

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

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

Extranjero y Ultramar.

PARIS: E. Denne Schmitz, 2 rue Favart.

LONDRES: M. Henry, 68, Fleet Street.

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



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION

Madrid y Provincias.

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

Ultramar y Extranjero.

Por un año. 150
Por seis meses. 75

ANUNCIOS.

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

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

RESÚMEN.

El año 1874.—Sevilla á Jerez y Cádiz.—Puerto de Cartagena.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Exposicion de Filadelfia.—Nieves y temporales.—Canal Colombiano.—Banco hipotecario de España.—Adelantos industriales: El temple del vidrio.—Nuevo puerto.—Comercio exterior de la China.—Crónica.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

EL AÑO 1874.

El año que está espirando merece más que otro alguno una ojeada retrospectiva.

Año infuasto para España, durante el cual tantos y tan grandes intereses han sufrido sus desastrosos efectos, y que entra á confundirse en la masa de los tiempos, sin dejar en pos de sí ni aun esperanzas de mejor fortuna en el venidero, el año 1874 quedará señalado en nuestra historia política y económica con piedra negra. Con guerra entró á prestar su contingente al siglo XIX, y con guerra se le cierran las puertas dejándolo en el panteon del pasado.

Pero la guerra, con ser una gran desgracia para los pueblos, no ha sido la única de las calamidades que harán recordar durante largo tiempo al año 1874; si bien la guerra ha sido la causa las más veces, y no pocas el pretexto, de los males ocurridos en su período. Y ha sido tal la fatalidad que ha pesado sobre su curso, que ni aun tenemos libertad para referir al borde de su tumba toda su lamentable historia y sus desgracias, para que pudieran servir de enseñanza, consejo y escarmiento á los venideros.

Sólo podemos decir de él que, al revés de los hombres, tuvo más juicio en su primera juventud que en su edad madura y en su vejez, aumentando sus extravíos en número y trascendencia á medida que avanzaba en edad.

Este rasgo característico del año 1874 de haber avanzado en extravíos y en desgracias á medida que crecía en edad, resulta patente de las observaciones termométricas que determinan el grado de bienestar de un país en lo económico y en lo político, si es que estos dos aspectos son susceptibles de considerarse con separacion.

Hé aquí, pues, los grados que, en los meses y días que se expresan, ha marcado en el termómetro de la calle del Barquillo el consolidado interior tipo y regulador de los demás valores:

Mes.	Día.	Precio.	Mes.	Día.	Precio.
Enero.	2	13'25	Julio.	3	12'20
—	9	14'90	—	10	11'10
—	13	15'90	—	17	11'35
—	22	15'20	—	20	10'60
—	29	15'10	—	24	10'75
Feb.	6	14'60	—	31	11'60
—	13	14'70	Agosto.	7	11'47
—	22	14'85	—	11	11'75
—	28	14'70	—	21	11'73
Marzo.	6	14'95	—	28	11'33
—	13	14'95	Setiemb.	3	11'43
—	20	15'05	—	11	11'95
—	27	15'10	—	18	11'62
Abril.	3	14'60	—	25	11'60
—	10	14'75	Octub.	2	11'60
—	17	14'40	—	9	11'80
—	26	14'50	—	16	11'82
Mayo.	1	14'95	—	23	11'67
—	8	14'50	—	30	11'67
—	13	14'60	Nov.	6	11'57
—	22	14'50	—	13	12'22
—	29	13'83	—	20	12'20
Junio.	5	13'50	—	27	12
—	12	12'97	Dic.	4	12'42
—	19	13'27	—	11	12'72
—	26	13'60	—	18	12'45
			—	24	12'70

Considerando en su conjunto, el cuadro que precede representa desde luego una gran desgracia: el precio máximo del 3 por 100 no ha pasado de 15'90, en 13 de Enero, y llegó á descender á 10'60 en 20 de Julio, ó sea la enorme

oscilacion de un tercio de su valor. El más rápido de sus movimientos de alza lo encontramos al principio del año: el 2 de Enero cerró á 13'25, y de una Bolsa á otra, subió á 15'50, á consecuencia del suceso político ocurrido en la madrugada del día 3. Aquella alza de 2'25 por 100 en menos de veinte y cuatro horas, dado el bajo tipo del papel, representó próximamente el 18 por 100. El descenso más violento ocurrió en Julio, en que bajó hasta 10'60, desde 12'20, coincidiendo esta baja con el decreto restableciendo la ley orgánica provisional de Bolsa de 1854. Otra baja también notable, de 1'40, respondió á la publicacion de los presupuestos en 26 de Junio, siendo digno de recordarse que, habiendo ocurrido aquella baja inmediatamente despues que esta última, la hizo más sensible; reunidas ambas, hicieron descender los fondos; desde 13'60, hasta 10'60 en tres semanas.

Otra observacion que se desprende de nuestro termómetro bursátil es la ya indicada de que la primera edad del año 1874 ha sido la más juiciosa. El precio medio del consolidado interior, desde 1.º de Enero hasta el 13 de Mayo, resulta á 14'42 por 100, quedando á 14'60 en esta última fecha, partiendo del cambio de 15'50 del 3 de Enero.

Rota en 13 de Mayo la conciliacion de los partidos revolucionarios, el precio medio en el resto del año sólo resulta al 12'46 por 100; es decir una diferencia á favor del primer período político de 1'96 por 100, ó sea realmente de cerca de un 14 por 100.

