.

NAUFRAGIO DE «LA PACE.»

La corbeta italiana *La Pace* había salido de Santander cargada de rails viejos, y acosada por el huracan, intentó el viernes 11 por la tarde volver á tomar puerto; pero la operacion era peligrosa y decidió cuerdamente fondear en el Sardinero.

A las cuatro estaba á su costado el vapor *Hércules*, que no llevó otro objeto que remolcar la corbeta, para salvarla de los peligros inminentes de que iba á verse rodeada; pero *La Pace* no tenía más que dos anclas sobre las que estaba fondeada, y el capitán se negó á aceptar el auxilio y entrar en el puerto; porque, para hacerlo, había de arriar las cadenas; y si la amarra del remolque le faltaba, que era muy fácil, habidos en cuenta el tiempo y la mar, veríase irremisiblemente perdida su tripulacion.

El capitán del *Hércules* propuso entonces al de *La Pace* que saltasen á bordo del vapor, abandonando la corbeta. estando como estaba bien fondeada; pero el capitán italiano, con un celo y una delicadeza estremados, se negó resueltamente á abandonar su buque, retirándose por tanto el *Hércules*. Cuando este entraba en el puerto, salía el *Volador* en direccion al Sardinero con idéntico humanitario fin, el de salvar *La Pace*: en vano tambien.

La noche fué horrible sobre toda ponderacion, y no es poco lo que los oficiales y tripulantes de la corbeta italiana debieron sufrir para luchar con los elementos así desencadenados.

Poco más de las nueve de la mañana serian, cuando un buque de vela, bajando la mar, para mayor desgracia, aparecia en la boca del puerto, llenándose de espectadores el muelle y todos los sitios desde donde podia distinguirse la embarcacion.

En popa, como venia, perseguida y acosada por un viento deshecho del N. O. y con el aparejo largo, todos comprendieron en el acto que aquel buque estaba perdido y la suerte de su tripulacion gravemente comprometida. El buque era *La Pace*. Azotada por las furiosas mares que sin cesar la combatian, ayudando al viento en su obra destructora, en ménos tiempo del que para narrar tan triste cuadro se necesita, vióse envuelto por las olas el infortunado buque y arrojado como una pluma en medio de las grandes rompientes de Las Quebrantas, casi sin auxilio posible. Las mares le barrian y cruzaban á tanta altura, que el buque desaparecia á intervalos, viéndose rendir un palo á los pocos momentos y luego otro.

Los espectadores no se equivocaron: *La Pace* se perdió rápida y totalmente.

La *Correspondencia* dijo que noticias telegráficas aseguraban haberse salvado la tripulacion; pero el *Boletín de Comercio*, de Santander, dice que, «por desdicha sus oficiales y tripulantes deben haber perecido.»

CANAL COLOMBIANO. (1)

II.

El descubrimiento de Mr. Lucye de Puydt excitó la emulación de los ingenieros de las demás naciones, y todos quisieron, á su vez, descubrir su paso; á fin de asegurarse la propiedad de un proyecto, y poder obtener la concesión de un canal á través del istmo.

Este empeño europeo y el nuevo tratado celebrado en 1861, por M. Michel Chevalier con Nicaragua, causaron una gran excitación en los Estados-Unidos, donde el rompimiento del istmo se ha mirado siempre con gran desconfianza y disfavor; sino por el pueblo, al menos por las altas camarillas que están en posesión del tránsito interoceánico, tanto por el *Grand-Central Railway*, como por el ferro-carril de Panamá. El fantasma de la doctrina Monroe fué evocado, y parecía á los americanos que, si podía abrirse un canal en el istmo, debía serlo por ellos mismos. En 1870, el Congreso votó los gastos de una exploración completa del istmo y de un estudio nuevo de todas las fases propuestas.

Dos expediciones se organizaron: una enviada al Norte, fracasó deplorablemente en el Tehuantepec, y, después de haber visto sus servicios desorganizados, tuvo que regresar á Nueva-York sin resultados. Provista ámpliamente de nuevo de todo lo que necesitaba, volvió á Nicaragua; y, de todos los proyectos propuestos sobre este punto, el que pareció preferible á los americanos fué el de M. Childs.

El paso de los Harcones no sería más que de 41 metros; pero sobre el nivel del lago, elevado él mismo á 38 metros sobre el nivel del mar. Además, toda esta diferencia de altura entre el nivel del lago y el del Pacífico debería repartirse en un espacio muy corto, obligando á multiplicar las esclusas en un mismo punto. En cuanto al río San Juan, sobre la vertiente atlántica, no puede tampoco utilizarse sino con auxilio de numerosas esclusas, y frecuentemente con canales de derivación.

Se pudo sin embargo creer, en Junio de 1872, que la cuestión tocaba á una solución; porque el gobierno de Nicaragua fué invitado á enviar á Washington un ministro especial, donde después de algun tiempo, se mostró un gran celo por resolver el asunto del istmo, pero por una Compañía americana. Surgieron dificultades sin cuento, puesto que, después de dos años, las cosas permanecen todavía en el mismo estado.

En suma, los norte-americanos prefieren ver el canal abierto en Nicaragua sobre el territorio de una pequeña república cuya dominación pueden esperar, y aun invadir, más bien que sobre el de Colombia, Estado continental del Sur, donde su influencia sería tanto menor, por cuanto el paso del canal por el Darien, haría bien pronto esta nación más poderosa.

Esto es lo que explica los resultados negativos obtenidos por una segunda comisión americana enviada hacia el Sur del istmo para estudiar los diversos trazados por Panamá y por el Darien; y que, después de haberlos rechazado todos sucesivamente, pasando en silencio el de Mr. de Puydt, pareciendo ignorarlo ó confundirlo con otro cualquiera, hayan concluido por adoptar el proyecto más imposible, el menos directo y el más costoso; es decir el trazado por el Atrato, que por el Napipi, desemboca en Cupica.