La Bolsa no ha marcado ciertamente á ciegas los dos periodos con la diferencia de precio medio del consolidado interior. En el primero, durante la época en que el señor Echegaray regia el departamento de Hacienda, si bien se decretó en 19 de Marzo la creacion del Banco Nacional, medida reaccionaria, económicamente hablando, en 14 de Enero quedó abalido el impuesto extraordinario de guerra denominado de carga y policía naval; en 31 del mismo mes, se suprimió la absurda contribucion de puertas y ventanas; en 30 de Marzo se desestimó la solicitud de algunos armadores que pretendian el restablecimiento del derecho diferencial de bandera, y sobre estas y otras medidas liberales en el orden económico, el mencionado ministro habia llegado á un acuerdo con los acreedores extranjeros para el pago de los cupones, dando con ello una muestra de debido respeto al crédito público.

De otra manera han pasado las cosas en el segundo período político administrativo del año: todo el mundo sabe lo que pasó respecto del contrato celebrado con los acreedores extranjeros por el Sr. Echegaray; mencionados quedan los presupuestos y el restablecimiento de la ley de Bolsa de 1854; pero, además, en 26 de Julio, se creó una comision para informar sobre la reduccion de los intereses de la Deuda, que no contribuyó por cierto á tranquilizar á sus tenedores, dados los vientos que corrian en el ministerio de Hacienda; en 24 de Agosto se dispuso enajenar por suscripcion títulos por valor de 300 millones de reales, á pesar de ciertas declaraciones solemnes y no son un misterio para nadie las diversas cuestiones que han mediado entre el Tesoro y sus acreedores, en cuyo pormenor nos está vedado entrar.

Tal ha sido, apuntada á grandes rasgos, la historia económico-rentística del año que termina. Veamos las princi-

pales disposiciones oficiales por lo que respeta á obras públicas.

En 14 de Enero, se concedió una próroga de dos años para la terminacion de las obras del ferro-carril de S. Juan de las Abadesas; el 24 del mismo mes se autorizó la construccion de un puerto, para embarque de minerales, en Dicio, provincia de Santander; en 4 de Febrero se aprobó la trasferencia de la concesion de un cable entre la Península y la isla de Cuba, tocando en las Canarias; en 30 de Marzo se concedió un ferro-carril entre Santander y el Sardinero, y próximamente en la misma fecha se decretó la concesion de un puerto en Villanueva y Geltru, y un cable telegráfico de Barcelona á Cádiz; en 16 de Junio se concedió un ferro-carril desde la villa de Los Santos á Badajoz; en 24 de Agosto se acordó el establecimiento de cables entre San Sebastian, Bilbao y Santander; en 29 de Octubre se otorgó la concesion para construir un embarcadero en el canal de Boó, afluente á la ria de Santander. Estas, y quizás algunas más que no recordamos en este momento, han sido las disposiciones sobre obras públicas; y si no son muchas ni muy importantes, es la verdad que no nos parecen pocas en una época tan calamitosa para España.

También en este año, por disposicion de 15 de Febrero, se reformaron las inspecciones facultativas de ferro-carri-les, aunque dejándoles sus defectos esenciales.

Por lo que á estos toca, los sucesos más salientes son: la fusion de la línea de Alar á Santander en la Campaña del de el Norte, en que sin duda han ganado el público y las dos empresas fusionadas; la trasferencia de una parte de la línea de Barcelona á la frontera francesa á la Sociedad de Crédito moviliario francés, trasferencia autorizada por las Córtes desde fin de 1871, pero no realizada hasta el 9 de Mayo de este año, y la venta al Sr. Loring del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz, que tanto ruido ha producido desde principios de Octubre. Dicese que están adelantadas las gestiones para anexionar á la Compañía del Norte los ferro-carri-les de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, y hemos oido hablar de otras cuatro ó cinco fusiones de menor importancia, de que no consideramos discreto ocuparnos por no ser aun del dominio público las negociaciones pendientes.

En los caminos en construccion se ha trabajado bastante; más de lo que podia esperarse dada la situacion actual de nuestro desventurado país: la Compañía de Medina del Campo á Salamanca puede decirse que tiene terminado su camino, y hace un mes que ha podido inaugurar una gran parte, abriendo el resto para Enero; la Compañía del ferro-carril del Tajo ha trabajado este año con la actividad y el fruto que le son peculiares; en la línea de Sevilla á Mérida, se ha abierto la seccion del Pedroso; en las del Noroeste, no obstante las contrariedades que ha sufrido esta empresa colosal, se ha trabajado con bastante actividad y se han abierto secciones nuevas, elevándose ya á 433 los kilómetros en explotacion, habiendo otros 80 concluidos, y el resto, hasta 726, en construccion, excepto sólo 30 sin empezar, pendientes de aprobacion un cambio en el trazado.

Y, apropósito del Noroeste, habremos de consignar una medida que se nos olvidaba; la próroga que se le concedió

y que dió origen á un documento muy importante á favor de esta Compañía: es este una carta dirigida por el señor ministro de Fomento, que á la sazón lo era el Sr. Mosquera, natural de Galicia, y por lo tanto interesado por aquella region, y conocedor de sus necesidades, al ayuntamiento de Orense, que se habia opuesto á la próroga ya mencionada. «La empresa de las líneas del Noroeste, decia, está haciendo verdaderos sacrificios; puesto que, á pesar de las muchas circunstancias económicas del país, y de no recibir auxilios de las provincias gallegas, va adelantando sus trabajos incesantemente.»

Recordado esto, siquiera no sea más que como un pequeño lenitivo á los muchos sinsabores que viene sufriendo la Compañía del Noroeste, vamos á entrar en la parte más lastimosa de lo concerniente á los caminos de hierro: los carlistas.

Estos vándalos del siglo XIX han llevado hasta lo inaudito y lo increíble sus actos de barbarie y de destrucción: las estaciones incendiadas, los puentes destruidos y precipitados, ó lanzados unos contra otros, ó enviados sueltos á causar daños á distancias lejanas y desconocidas; las mercancías destruidas y entregadas á las llamas; los viajeros y las cajas de las Compañías robados, el personal de la explotación atropellado, empezando por las amenazas y los golpes y concluyendo con los fusilamientos. Tal es el conjunto de horrores con que esas bandas de fanáticos nos han seguido empobreciendo y deshonorando, durante el año que termina, como en el anterior, y aun en mayor escala, habiendo alcanzado los efectos á las líneas de Zaragoza y Alicante de esos estragos de que hasta el presente año se habian visto exentas.