El capitán Selfridge, jefe de esta expedición, después de haber preconizado por un momento algunos otros trazados, parece haberse encontrado sorprendido por este último, con una admiración tan poco justificada como repentina. Todo lo que le parecía obstáculo en otra parte, se ha convertido á sus ojos por este lado en ventaja ó facilidad. El proyecto por el cual á concluido por decidirse, debe empezar por abrir un puerto y un canal en los arenales de la bahía de Candelaria, entre las diversas bocas del Atrato, ó en el mismo golfo de Uraba. Más arriba de su delta, sin

embargo, se hace navegable, hasta su confluencia con el Bojaga. Más allá, el canal debería seguir el Napipi, elevándose á 90 pies, por medio de nueve esclusas; y durante las ocho millas siguientes, sería necesario atravesar por medio de un túnel, tan pronto recto como en curva, y de bóveda rebajada, un macizo de 600 metros de elevación, para volver á bajar al mar por otras trece esclusas. Como en este punto la Cordillera casi cae sobre la costa, sería necesario recurrir á esclusas en escalera, á tramos tan pronto longitudinales, tan pronto paralelos, que no podrían alimentarse de otro molo que con la misma agua del mar, elevada con máquinas.

Este proyecto, que parece reunir contra sí todas las imposibilidades, ¿no costaría más que 625 millones de francos realizarlo? Es necesario decir que el proyecto de Mr. Trautwine, autor del trazado primitivo, presupuesto en 1.600 millones de francos, parece más cercano á la verdad.

Sin embargo, este trazado rectificado y adoptado por M. Selfridge, como preferible á todos los demás, es el que, con los proyectos no más realizables por el Nicaragua, excita desde hace algun tiempo el entusiasmo de los periódicos americanos, de cuyas notas nos hemos hecho eco más de una vez.

Si las dos comisiones americanas debían concluir por semejantes resultados, el Congreso, al votar los gastos de estas exploraciones, por las cuales nada se ha conseguido, habrá empleado bien mal sus dollars; á no ser que los haya votado justamente con el designio de hacer para siempre imposible la perforación del istmo, matando con el ridículo toda nueva tentativa y todo nuevo proyecto de construcción de un canal.

Si alguna Compañía se atreviera á emprender la realización de alguno de los dos proyectos tan queridos por los americanos, habría que compadecer su suerte; porque, si muchos buques de vela prefieren aun hoy día la ruta del cabo de Hornos á la de Suez, que, por la travesía del Pacífico, los expone á vientos contrarios, un canal, entorpecido con esclusas y túneles en el istmo americano, no podría tampoco contar sino con una clientela restringida, que no indemnizaría á los capitalistas de los gastos de su construcción.

En el fondo, los americanos no desean el rompimiento del istmo. En su Memoria de Mayo de 1871, el comandante Selfridge confiesa que la América del Norte está, menos que otra cualquiera nación, interesada en el éxito de esta empresa. Si la América no desea sino relativamente el éxito, querría al menos que este éxito fuera suyo, que el canal fuese de ella. Con este designio había solicitado la concesión de un vasto territorio en el Darien á la Colombia, que con arreglo á la constitución le ha reusado.

Los Estados-Unidos parece que temen sobre todo que la apertura del istmo se ejecute por una Compañía francesa, y resulta de documentos oficiales que se han dado órdenes secretas á los ingenieros de sus comisiones, mandándoles eliminar todo proyecto debido «á un ciudadano francés.»

Esto sólo puede explicar el silencio de la comisión Selfridge y las confusiones y errores que ha cometido respecto del trazado de Puydt, el único que resuelve el problema de la navegación interoceánica por medio de un canal á nivel, como el de Suez, sin túneles ni esclusas, y cuyo coste no se eleva á más que el de los otros trazados que no tienen ninguna de estas ventajas. Aun cuando el presupuesto de Mr. de Puydt excediese de su cálculo; aun cuando la construcción de un canal á cielo abierto debiera costar mil millones de francos, no sería pagar demasiado el complemento de la gran ruta circunsterrestre, comenzada por el canal de Suez, y que permaneciera en gran parte inútil mientras esté incompleta.

Segun los cálculos hechos en 1831 y basados en el movimiento de la navegación mercantil de las naciones de Europa y América, y sobre el tránsito verificado entre el Atlántico y los veinticuatro centros comerciales del Pacífico, que formarían la cliente-

Véase nuestro número anterior.

la del canal americano, así á la ida como á la vuelta, como por uno de los trayectos solamente, deberían pasar cuotidianamente el istmo 38 buques, con un conjunto de 24 547 toneladas. Esto sería anualmente 7 millones y medio de toneladas, que á razón de 10 francos, daría al canal un producto de 75 millones de francos anuales.

Pero estos cálculos datan de trece años, y, en este período, la suma total de la navegacion interoceánica, que se aumenta un 7 por 100 anual, ha debido casi duplicarse. Este acrecentamiento, lejos de disminuirse, no puede ménos de aumentarse con el progreso de la civilizacion, y su extension á las nuevas naciones ó colonias del Pacifico. Por la doble apertura de Suez y del Darien, recibirían bien pronto las corrientes de una via nueva, que les permitiría llegar, quizás exceder un dia en actividad agricola, industrial y mercantil, á los Estados-Unidos para bien de la humanidad entera.

Hoy dia, en efecto, el gran camino de las grandes calmas, la ruta de los vientos alizos y constantes, se encuentra interrumpida por una muralla que, si bien estrecha, permanece por el momento insuperable. De Panamá, los barcos, por el estrecho de Torres, pueden atravesar el Pacifico y volver por Suez y Gibraltar á Aspinwall, en el fondo del mar de las Antillas, sin haber dejado la region intertropical, salvo en el trayecto del Mar Rojo y del Mediterráneo. Pero, llegando allí, si el hombre puede continuar él mismo comodamente su camino, conducido sobre los rails puestos sobre la Cordillera, no sucede lo mismo con los productos de su trabajo, que forman su riqueza, su poder, su gloria y su fuerza, y que no pueden, sino por las fatigosas y laboriosas victorias sobre la gravitacion, ser trasbordadas de sus vehiculos náuticos á los vehiculos terrestres. Hay, pues, allí forzosamente una parada en la circulacion, una pérdida de tiempo, es decir de dinero, y una pérdida de fuerza, es decir tambien de dinero, que aumentan en un valor proporcional el precio de cambio de estos productos que un mundo expide al otro, y contra los cuales no se obtendrá á la vuelta más que una menor cantidad de mercancías, las cuales aumentarán de precio en la misma proporcion, para ser conducidas del puerto occidental al oriental del istmo.

De aquí una disminucion en el cambio mismo, una disminucion en la actividad mercantil y productiva de ambos hemisferios; de aquí, tambien, una disminucion en las reclamaciones de los diversos grupos nacionales; así como hasta una disminucion en el tránsito del istmo de Suez. Porque, no es solamente la larga distancia la que impide que todos los productos del Atlántico sean trasportados por el canal de Suez á todos los puntos del Pacifico; son tambien, y sobre todo, la direccion de los vientos y de las corrientes ecuatoriales y los demás obstáculos para la navegacion, los que hacen que, como lo ha probado tan bien el comandante Maury, en sus *Rutas-náuticas*, en la mar, la línea recta no es siempre la más corta. Esto hace que muchos buques, que podrian volver por Suez, pero que prefieren ir por el cabo de Hornos, una vez fletados para remontar este cabo, es decir para una larga navegacion, tienen economia en hacer el viaje por el Cabo de Buena-Esperanza. Si, por el contrario, el istmo americano estuviere cortado, pasarían á la ida y á la vuelta por Suez, con buques de mayor porte y con el auxilio del vapor para una navegacion rápida que permitiría multiplicar los viajes. La navegacion de los barcos de vela pequeños por los dos cabos del hemisferio austral sería casi abandonada, salvo para las embarcaciones que partieran de puertos situados en este hemisferio, en altas latitudes.

Pero el gran tránsito entre los países de las regiones templadas, tropicales ó ecuatoriales no se verificaria ya sino por la gran ruta de los dos istmos, convertida en la más directa y más rápida, á la vez que la más corta.

Si esta via está ahora abierta á los buques á través del mazo continental del mundo antiguo, falta emplearla á través del

continente americano. Solamente entonces estará vencida la gran fatalidad de nuestra época geológica la cual, en el momento en que el hombre entraba en el dominio de la navegacion, ha cerrado sucesivamente todas las rutas náuticas, que permanecieron abiertas inútilmente durante las épocas geológicas precedentes, y ha reunido todas las tierras en dos ó tres mundos, que durante largo tiempo parecían destinados á ignorarse reciproca y eternamente.

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

(Continuacion.)

PUNTO SEGUNDO.

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

Lo dicho al contestar al punto anterior de la consulta, ha tenido por base el hecho (que hoy es una realidad) de haber el gobierno privado al Banco de los derechos especiales que habia adquirido por la ley de 2 de Diciembre de 1872 y por su propia fundacion. Pero antes de llegar á esto, el gobierno le propuso en 1.º de Marzo último que renunciase á tales derechos, recibiendo, en compensacion de la renuncia, la cantidad de 6 millones de pesetas. Para saber si esta proposicion llegó á convertirse por la contestacion dada por el Banco en 11 de Abril siguiente, en verdadero contrato, obligatorio para ambas partes, habrán de examinarse los puntos que se expresan en los dos siguientes párrafos:

1.º El gobierno y el Banco, ¿tenian facultades para alterar, de comun acuerdo, las condiciones de la fundacion que se habian establecido en la ley de 2 de Diciembre de 1872?

2.º Dada la resolucion afirmativa del párrafo anterior, ¿concurrieron en la propuesta del gobierno y en la aceptacion del Banco los requisitos necesarios para que la una y la otra constituyan un contrato obligatorio para ambas partes?

PÁRRAFO PRIMERO.

El gobierno y el Banco ¿tenian facultades para alterar de comun acuerdo las condiciones de la fundacion que se habian establecido en la ley de 2 de Diciembre de 1872?

Si fueran ordinarias y normales las actuales circunstancias del país y de su gobierno, habria que contestar á la pregunta por lo que á este se refiere en sentido negativo. Las condiciones, cuya reforma propuso al Banco, fueron precisamente las establecidas en los arts. 15, 16 y 17 de la ley de 2 de Diciembre de 1872. Y aunque se prescindiera del carácter jurídico del orden privado, que es propio de lo dispuesto en estos artículos con relacion á los acreedores del Estado, en cuyo beneficio fueron manifestamente puestos en la ley, ya que el Banco como tal no tiene la obligacion de oponerse á que el gobierno cumpla á estos lo que en dicha ley les ofreció, siempre quedaria en pié una incontrastable razon constitucional que por sí sólo demostraria inconcusamente la incompetencia del Poder Ejecutivo para derogar una ley, sin estar para esto autorizado por las Cortes.

Pero las circunstancias presentes son tan extraordinarias y anormales, que no es posible para resolver el punto hacer uso de los principios constitucionales sobre que descansa la organizacion de los poderes públicos. El gobierno actual viene en posesion de una dictadura politica y económica, que todos acatan y cuya legitimidad nadie discute. Ejerciendo esta dictadura económica, ha decretado (entre otras cosas) nuevos impuestos, ha reformado los anteriores, y está haciendo la exaccion de todos ellos, sin que antes la hubiese autorizado el Poder legislativo. Y

ejerciendo esta misma dictadura ha reemplazado por otro el plan financiero que para saldar la Deuda flotante y arreglar el pago de intereses de las demás del Estado se había dispuesto en la ley de que se trata.

Sin duda que facultades tan excepcionales no son bastantes para que el gobierno disponga por su propia autoridad *de lo tuyo y de lo mio*, y que, por lo tanto, los derechos de esta orden otorgados ó reconocidos en la ley sobredicha están fuera del alcance de la dictadura. Mas esta consideracion no es aplicable al presente caso sino en cuanto el Banco hipotecario, á quien correspondian tambien los derechos que el gobierno queria innovar ó suprimir, no hubiera prestado para ello su asentimiento.