Hemos dejado, de propósito, para el final de esta rápida revista retrospectiva la parte más satisfactoria de nuestro asunto: el resultado de la explotación. Bien que recayendo las comparaciones sobre un año tan desastroso para el tráfico, como lo fué el de 1873, los ingresos de 1874 han mejorado en casi todas las líneas; y sin que determinemos cifras precisas, por faltarnos á la hora en que escribimos los datos de las últimas semanas, podemos consignar los siguientes aumentos sin temor de incurrir en exageración:

Madrid á Zaragoza y Alicante, 12 y medio millones, ó 7 por 100;

Norte, 8 millones, ó 13 por 100;

Zaragoza á Pamplona y Barcelona, 8 1/2 millones, ó 41 por 100;

Alar á Santander, 2 1/2 millones ú 11'5 por 100;

Córdoba á Sevilla, más de 2 millones, ó 10 por 100.

Aunque hay algunas otras líneas también favorecidas por el aumento de ingresos, no se puede decir, por desgracia, que lo sean todas, pues las hay enclavadas en los centros más activos de la guerra, que sufren horriblemente las consecuencias inmediatas de la lucha.

Y aquí damos punto á nuestra ligerísima reseña de lo acontecido en 1874, haciendo fervientes votos porque el próximo venidero nos suministre durante su curso materia para resumir su historia en términos más satisfactorios.

B.

SEVILLA Á JEREZ Y CÁDIZ.

Nuestro ilustrado colega *La Finance nouvelle*, de Bruselas se hace cargo de uno de nuestros últimos artículos sobre la venta del camino de Sevilla á Jerez y Cádiz, del que traduce algunos párrafos, añadiendo:

«La GACETA, al concluir, desea la realización de un acuerdo, en beneficio común de todos los interesados y la reunión en una sola gran red, de todos los caminos del Sur de España.

«Es bastante singular que la GACETA, que dice no haber visto aun más que dos de nuestros artículos sobre Sevilla á Jerez y que espera los demás con impaciencia, llegue en definitiva á una conclusión semejante á la de nuestro quinto artículo sobre dicha línea, en el cual nosotros hacíamos también votos por la unificación de los caminos del Sur de España.»

Nada tiene de singular que no hayamos visto más que los dos primeros artículos de nuestro apreciable colega, por la sencilla razón de que, á causa de la suspensión de comunicaciones, hacia cerca de un mes que no recibíamos la *Finance nouvelle*, cuyos artículos restantes de la serie comenzada, esperábamos en efecto con impaciencia; más no por eso deja de complacernos la coincidencia de opiniones entre el periódico belga y el nuestro en cuanto al deseo de que los caminos andaluces formen una sola red.

Pero si el colega bruselés, con su extrañeza de que no hayamos visto su quinto artículo quiere dar á entender que ese deseo no ha nacido de nosotros, sino que lo hemos tomado de él, padece un error. Desde el principio de la cuestión, y antes que la *Finance nouvelle* se ocupase del asunto, y antes también de que se verificara la Junta de 30 de Setiembre y cuando sólo se hablaba de ceder el camino en cuestión á la Compañía de Córdoba á Sevilla, la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, apoyaba la conveniencia de constituir una sola red en manos de una gran empresa con todas las líneas béticas.

Quien se ha venido á nuestro campo, y por ello le felicitamos y nos felicitamos, ha sido nuestro ilustrado colega, quien, hostil á la solución del 30 de Setiembre en los dos artículos primeros, parece convenir no sólo en la ventaja de la formación de la gran red andaluza, sino también en que es ventajosa asimismo la venta al Sr. Loring. Sin haber leído sus tres últimos artículos, nos lo revela el párrafo que con el epígrafe «Sevilla-Jerez» escribe en su número 48, que concluye con este párrafo, que nosotros no nos hubiéramos atrevido á escribir:

«Si es así, dice, adios las protestas de los Pereire y *tutti quanti*. Estos señores habrán caído, una vez por casualidad, en sus propias redes y habrán sido víctimas de sus sutilezas financieras. *Tant va la cruche à l'eau*, etc....» (Tanto va el cántaro á la fuente.)

Nosotros, repetimos, no nos hemos permitido ir tan allá como la *Finance Nouvelle*, ni hemos censurado á los Sres. Pereire ni á nadie, porque se propusieran realizar un negocio que les convenia; y hasta hubiéramos aplaudido su éxito, si no hubiera venido á triunfar una proposición mejor que la de esos señores para los accionistas de Sevilla á Jerez y Cádiz.

No tenemos, pues, caro colega de qué arrepentirnos, ni

de qué enmendarnos en este asunto, y le repetimos nuestra felicitación por haberse venido al buen camino, concluyendo como él por otro probervio popular: *De cuerdos es mudar de parecer.*

NOTA. Tanto el artículo que nos dedica, como el párrafo cuyo final hemos copiado, los reproduce el colega en su número 49, así como otros varios trabajos, no todos del número 48. Esto se explica, sin duda por la advertencia del número 49, en la cual dice que el ministro del Interior había prohibido la circulación en Francia de su número precedente. ¿Podría suceder que el ministro de otra República por el estilo de la francesa tampoco hubiera dejado circular los números de la *Finance nouvelle*, donde vinieron los tres artículos que no hemos visto?

PUERTO DE CARTAGENA.