Así, pues, bajo el aspecto del derecho constitucional no pueden hoy discutirse las facultades que el gobierno tiene para hacer de acuerdo con el Banco, lo que le ha propuesto en su comunicacion de 1.º de Marzo, y bajo el aspecto del derecho privado podria el gobierno novar las condiciones de la fundacion del Banco y suprimir los derechos de que se trata, si el establecimiento consintiera en ello.

En cuanto á este, es por demás notorio que puede renunciar con entera libertad los derechos que le correspondan, bien á favor del gobierno, bien á favor de un particular, y ya gratuitamente ó mediante una indemnizacion.

En el presente caso, el mismo Consejo de administracion del Banco ha podido aceptar las proposiciones del gobierno. Este le manifestaba en su comunicacion de 1.º de Marzo, que habia resuelto crear un Banco nacional y entregarle los pagarés de bienes nacionales que tenia en su poder el Hipotecario, á fin de hacer sobre dichos valores ciertas operaciones con que eran incompatibles todas las que le habian sido encomendadas en los artículos 15, 16 y 17 de dicha ley. Y si bien el gobierno proponia al Banco hipotecario la renuncia de sus derechos, no resultaba menos claramente de su comunicacion que, prestáse ó no el Banco á la renuncia propuesta, el gobierno iria adelante en la realizacion de su pensamiento financiero. Así lo hizo, con efecto, puesto que antes de recibir la contestacion del establecimiento, público en la *Gaceta* del 23 de Marzo su decreto del 19 creando el Banco nacional.

El Consejo, dada esta situacion de las cosas, ha podido y debido considerar la propuesta que le hacia el gobierno, como la de una transaccion más ó menos conveniente y aceptable para terminar una cuestion tan grave como la que se planteaba; y en este supuesto ha podido resolver sobre ella y aceptarla, si la consideraba beneficiosa al establecimiento, por estar para ello facultado por el artículo 48 de los estatutos, en que se dice: «El Consejo deliberará y fallará igualmente sobre todos los asuntos que no están reservados al gobernador, y principalmente sobre las contratas, transacciones.....»

Resulta de todo lo dicho que el gobierno y el Banco, y en nombre de este su Consejo de administracion, tuvieron facultades para alterar, de comun acuerdo, las condiciones de la fundacion que habian sido establecidas en la ley de 2 de Diciembre de 1872.

(Se concluirá.)

PUENTE DE CASTEJON.

El Sr. Director general de Obras públicas, que acompañó en su viaje al Presidente del Poder Ejecutivo, se dirigió desde Logroño á Castejon con el objeto de reconocer el puente del ferro-carril de Navarra sobre el Ebro, cuya reparacion se ha creído fácil y pronta en todo tiempo.

La opinion, muchas veces estraviada, juzga de todo como juzga de tan importante obra.

Tiene dicho puente 656 metros de longitud, y tendido sobre un corchete del rio, lo atraviesa dos veces en el nacimiento y

desarrollo de las dos curvas. Las dos primeras pilas inmediatas al estribo Norte han desaparecido, y el rio ha socavado los cimientos unos cinco metros. Los tramos del puente tienen 21 metros de luz cada uno; de modo que la longitud que falta de los tramos es de 93 metros. Por ese punto la corriente es grande y pasa la normal del cauce antiguo, que hoy ha variado por la clase de terreno de las márgenes, arcilloso en la de la izquierda y de conglomerados calizos en la de la derecha.

Para la recomposicion de este puente no bastan quince dias ni tres meses; son menester más de seis, y gastos enormes. Hoy se hace por el ferro-carril un servicio de trasbordo, yendo á buscar desde la estacion de Castejon una parte estrecha del rio corriente arriba, y, en una balsa con rails, pasan cada vez dos vagones, que por un ramal empalman despues con la via principal.

El ingeniero D. Lino Peñuelas, director de Obras públicas, ha presentado al duque de la Torre dibujos del puente y de su estado actual, que él mismo ha sacado sobre el terreno.

TRASFORMACION DEL GREAT-WESTERN.

El *Great-Western*, uno de los ferro-carriles más antiguos y notables de Inglaterra, fué construido por el ingeniero Brunel (autor tambien del famoso túnel bajo el Támesis) con la via ancha de 2'13 metros. En los últimos tiempos, se determinó cambiar esta via, trasformándola á la anchura reglamentaria de 1'45 adoptada en todos los paises, excepto en España y en Rusia, lo cual produce el inconveniente de que, tanto en nuestras fronteras como en las del imperio moscovita, se necesita hacer trasbordos tanto de viajeros como de mercancías.

La empresa colosal de trasformar la via del *Great-Western*, empezó en el mes de Junio último, y actualmente está terminada en una longitud de 200 millas inglesas, ó sean 322 kilómetros, habiendo causado grandes cuidados á los ingenieros y algunas incomodidades al público. Sin embargo, mientras se han ejecutado las obras, el servicio de la explotacion sólo se ha interrumpido durante una semana el transporte de mercancías y tres dias el de viajeros.

En este intervalo, el material de trenes de anchura via fué reemplazado por el nuevo material. Inmediatamente despues, la via fué entregada á los jefes de seccion y á sus brigadas compuestas de dos mil operarios. A lo largo de la via se habian establecido barracas, á fin de permitir á los asentadores de via retirarse despues de su *tanda* (trabajo de seis horas, como en las minas) y hacerse reemplazar inmediatamente por sus camaradas.

La manera de operar era la siguiente: en cada una de las dos vias del camino, sólo se cambiaba un carril; el balasto habia sido ya quitado en parte para facilitar la traslacion de los rails á su nuevo emplazamiento y el aserrado de las traviesas.

Antes de quitar los carriles del sitio donde reposaban aun segun el antiguo sistema, sobre coginetes, se habian colocado nuevos coginetes en el nuevo emplazamiento que se les destinaba, sobre los cuales los rails eran simplemente trasladados. En las partes donde habia soportes longitudinales ó largueros, estos eran aserrados de distancia en distancia; los baos, con sus rails planos, corridos y fijados en la nueva via. Este trabajo naturalmente era doble, puesto que el camino es de dos vias.