Muy sensible sería que se paralizasen las importantes obras del puerto de Cartagena, seriamente amenazadas de suspensión por falta de pagos al contratista. Si las obras se suspenden, no sólo corren grave riesgo de inutilizarse en gran parte las ya hechas, y que según parece han costado veintidos millones de reales; no sólo los efectos del mar pueden, además de destruir lo adelantado, sino esparcir los materiales causando grandes daños al puerto mismo; sino que, además de estos males, vendrán los que produzca dejar sin trabajo á muchos obreros en una población que tanto necesita de elementos de vida después de los desastres que sufrió hasta principios de este año.

Hay que tener también presente que, en la actualidad, cuando tanto dificultan las circunstancias que España atraviesa sus comunicaciones con el extranjero, no puede comprometerse la que se verifica por el puerto de Cartagena, donde semanalmente, y como punto de su itinerario fijo, tocan los vapores-correos franceses que hacen el servicio entre Marsella y Orán, conduciendo la correspondencia española. Además, tocan también en nuestro gran departamento marítimo del Mediterráneo, los vapores del Havre, que tanto facilitan hoy el cambio de mercaderías entre París y Madrid y viceversa.

La importancia de que las obras no se paralizen la ha comprendido el ex-baluarto del cantonalismo, al enviar una comisión de su Ayuntamiento presidida por el teniente-alcalde Sr. Pelegrín, que unida con el representante de la corporación en Madrid, Sr. Guardia, ha celebrado conferencias con el Presidente del Consejo de ministros y con el de Fomento,

Dice un diario oficioso que los comisionados oyeron de los citados miembros del gabinete promesas muy favorables para la continuación de las obras; pero eso de promesas, aun aceptando desde luego que los señores ministros las hicieron con los mejores deseos y de buena fé, no nos parece bastante para la resolución práctica del asunto.

Prueba de ello es lo que nos ha dicho el mismo diario aludido, la *Correspondencia de España*: que el contratista de las obras del puerto de Cartagena celebró el domingo último una larga conferencia con el Sr. Peñuelas, Director general de Obras públicas, en que aquel manifestó á este último la absoluta imposibilidad en que se encuentra de continuar los trabajos, y su propósito irrevocable de exi-

gir la rescisión del contrato, con arreglo al artículo 39 de la ley.

Comprendemos desde luego la imposibilidad de compelir al contratista á que continúe trabajando, cuando se le priva de recursos; así como la imposibilidad también de que el Tesoro, agobiado como está, pueda pagar las sumas devengadas; pero es preciso, de todo punto indispensable, evitar el mal de la suspensión á toda costa y por cualquier medio que sea. Entre los medios, el mejor nos parece que las corporaciones provincial y municipal asociándose al concurso del comercio, propietarios y armadores de la localidad, formasen un núcleo de crédito para arbitrar fondos que podrían facilitarse al contratista á buena cuenta de sus atrasos y con la garantía de sus créditos contra el Estado y de acuerdo con este. Así, al ménos, podrían irse sosteniendo las obras, para que no se perdiesen las ya realizadas, interin no mejore la situación del país.

PRENSA EXTRANJERA.

Los periódicos extranjeros que nos ha traído el correo y que no hemos recibido hasta el jueves, corresponden á los días 12 y 13, careciendo por lo tanto de actualidad las noticias que contienen y que de ordinario extractamos en cuanto se refieren á España.

DOCUMENTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: En vista del expediente promovido por D. Ignacio Figueroa en solicitud de autorización para prolongar los muelles de su propiedad en la costa de Santa Lucía, del puerto de Cartagena, con arreglo al proyecto que ha presentado; el Presidente del Poder Ejecutivo de la República, de acuerdo con lo propuesto por esa Dirección general, de conformidad con el dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, ha tenido á bien conceder dicha autorización, bajo las siguientes condiciones:

1.^a Los muelles se prolongarán hasta la línea general trazada para los de aquella parte del puerto, cuya línea seguirá el muelle exterior, partiendo la prolongación del correspondiente al lado Norte del extremo del que hoy existe, según la línea señalada en el plano respectivo, y dejando libre para salvamento y vigilancia una zona de 20 metros, contados desde la arista.

2.^a El sistema de construcción del nuevo muelle por su frente exterior será el mismo que el adoptado para el de la muralla que se construye por cuenta del Estado; y para el caso de que el gobierno extienda el dragado á todo el puerto, la fundación ó plano de asiento del referido muelle se llevará á la profundidad de ocho metros debajo del nivel del mar.

3.^a Las obras se ejecutarán bajo la vigilancia del ingeniero jefe de la provincia de Murcia.

4.^a Para que esta concesión tenga carácter definitivo y pueda producir todos sus efectos, deberá presentar al concesionario, antes de empezar las obras, un proyecto detallado de ellas en la parte que pueda afectar al dominio público, con arreglo á las condiciones propuestas por la Junta consultiva.

5.^a Se dará principio á los trabajos dentro del plazo de seis meses, continuándolos sin interrupción y terminándolos en el de dos años, contados desde la fecha de esta orden.

6.^a En el de los 15 días siguientes á su publicación en la *Gaceta*, deberá consignar el concesionario en la Caja general de De-

pósitos la cantidad de 3.000 pesetas que le será devuelta cuando acredite tener hechas obras por igual valor.

7.^a Queda el mismo obligado á conservar en buen estado la parte de ellas cuya ruina pudiera afectar al dominio público, sujetándose á las prescripciones generales que en su caso dicte el ingeniero jefe.

8.^a La falta de cumplimiento de las condiciones anteriores producirá la caducidad de la concesion, siendo sus efectos los prescritos para casos análogos.