Para evitar accidentes, que en efecto se han evitado, hubieron de tomarse las mayores precauciones y cuidados posibles. Maquinistas pilotos, provistos de instrucciones por escrito, montaban las locomotoras y eran responsables de la seguridad de la explotacion, debiendo ordenar á los conductores de las máquinas la moderacion de la marcha sobre las secciones ó sobre los puntos en que podian suponer algun desorden en la via.

La organizacion del trabajo hasta en sus menores detalles, así como la prevision en las órdenes del servicio de los trenes y

su exactísimo cumplimiento, han dado por resultado un pronto y feliz término en la operación, sin más suspensión en el servicio que la brevísima de que al principio hemos hablado.

TÚNEL DE LA MANCHA.

Este proyecto ha inspirado á un periódico de Bruselas á la *Finance Nouvelle* la idea curiosa con que termina el segundo de los párrafos siguientes:

«La Compañía, dice, que se ha propuesto llevar á cabo esta empresa aun más singular que gigantesca, va á pedir inmediatamente al Parlamento inglés una concesión de terrenos en Saint-Margaret's Bay, á tres millas de Dover, y no espera más que la respuesta favorable para poner manos á la obra, ó más bien para proceder á los trabajos de ensayo.

«Es necesario desear buen éxito á los propósitos de la Compañía, y resignarse á caminar por debajo de tierra, como los topos, hasta que la travesía del estrecho llegue á ser más rápida y menos penosa, cuando la vía del aire ofrezca tanta seguridad como la del suelo, merced á los progresos de la aerostación. ¿Quién duda que el problema de la navegación aérea se hubiera ya resuelto desde hace largo tiempo, si se le hubiera consagrado la décima parte de las sumas que van á enterrarse, quizás inútilmente, bajo el lecho del canal de la Mancha?»

VÍAS FRANCESAS DE NAVEGACION.

El resumen y conclusiones del dictamen de la comisión encargada de informar sobre los ferro-carriles y demás medios de transporte, se ha presentado á la mesa de la Asamblea. En dicho documento se piden 86.420.000 francos para mejora de la navegación fluvial, y para la de los canales 63.950.000 francos, ó sea un total de 150.370.000 francos que se habrán de repartir en el período de 1876 á 1884. Falta, además, la ejecución más difícil de las obras nuevas, cuyo importe para la primera clase es de 283 millones, y se ha convenido en que el Estado no debe emprender estos trabajos sino con el concurso de los departamentos, municipios y otros interesados, los cuales anticiparán al gobierno los capitales al 4 por 100, pagándoseles los intereses por medio de anualidades trentenarias calculadas al mismo tipo.

Se trata, pues, de grandes gastos para restablecer las vías de navegación, construidas con tanto trabajo por la generación anterior y descuidadas casi completamente desde la creación de los caminos de hierro. Sabidas son las ventajas que los norte-americanos sacan de la competencia de la navegación fluvial, para evitar los inconvenientes del monopolio de las modernas vías ferreas.

CRISIS INDUSTRIAL DE INGLATERRA.

Escriben de Londres, con fecha 30 de Noviembre, á nuestro colega francés *La Houille*:

«Si hace diez años solamente, hubiera habido un hombre tan osado que se hubiera atrevido á profetizar que Inglaterra vería seriamente comprometida su supremacía industrial y manufacturera, ese hombre no hubiera encontrado más que sonrisas de lástima. Y era que, en efecto, la supremacía inglesa descansaba en dos elementos indiscutibles: la baratura de las primeras materias y el bajo precio de la mano de obra; pero estas dos bases de su prosperidad le faltan hoy. El hierro y el carbón están á precios que han permitido al extranjero prescindir de Inglaterra, y las pretensiones insensatas de los obreros han elevado el coste á tipos hasta ahora desconocidos.

Quizás los industriales ingleses hubieran podido, hace dos

años, al principio de la crisis, resistir más vigorosamente de lo que lo han hecho las exigencias de aumento de jornales; pero los industriales se veían entonces en la necesidad de ejecutar los contratos de material de hierro hechos ante el pánico que se había apoderado de los que, necesitando material, lo veían elevarse á tal altura, y la antigua y proverbial lealtad del comercio británico no le permitía faltar á sus compromisos. Cedieron; y el resultado de su debilidad ha producido la pérdida del mercado norte-americano, que no ha tardado en bastarse á sí mismo. Al propio tiempo, Bélgica, Alemania, y Francia sobre todo, se emancipaban; y todos han podido ver, por las últimas estadísticas, que Francia no es ya, por decirlo así, tributaria de Inglaterra.

La crisis está muy lejos de tocar á su término: un extraño malestar pesa sobre la industria siderúrgica en todo el Norte de Inglaterra, donde más de setecientos hornos de pudlar se han apagado en Darlington, Stockton, Middlesbrough, etc., lo cual representa siete mil obreros sin trabajo. La industria hullera, necesariamente, padece á consecuencia de semejante estado de cosas.

La necesidad, pues, de nuevas reducciones en los salarios se impone enérgicamente, lo mismo para los carbones que para el hierro. Los patrones se organizan con el objeto de emprender esta campaña, y forman sindicatos frente á frente de las asociaciones obreras. El arbitraje permitirá, acaso, llegar progresivamente á precios de salarios razonables; pero los trabajadores no siempre están dispuestos á admitir esta especie de arreglos; y hasta, como en el Yorkshire, después de haber aceptado el arbitraje en principio, rehusaron quizás reconocer la sentencia arbitral, si la decisión no es en su favor.

LAMPARAS DE SEGURIDAD.

En la última reunión del instituto de ingenieros de Newcastle M. Gallovy ha leído una Memoria sobre algunos ensayos nuevos relativos á las lámparas de seguridad. De ella tomamos los pasajes siguientes:

«Cuando se da fuego á un barreno á la extremidad de una galería de mina, se desprende una masa de gas á una alta temperatura, comprimiendo el aire, que después se condensa produciendo un vacío. De aquí nace una onda irregular que en parte es destruida por la resistencia de la bóveda, de las paredes, del suelo y las reflexiones sucesivas; pero la otra parte, no encontrando obstáculos, avanza en dirección de la galería con una rapidez que depende sobre todo de la temperatura, y deja tras de sí pequeñas ondas sonoras indirectas.

Una de las propiedades de la onda principal es la de provocar una vibración simple en cada capa de aire; es decir, un movimiento alternativo avanzando y retrocediendo, sin desplazamiento persistente. Es un hecho generalmente observado que la llama de una lámpara se apaga instantáneamente por una onda sonora intensa; mientras que una onda más débil no causa más que una disminución de luz, porque la llama se prolonga en el sentido de la corriente gaseosa, para volver enseguida á su posición vertical primitiva.

Sabido es que las lámparas de seguridad están expuestas á una corriente de gas explosivo animada de una velocidad de 8 á 10 pies por segundo y aun más; la llama atraviesa aberturas que no hubiera pasado en circunstancias ordinarias y comunica la inflamación á la atmósfera exterior.

Las experiencias de una comisión nombrada por el instituto de Newcastle han demostrado que, cuanto más rápida es la corriente, más corto es el tiempo necesario para el paso, y en este caso, la sustancia atravesada presenta cierta elevación de temperatura.

Mr. Gallovy tuvo, hace cerca de tres años, la idea de que una

vibracion debida á la explosion de una mezcla que detonase ó se encendiera por una lámpara de seguridad, debia, si la amplitud era considerable y el periodo corto, producir el paso de la llama á través de una tela metálica, sin que fuera necesario que dicha tela metálica se hubiera calentado previamente. A esta opinion le condujo la consideracion de que el mayor número de explosiones en las hulleras ha coincidido con la de hornillos de mina fuertemente cargados. Los ensayos emprendidos en este orden de ideas han justificado plenamente semejantes previsiones, hasta el punto al menos que un experimento consiente realizar las condiciones de la práctica. Los hechos más concluyentes son los de que fué teatro la alcantarilla del North Woodside Road, en Glasgow: la seccion de la alcantarilla era oval, el eje mayor tenia 6 pies y el menor 4; de modo que podia asimilarse á una galeria de mina de pequeña seccion.

Una lámpara de seguridad, ardiendo con gas, se colocó á 2 pies 8 pulgadas del suelo. La distancia de la explosion á la lámpara no podia exceder de 109 pies en un sentido y 96 en el otro. Dos pistoletazos se tiraron en direccion del eje de la alcantarilla, y la llama atravesaba la envoltura metálica bajo la influencia de la detonacion. Las cargas de pólvora y las distancias eran las siguientes:

A 27 pies, 1 gramo 365 miligramos; á 54 pies, gramos, 2'730; á 96 pies, 3'276; á 109 pies, 3'822. Un tiro se disparó con el cañon de la pistola dirigido al aire formando un ángulo de 70 grados con el eje de la alcantarilla, la carga era de 5 gramos 46; la distancia de 109 pies y la llama atravesó la tela metálica y prendió fuego á la mezcla explosiva que la rodeaba.

CRÓNICA.

Siniestros marítimos. La segunda semana del presente mes ha sido tristísima para la navegacion, pues el día 14, á las 2 de la tarde se tenia noticia de haber ocurrido 67 naufragios. Es probable que, pasando algun tiempo, se sepa de otros tantos.

Escrito lo que precede, el día 15 ha naufragado en Santander, al pasar la barra, un bergantin español, en el mismo sitio que la fragata *Pace*, de cuya pérdida damos cuenta en otro lugar.

Cables submarinos. Se ha autorizado el pago de la construccion y colocacion de cables telegráficos submarinos contratados con D. Enrique Russell Cruise.

Tramvias del Norte y Sur de Madrid. En la sesion del ayuntamiento del lunes, el señor duque de Veraguas preguntó en qué estado se encontraba al plan general de tramvias de esta capital, y el señor conde de Toreno, á nombre de la comision especial encargada de informar, manifestó que estaba en estudio y ya muy adelantado, despues de oido el dictámen del ingeniero señor Barron; pero que el asunto necesitaba, por su mucha importancia y trascendencia, resolverse con calma.

Aparato de salvamento. Una comision especial del conservatorio de Artes, nombrada para informar acerca del aparato inventado por D. Salvador de la Cámara, con destino á salvamento y escape de los edificios en caso de incendio, ha dado un dictámen muy favorable, reconociéndolo de gran utilidad y concediendo á dicho señor privilegio de invencion.

Exencion de derechos. Una orden del ministro de Hacienda que apareció el martes en el periódico oficial declara que la industria minera está comprendida entre las exentas del derecho de consumos del carbon de piedra en la orden de 16 de Octubre por

el de esta clase que dedique á sus aparatos ó máquinas de vapor.

Línea de Tarragona. Desde el 10 se ha restablecido el movimiento de trenes en la línea de Tarragona á Montblanch. En el Francolí hay trasbordo interín se reconstruye el puente.

Línea de Andalucía. El restablecimiento del paso inutilizado en la línea de Andalucía ofrece mayores dificultades que las calculadas al principio, y se vacila entre hacer una desviacion de la via, para recomponer dicho paso ó establecer uno provisional de madera. Dice un diario de Córdoba que, interín se restablece el paso, se trata de establecer un servicio regular y directo por la via de Belmez á Madrid. Parece que la empresa de la línea de Córdoba á Manzanares se ocupa activamente en conseguir esto, á fin de que no sufran los intereses del público.

Empalme internacional. Los ingenieros portugueses y español encargados de estudiar el punto de enlace de las vias férreas de Malpartida y la de Portugal á la frontera han concertado ya, como más conveniente al objeto, el designar á Monfortiño, pueblo del vecino reino cerca de la frontera, que era además el designado por la ley y por las comisiones oficiales que habian practicado los anteriores estudios.

Cupon exterior. Dice la *Correspondencia*:

«Podemos asegurar que marcha en vias satisfactorias la negociacion pendiente relativa al pago del coupon exterior, y es lo único que nos creemos autorizados para indicar.

»De un momento á otro saldrá para Lóndres un agente de los tenedores extranjeros de cupones españoles, que ha estado en Madrid practicando importantes gestiones directas »

Puerto de Vigo. La empresa de los muelles y terrenos del puerto de Vigo, está activando el relleno de los cuadros del malleon, donde se levantará una parte de ciudad, la más bella y la más importante sin duda.