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.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia promovida con fecha 29 de Setiembre último por D. Diego Bul, ingeniero Director gerente del ferro-carril de Buitron á la ría de San Juan del Puerto, solicitando por conducto de la division de ferro-carriles de Sevilla, en nombre de la Compañía concesionaria de aquella línea, la debida autorizacion para establecer en su kilómetro 42, sitio denominado la *Contienda*, el empalme de un ramal á Zalamea, para lo que acompaña el correspondiente plano:

Visto el expediente instruido al efecto y el decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868:

Considerando que el servicio del ramal proyectado no puede ménos de influir en el de la línea de Buitron, produciendo necesariamente un servicio combinado, por cuya circunstancia no puede el gobierno desentenderse del modo y forma con que se explote dicho ramal, extendiendo al mismo su vigilancia en cuanto sea necesario á garantizar la seguridad de la línea principal;

El Presidente del Poder Ejecutivo de la República, conformándose con lo propuesto por esa Direccion general, de acuerdo con la seccion tercera de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se ha servido otorgar la concesion que se demanda del empalme del ramal á Zalamea con el ferro-carril de Buitron á la ría de San Juan del Puerto, en su kilómetro 42 y á seis de la estacion de Valverde, conforme al plano presentado que por la presente se aprueba, y bajo las prescripciones siguientes.

1.^a Se establecerá en el empalme del servicio de agujas y el del telégrafo, además de los tres semáforos de señales para cubrirle, tanto por los lados del Buitron y Zalamea, que se representan en el plano, como por el lado de la estacion de Valverde que se ha omitido; debiendo entenderse que la construccion, y además la casilla del guarda-aguja y telegrafista y semáforos de señales, se ajustarán en sus detalles á los modelos correspondientes ya admitidos en la línea principal.

2.^a La Compañía se someterá en el servicio de agujas y en el telégrafo en este punto á los reglamentos vigentes en el ferro-carril de Buitron, del cual dependerá el personal destinado al empalme para los efectos legales y disposiciones que se dictaren en aquél.

3.^a Antes de autorizarse la explotacion del ramal empalmado con la línea principal, se someterán necesariamente á la aprobacion del gobierno los cuadros de marcha, así como tambien deberá el mismo examinar las condiciones del material móvil y ejercer la vigilancia necesaria para garantir la explotacion del ferro-carril de Buitron con el que empalma.

De orden de dicho Sr. Presidente lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 14 de Diciembre de 1874.—Navarro y Rodrigo.—Sr. Director general de Obras públicas.

EXPOSICION DE FILADELFIA.

La *Gaceta* oficial del martes último publica el Regla-

mento general de la Exposicion de Filadelfia que se celebrará en 1876, y en la dificultad de reproducirlo íntegro, hé aquí un extracto que contiene lo esencial y que bastará sin duda á nuestros lectores.

Esta Exposicion de artes y manufacturas y productos de la tierra y de minas, se abrirá el 19 de Abril de dicho año y se cerrará el 19 de Octubre. El 1.^o de Febrero próximo, á más tardar, se darán á las comisiones extranjeras los diagramas de los edificios y terrenos en que ha de verificarse el certámen, indicando el espacio asignado á cada nacion, que estará sujeto á revisiones y alteraciones. Las comisiones extranjeras manifestarán al Director general D. Alfredo T. Goshorn, antes del 1.^o de Mayo próximo, si desean aumento ó disminucion del espacio ofrecido á su respectivo país, y facilitarán, antes del 1.^o de Diciembre de 1875, años que señalen la forma en que haya de disponerse del espacio conseguido, la lista de los expositores y cualesquiera otras noticias para la formacion del catálogo oficial.

Los artículos ó objetos que por los puertos de Boston, Nueva-York, Filadelfia, Baltimore, Portland, Me, Puerto Huron, Nueva-Orleans ó San Francisco, entren en los Estados-Unidos con destino á la Exposicion, irán á los edificios y locales de la misma, bajo la vigilancia de empleados aduaneros, sin examinarse en el puerto de entrada, y del mismo modo podrán volver al punto de embarque despues de terminado el certámen. Estos artículos no pagarán derecho alguno, á no ser que se declaren para el consumo ó venta en los Estados-Unidos. El transporte, recepcion y arreglo de los objetos serán de cuenta de los expositores. La recepcion general comenzará el 1.^o de Enero de 1876 y no se admitirá objeto alguno despues del 31 de Marzo del mismo año. El espacio adjudicado á las comisiones extranjeras debe estar ocupado el 1.^o de Abril de 1876; de lo contrario, se podrá disponer de él.

El catálogo oficial, se publicará en inglés, francés, alemán y español, y las comisiones extranjeras podrán publicar catálogos de sus respectivas secciones.

Nada se cobrará á los expositores por el espacio que ocupen. Tambien se dará gratis cierta cantidad de fuerza motriz de vapor, y agua, que se fijará al hacerse la concesion de espacio; y si algun expositor necesitare más, la comision centenaria se la suministrará por un precio fijo.

Es de cuenta de los expositores el proveerse de mostradores, armaduras, poleas, bandas, fajas y demás para la trasmision de fuerza del salon de máquinas.

No se admitirá en la exposicion ningún artículo que bajo cualquier concepto pueda ser peligroso, quedando igualmente excluidas las medicinas de *patente* ó secretas, y las preparaciones empíricas cuyos ingredientes se ocultan.

Ningun artículo podrá removerse hasta que termine la Exposicion: solo podrán hacerse dibujos, fotografías, etc., de los objetos con el consentimiento del expositor y del Director general. Los objetos, por último, quedarán retirados antes del 31 de Diciembre de 1876, pasado cuyo plazo, dispondrá de ellos libremente la Direccion. Todas las comunicaciones referentes al certámen deben hacerse al

Director general of the International Exhibition 1876.

FILADELFIA (V. S. A.)

NIEVES Y TEMPORALES.

En el presente invierno los rigores de la estacion se manifiestan tan excepcionales que no pueden dejar de registrarse sus efectos. Vamos á reseñar las noticias que desde la publicacion de nuestro último número hemos ido recogiendo.

Domingo 20.—Entre Alar y Bárcena y este punto y Reinosa habia sobre la via dos metros de nieve, y seis en los desmontes.

En el trayecto han quedado abandonadas y enterradas en la nieve tres ó cuatro máquinas, apagados sus fuegos y helada el agua.

El inspector principal de la línea, los ingenieros y las cuadrillas de trabajadores que salieron para levantar la nieve tuvieron que abandonar su intento precipitadamente envueltos por la ventisca.

Los ingenieros aseguran que, no siguiendo el temporal, podrán circular los trenes dentro de cinco ó seis días.

La carretera estaba como la vía férrea, haciéndose impracticable el paso; sin embargo, un ambulante debió el día anterior intentar el transporte de la correspondencia, aunque todo el mundo aseguraba que le sería imposible y muy peligroso.

En la estación de Quintanilla media la nieve cuatro metros de altura y seis en la de Pozazal: los viajeros de los trenes detenidos por estos terribles temporales, estaban refugiados en dichas estaciones.

El puerto de Pajares seguía completamente cerrado por las nieves, los administradores de correos de las provincias gallegas resolvieron dirigir la correspondencia de Castilla por Santander, ignorando que entre este punto y Madrid existía la misma incomunicación.

Por la Dirección de correos se dictaron á todas partes órdenes apremiantes para remediar en lo posible estas contrariedades; pero en realidad todos los esfuerzos son inútiles ante el insuperable rigor del crudo temporal que reina en todo el Norte de la Península.

A consecuencia de un hundimiento producido por el temporal en el desmonte del kilómetro 53 de línea de Granada, ha quedado interrumpida la vía; aunque no la circulación, por verificarse trasbordo.

Durante el día se recibieron mejores noticias, pues la *Correspondencia* decía por la noche:

«Según el resumen de los despachos recibidos hoy 20, en las líneas de la división del Norte ha cedido el temporal de nieves; pero como no ha empezado el deshielo en la de Santander, los trenes no pueden pasar aun por la sección de Alar á Barcena.

En las de Burgos á Miranda y Logroño ha cedido el temporal, empezando, como es consiguiente, el deshielo que facilita notablemente la circulación de los trenes. Afortunadamente, dicho deshielo se verifica lentamente y los ríos no han tenido grandes crecidas, siendo por esta causa insignificantes los destrozos ocurridos en las líneas indicadas.»

En Avila, la temperatura ha descendido estos días hasta 10 grados bajo cero.

Tan pronto como el ingeniero jefe de la división de ferro-carriles del Norte, D. Angel Clavijo, y el director de la Compañía tuvieron noticias de un pequeño desprendimiento producido por los hielos en el túnel de Navalgrande, kilómetro 104 de la línea del Norte, se hizo un reconocimiento y se tomaron las medidas necesarias para la seguridad de la circulación.

Desde que empezó el temporal, en el trayecto de Guadarrama las máquinas todas llevaban el aparato quita-nieves.

Continuaban interrumpidas las comunicaciones con Santander por el ferro-carril y el telégrafo. Las nieves tenían interceptados 35 kilómetros, desde Barcena á Reinosa, sin que se supiera donde estaban detenidos los trenes.

Día 21.—Según los partes recibidos en este día, el temporal de nieves había cedido en las líneas de la división del Norte y los trenes podían ya circular sin dificultad en las de Burgos á Miranda y Logroño. El deshielo seguía con lentitud, y aunque habían crecido todos los ríos, no han tenido lugar detenciones en las indicadas líneas.

Según despacho de Leon, á la una de esta tarde había quedado habilitado el paso de los puertos del Manzanar y Piedrafitá en

la carretera de Madrid á la Coruña. Seguía con actividad el espalco en el puerto de Pajares.

En la sección de Baños á Santander, continuaban con actividad los trabajos para restablecer por completo la circulación.

En el kilómetro 125, donde ocurrió el gran desprendimiento de tierras, se había dado ya paso á los trenes sin trasbordo.

Por el lado de Madrid se llegaba con las locomotoras hasta Quintanilla, habiéndose abierto paso á través de la nieve en los 52 kilómetros desde Osorno hasta este punto que antes se hallaba interceptado.

Por la parte de Santander se había llegado ya á Pesquera, continuando interceptada la vía en los 34 kilómetros desde Quintanilla á dicho punto, en que las dificultades eran mayores, por comprender el paso de la divisoría en que hay profundos y largos desmontes llenos de nieve.

Cuadrillas de obreros á las órdenes de los jefes de servicio de la Compañía, espaleaban la nieve de ese trayecto y en el ramal de Barruelo; y se cooperaba á esta operación con el empleo de las locomotoras armadas de aparatos quita-nieves.

El personal, tanto de la Compañía como de la división, trabajaba sin descanso, pero luchando con el temporal, que era fuertísimo, aunque con menos intensidad.

Día 22.—Los telégramas recibidos anunciaban que en todo el día 23 quedaría expedita la línea de Baños á Santander para el paso de trenes, si el temporal no volvía á recrudecerse.

En las líneas de Burgos á Miranda y de este punto á Logroño y Castejon, la nieve iba desapareciendo por efecto de las lluvias con mayor rapidez que en los días anteriores, y los ríos habían crecido tanto que se notaba una extraordinaria avenida. Los trenes, sin embargo, circulaban con regularidad el 22 por la mañana.

Las únicas noticias oficiales que respecto del estado de la línea se habían recibido en la Dirección de Comunicaciones hasta las seis de la tarde, eran que el tren correo, que por las nieves se hallaba detenido en Barcena, había avanzado dos estaciones más, y que la línea se hallaba expedita desde Madrid á Alar.