Nueva Bolsa de Madrid. La inauguracion de la nueva Bolsa se verificará el día 1.º de Enero próximo con cierta solemnidad, é invitando el síndico á los agentes á un banquete que se celebrará el mismo día.

Pago de atrasos. Segun escriben de Palencia, parece que la empresa de la línea férrea del Noroeste ha dado ya algunas pagas de las ocho que adeudaba á sus empleados.

Reglamento de los tramvias. Por el reglamento de policia de los tramvias de esta capital que proyecta el ayuntamiento, se dispone, entre otras cosas, segun nuestras noticias, que cuando los coches estén ya completamente ocupados, se avise al público por medio de tablillas visibles de día y de noche; que en las plataformas no pueden ir más de tres personas y el conductor; que no se pueda llevar bultos ni perros; que los conductores estén uniformados y numerados y sus faltas sean castigadas por la comisaria de carruajes, y que el servicio se ha de prestar desde la seis de la mañana hasta las dos de la madrugada, sin interrupcion.

Servicio del Norte. El señor ministro de Fomento y el director de Obras públicas, que fueron á Logroño con el Jefe del Estado, han dictado disposiciones inmediatas para el buen servicio de ferro-carriles y enlace de trenes-correos, que proporcionarán ventajas sin duda. Nos consta, dice un colega, que en otros ser-

vicios dependientes del ramo, el Sr. Navarro y Rodrigo ha tenido ocasion de hacer reformas que le agradecían cuantas provincias ha atravesado en su viaje. Dichos señores y el Sr. Clavijo, ingeniero de ferro-carriles, acompañaron tambien al general Serrano en su escursión á Calahorra.

Reduccion de plazos. Dice la *Correponsencia* del miércoles:

«Se ha concedido reduccion de plazos al ferro-carril de Córdoba á Sevilla y Ecija, significando al propio tiempo el ministerio de Hacienda al de Fomento la conveniencia de que no se hagan estas concesiones con tanta frecuencia.»

No sabemos á qué se refieren esos plazos de que habla nuestro colega.

Descarilamiento. Dice el *Pueblo*, refiriéndose al último descarilamiento ocurrido dentro del túnel de la Cañada, que fué un verdadero milagro que no sucediesen infinitas desgracias, porque el tran descariló en medio del túnel y la máquina se aplastó contra la pared del mismo túnel, no moviéndose casi los coches.

La guerra. Hé aquí algunas tristes cifras cuya elocuencia no necesita comentarios:

«De la Memoria escrita por el inspector de medicina y cirugía del ejército francés resulta que en la guerra última con Alemania murieron en el acto ó á consecuencia de las heridas, ó desaparecieron, 138.871 franceses; fueron heridos 143.000; inutilizados en las marchas 11.421; y perdidos 11.941. De documentos alemanes consta que murieron 40.000 soldados del ejército de la confederación, y hubo además 127.000 heridos.»

Es decir, la enorme cifra de 472.233 hombres muertos ó inutilizados en ménos de un año; sin contar los muchos que morirían de enfermedades contraídas en las fatigas é inclemencia de la campaña.

Contratistas de Obras públicas. El lunes volvieron á reunirse en el ministerio de Hacienda los representantes de los contratistas de Obras públicas, con objeto de convenir las bases para que se les satisfaga algo al ménos de lo que les adeuda el Tesoro.

Trenes detenidos. Los trenes que no pueden circular á consecuencia de la copiosa nevada que está cayendo en las provincias del Noroeste, se hallan detenidos entre Leon, Brañuelas y Busdongo. Entre Pola y Villamarin se halla detenido otro tren de viajeros á quienes desde Palencia se les habrá auxiliado.

Náufragos. Ha llegado á Gibraltar la goleta holandesa *Willellem Benkelzon*, conduciendo á su bordo al contramaestre y al comisario del vapor *La Plata*.

Este vapor, que conducía el cable telegráfico para el rio de la Plata, se fué á pique, como ya dijimos, en la Bahía de Vizcaya, el 29 del próximo pasado Noviembre, pereciendo unas sesenta personas entre pasajeros y tripulantes.

El contramaestre y el comisario, que pudieron asirse de una tabla, permanecieron sobre las aguas hasta el día 1.º del actual por la noche que acertó á pasar la citada goleta. El capitán, oyendo voces de lamentación, puso su buque á la capa, sin embargo de estar el tiempo malo, y por la mañana siguiente (día 2) salvó á estos dos individuos.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

Real Compañía de Canalización y Riegos del Ebro.—La

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

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

Tiene derecho de asistir á la Junta todo accionista portador de 25 acciones, que deberán depositar hasta el día 6 de Diciembre en la caja de la Compañía, en Barcelona, en la del *Crédito mobiliario*, en Paris, y en la habitación 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 ántes 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 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.

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.

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 vencederó 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.

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 prece-der 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 suscrito por don Miguel Ayllon y Altolaguirre, las numerosas variaciones á que se refiere.)

SUBASTAS.

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

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

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

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-Baillière plaza de Topete, núm. 10, y en las principales de la Nación. Precio, 3 pesetas 50 céntimos (14 rs.) en Madrid y 4 pesetas en provincias, franco de porte.

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

CONSERVACION

Y

BLANCURA

DE LAS



48 RS. ARROBA

DE

26 LIBRAS.

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.

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA, FABRICADAS
POR LOS SRES. BICKFORD, DAVEY, CHANU Y C.^a,
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 á nuestro pais.

Redaccion: 12, rue Livourne, Bruselas.

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

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

VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

Ponemos en conocimiento de las personas que necesiten tras-
ladarse á Francia, que en el despacho central de ferro-carriles de
Madrid á Zaragoza y Alicante, situado calle Alcalá, núm. 2, se
halla de manifiesto un cuadro de los servicios de vapores que
existen entre nuestros puertos del Mediterráneo y Cette ó Marse-
lla, con indicacion de los dias de salida, precios del pasaje, du-
racion de la travesía 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
ranguada, 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, escarpías, placas de junta, tornillos
y redoblones para ferro-carriles.