La *Correspondencia* del día 22, en su última hora decía lo siguiente:

«El temporal sigue cada vez más furioso en el Norte, y el Ebro ha crecido de tal modo, que pelagra el puente, y el agua llega á las calles de Logroño.»

Día 23.—El general en jefe, en despacho de diez de la noche anterior, da cuenta de que la crecida del Ebro ha sido tan extraordinaria que pasaba ya el agua por encima del puente de Logroño, habiendo sido preciso replegar la guardia que había en la orilla izquierda. Al oscurecer se elevaban las aguas sobre el nivel que ordinariamente tienen cinco metros y diez centímetros.

Hasta la hora en que escribíamos estas líneas, no se sabía que hubiesen ocurrido desgracias personales.

El mismo día 23 se inutilizó más acá de Barcena la locomotora con que se practicaban trabajos para dejar expedita la vía, á consecuencia de los esfuerzos empleados en el penoso trabajo á que se le destinaba.

Día 24.—En este día recibimos ya el correo extranjero; el tiempo abanza y suponemos que las comunicaciones seguirán mejorando.

CANAL COLOMBIANO. (1)

III.

Terminado en nuestro número anterior el excelente trabajo de M^{me}. Constance Royer, completaremos en el presente y los sucesivos la relación lo más importante de lo ocurrido sobre tan importante asunto.

Véanse nuestros dos números anteriores.

En 3 de Junio del corriente año, se reunió la Sociedad de geografía de Francia, consignando en las papeletas de convocatoria que estaba puesta á la órden del día una Memoria de Mr. de Puydt «Sobre la posibilidad de una comunicacion interoceánica á través del istmo de Darien».

Esta cuestion, de tan alto interés para el progreso humano, iba á encontrarse una vez más, en París como en Londres, sometida al examen de una eminente Sociedad geográfica y á recibir la misma acogida en París, y en presencia de su ilustre presidente el almirante La Ronciere, que anteriormente habia recibido en Londres bajo la presidencia de Sir Roderick Marchison.

Mr. de Puydt, empezó por describir á grandes rasgos el gran istmo de la América Central que sirve de enlace á la del Norte y la del Sur, y despues de consagrar algunos momentos al istmo llamado de Panamá, se ocupó del de Darien, estudiado por él durante sus exploraciones de 1861 á 1865.

Abordando en seguida la parte hidrográfica de su proyecto, M. de Puydt demostró sobre su mapa y sobre los que habia puesto á su disposicion la Sociedad de geografía, la admirable red de rios que surca el Darien y de los cuales el Tuyra se utiliza en el trazado del proyectado canal, en una longitud de 65 kilómetros.

Pasando á la parte orográfica de esa tierra tan poco conocida, indicó sus principales cadenas de montañas, sus divisiones, la formacion de los valles, los relieves y depresiones del terreno y la naturaleza geológica de este. Despues, mezclando la historia con la geografía, indicó primero sobre el mapa las diversas cordaduras, pasos ó collados existentes en la Cordillera, desde Panamá hasta las bocas del Atrato y hasta Cupica Napipi, y refirió las diversas tentativas hechas sobre estos puntos en diferentes épocas para utilizarlas con el objeto de construir un canal sin exclusas. En pocas palabras describió los obstáculos que se habian opuesto á la realizacion de cada uno de los proyectos y las dificultades de todo género encontradas por los exploradores que le habian precedido y sucedido. En seguida, habló de su descubrimiento, hecho en 27 de Abril de 1865, del paso á que dió el nombre de Tanela-Paya, elevado á 46 metros sobre el nivel del mar, y desarrolló su proyecto de canal, apoyándose en todos los hechos científicos propios para convencer al ilustrado auditorio á quien se dirigia.

Nuestros lectores conocen ya bastante los detalles del proyecto, para que les podamos dispensarles de repeticiones inútiles.

Despues de Mr. de Puydt, cuya comunicacion fué calurosamente acogida, el capitán de navío Mr. Dubrot, uno de los miembros fundadores y más autorizados de la *Sociedad internacional del Canal Colombiano*, tomó la palabra y completó las explicaciones de su colega. Este distinguido oficial dió á conocer á la Sociedad de geografía la particular simpatía de que la obra del canal era objeto en el ministerio de Marina.

Muy recientemente, y por órden del ministro del ramo, se nombró una comision especial que ha juzgado el proyecto á ella sometido, considerándolo digno del apoyo moral y del concurso material del gobierno francés, concluyendo con pedir al ministro que se enviaran dos buques del Estado, uno por la costa del Atlántico y otro por la del Pacífico, para que oficiales de marina é ingenieros hidrógrafos pudieran contribuir reunidos á los trabajos definitivos que dentro de poco se proponia realizar la Sociedad del Canal. Añadió en seguida que, por el ministro de Obras públicas, consultado al efecto, se auxiliaria tambien la empresa en la parte que le concierne.

No nos ha sorprendido semejante resultado: sabíamos y lo hemos referido á nuestros lectores, que tanta perseverancia y talento aplicados desde hace mucho tiempo á una obra de tal importancia, acabarian por triunfar de las rivalidades mezquinas que se han opuesto á su rápido desarrollo, y nos felicitamos de habernos contado desde el principio entre sus apóstoles.