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

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

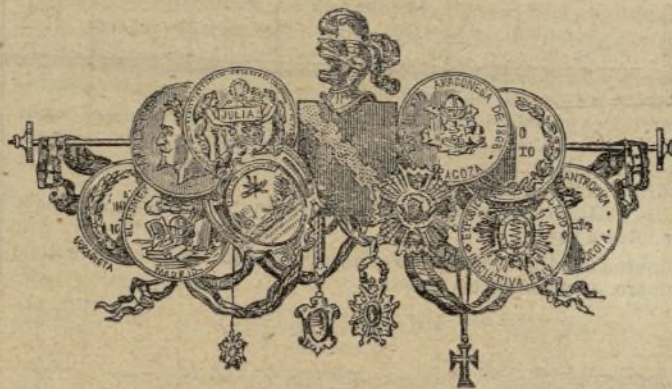
GRAN FOTOCRAFIA DE E. JULIA.

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

CASA CREADA POR EL EN 1855,

y enriquecida constantemente con cuantos inventos
se verifican.

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



El Sr. Juliá ha sido premiado en tres Exposiciones universales
tres nacionales, por la Sociedad económica matritense; condeco-
rado seis veces en España y el extranjero, ha sido 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. (escale).

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... ..	23.443	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 Córdob.					328.193	605'10	300.043	552'53	28.553			9'52	
Norte de España.....	2 al 8 Dic... ..												
Tudela á Bilbao.....													
Valencia á Almansa y													
Tarragona													
Sevilla á Cádiz.....													
Córdoba á Sevilla.....	19 al 25 Nov	3.483	58.620	206.715	268.335	106.888							
Zaragoza á Barcelona.													
Barcelona á Pamplona.													
— á Francia.....													
— á Tarragona.....													
— á Sarriá.....													
Lérida á Reus y Tarrag.													
Alar á Santander.....	2 al 8 Dic.....				110.877	797'68	154.739	1.118'24		48.862		38'19	
Langreo á Gijón.....													
Palencia á Leon.....													
Córdoba Málaga.....													
Medina á Zamora y Vi-													
go á Orense.....													
Ciudad-Real á Badajoz.	25 al 2 Dic.....				136.359		262.964			76.606			
Utrera á Moron.....													

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 12 AL 18 DE DICIEMBRE DE 1874.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIERCOLES.	JUEVES.	VIERNES.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	12 90	12 01	12 75	12 60	12 45	12 45
Titulos del 3 por 100 consolidado, pequeños....	12 85	13 05	12 70	12 65	12 40	12 40
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior....	16 55	16 50	...	...	...	...
Deuda del personal....	...	...	...	...	...	...
Material del Tesoro no preferente con interés....	...	...	...	...	...	...
Bonos del Tesoro....	45 ..	49 ..	48 50	47 50	47 50	48 30
Deuda amortizable de primera clase....	...	...	...	...	...	...
Deuda amortizable de segunda idem....	...	...	...	...	...	...
Oblig. municipales al portador de 1.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Billetes hipotecarios del Banco de España....	...	...	102 ..	102 ..	102 20	102 ..
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6% anual						
Emission de 1.º de Abril de 1850 de 4.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Idem de 2.º 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....	24 30	24 80	25 ..	24 30	23 30	23 50
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs....	24 ..	24 40	24 40	...	23 70	...
Idem id. id. de 20.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs....	...	...	...	...	...	...
Acciones del Banco de España....	188 50	189 50	189 ..	189 ..	187 ..	185 ..
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
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.....	...	1/4
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 9 AL 15 DE DICIEMBRE.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 9.	DIA 10.	DIA 11.	DIA 12.	DIA 14.	DIA 15.
Titulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	12 52	12 65	12 80	12 95	12 97	12 85
Titulos del 3 por 100 consolidado, a plazo....	...	...	...	...	...	...
Titulos del 3 por 100 consolidado exterior....	17 31	17 45	17 70	17 95	17 90	17 95
Bonos del Tesoro....	...	...	...	...	...	...
Sociedad catalana general de crédito....	58 ..	58 ..	58 ..	57 ..	58 ..	58 ..
Banco de Barcelona.....	90 ..	90 ..	90 ..	90 75	90 50	90 50
Crédito moviliario barcelonés.....	...	...	...	...	...	...
Caja barcelonesa.....	...	...	...	...	...	...
Sociedad de crédito mercantil.....	26 ..	26 ..	26 ..	25 ..	26 50	26 50
Camino de Barcelona á Francia.....	59 85	59 90	40 15	40 20	40 50	39 90
— de Tarragona á Barcelona.....	60 50	60 50	61 50	61 50	62 25	62 25
— de Zaragoza á Barcelona.....	28 ..	28 ..	26 ..	28 ..	26 50	26 25
Canal de Urgel.....	...	...	...	...	...	...
Aumbrado por el gas en Barcelona.....	...	...	124 ..	...	...	...

Londres, á 90 d/r....	43'15 ..
París, á 8 d/v.....	5'08 ..
Hamburgo, á 8 d/v....	...
Génova, á 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 á Zaragoza y Alic Norte	París 12 de Dic... 218 *
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	...	Zaragoza á Barcelona...	Bruselas 10 Dic... 310 *
1859.....	82.618	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99 —	Zaragoza á Pamplona...	— — — 129 *
1859.....	177.044	1.900	8 %	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.	— — — 43 *
...	8.750	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9 —	Barcelona á Francia....	Barcelona..... 47 50
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Targ. á Martorell y Barc	— — — 95 25
...	...	...	...	...	...	Noroeste.....	Bruselas 10 Dic... 59 *
...	...	...	...	...	...	Lérida á Reus.....	París 12 de Dic... 28 *
...	...	2.000	8 %	...	...	Barcelona á Gerona....	Barcelona..... 97 *
...	...	1.900	8 %	...	...	Almansa á V. y Tarrag.	— — — 17 50
1871-72.....	1.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50 —	Tudela á Bilbao.....	Bilbao 1.ª série *
						Villalba á Segovia.....	Madrid..... 665 *
						Gran Central-Peninsular	

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