No ha faltado quien calificase de encarnizamiento nuestra crítica de ciertos oficiales norte-americanos que se han ocupado del asunto, y nada mejor podemos hacer, para justificarnos, que terminar este artículo, copiando las siguientes palabras de *La France*:

«Nos dicen de Nueva-York:

»El vapor de los Estados-Unidos *Gettysburg*, mandado por el teniente Mac-Rehtle, ha llegado el sábado á Washington, trayendo á los comisarios encargados de estudiar los dos trazados propuestos para el canal de Darien, á saber: la ruta de Nicaragua, recomendada por el comodoro Lull, y la propuesta por el comandante Selfridge. El mayor Mac-Farland presentará un informe sobre el mérito comparativo de ambos proyectos, y, según dicen, no se decidirá en favor de ninguno de ellos. La vía por el Nicaragua ofrece grandes ventajas; mas, por otra parte, exigiría la creacion de puertos artificiales, tanto en el Pacífico, como en el Atlántico, cuya construccion seria difícil y costosa; y la suma de 860 millones de francos indicada por el comodoro Lull, no cubriria probablemente más que la mitad de los gastos. En cuanto á la ruta patrocinada por el comandante Selfridge los comisarios declararán no tener datos suficientes sobre la importancia y el coste probable de las obras, para poder emitir una opinion razonada sobre las ventajas de este proyecto.»

Del *Boletín del Nueva-York* de 18 de Mayo de este año, tomamos las siguientes líneas que completan las anteriores:

«Nos escriben de Washington que el mayor Mac Farland, de regreso de su mision, ha condenado el proyecto de M. Selfridge por ofrecer obstáculos insuperables.»

IV.

En *La Patria*, de Lima, uno de los periódicos más autorizados y leídos en ambas Américas, se han publicado las siguientes líneas, que nos apresuramos á reproducir:

«Nuestros lectores no ignoran de cuán alto interés sería para el Perú el rompimiento del istmo colombiano, y deben recordar que, ya anteriormente, les habíamos hecho conocer las aprobaciones oficiales dadas al proyecto de nuestro compañero y amigo, Mr. de Puydt, por los jefes de la comision científica peruana, al mismo tiempo que esta condenaba de la manera más formal el nuevo proyecto de canal por la línea del Atrato-Napipi, debido á la fértil imaginacion de M. Selfridge.

»El respetable ciudadano encargado de representar en nuestra República á la Sociedad internacional del Canal Colombiano, fundada en París y dirigida por el ingeniero francés M. Lucien de Puydt, ha tenido la atencion de enviarnos, de parte de este último, un magnífico perfil de dicho Canal Colombiano sin túneles ni exclusas.

»Esta gran vía interoceánica se abre sobre nuestro mar en el golfo de San Miguel, que recibe las aguas del gran río Tuyra, y su boca oriental estará situada en el Atlántico, en el fondo de un vasto puerto llamado Puerto Escondido del Sur.

»A este perfil viene unido un mapa, trazado por M. de Puydt, de la region del Darien que debe atravesar el Canal, anotado por él con preciosas explicaciones.

»Estos diversos trabajos resumen de la manera más clara las dos exploraciones científicas que el citado ingeniero ha dirigido en el territorio del istmo, y á consecuencia de las cuales apoyado en esto por la opinion de los hombres más competentes ha demostrado la practicabilidad de un canal, sin túneles ni exclusas, por la línea indicada, y que no presenta otro obstáculo natural que un collado de 46 metros de altura, abierto en la cadena de la Cordillera que se avecina con el Atlántico.

»En cuanto al presente, nos limitamos á dirigir las más expresivas gracias á M. de Puydt, reservándonos, para despues del estudio que nos proponemos hacer del proyecto, asociándonos de colaboradores competentes en la materia, el darle la grande y amplia publicidad que merece una obra que, el día de su feliz

realización, podrá sin contradicción considerarse como la más colossal de nuestro siglo.»

V.

El *South Pacific Times*, del Callao, con fecha 21 de Agosto último, consagra su primer artículo á esta misma cuestión, articulándolo debido á la pluma de M. Isaac Lawton, uno de los publicistas más eminentes de la prensa inglesa de ambas Américas.

«En el momento, dice, de la apertura del Congreso peruano, nos parece oportuno llamar la atención de sus miembros sobre una cuestión de que ya particularmente se ocupa el gobierno del presidente Pardo, y sobre la solución de la cual ha llegado el momento de pronunciarse de una manera eficaz.»

El autor hace una excursión histórica parecida á la de Mme. Royer, por lo cual no la reproducimos, y continúa:

«Hoy el aumento de población y de civilización en las dos Américas da al rompimiento del istmo una importancia mucho mayor que cuando fueron descubiertas, y la necesidad de una comunicación marítima entre el Atlántico y el Pacífico se ha hecho para nosotros cada vez más urgente, al mismo tiempo que es siempre, y para todos, objeto de los estudios é investigaciones de la ciencia.»

Menciona el colega americano las diferentes exploraciones, que también conocen nuestros lectores, y sigue diciendo:

«El trazado de un canal con esclusas, debido al visionario comandante Selfridge, tendente á reunir las aguas de la bahía de Cupica á las del río Atrato, acaba de ser condenado, por unanimidad, por los miembros de la comisión científica peruana, encargada de explorar dicha línea.»

Después de examinar el proyecto por Nicaragua y fijarse en el puerto de San Juan del Norte, el cual, cuando lo visitaron por primera vez los españoles, era excelente, pero que hoy se encuentra completamente cegado por el fango; dice que, aun así, «esta línea sería la preferible, si el trazado de M. de Puydt no existiese.»

Continúa M. Lawton describiendo á grandes rasgos las exploraciones de Mr. de Puydt; la paralización de su proyecto durante algún tiempo; las discusiones sobre él y el interés que el mismo proyecto ha merecido de las sociedades de geografía de Inglaterra y Francia; las declaraciones, en esta última del capitán de navío Dubrot, (que antes hemos mencionado); la aprobación unánime del proyecto por la comisión encargada de informar de orden del ministro de Marina, presidida por el almirante Jurien de la Graviere, y concluye diciendo:

«Mr. de Puydt ha desplegado tal perseverancia, después de algunos años, en sostener y demostrar la exactitud de sus trabajos, que bien merece el apoyo que hoy le presta su gobierno. Al mismo tiempo que le dirigimos las más sinceras felicitaciones por su éxito, abrigamos la esperanza de que el Congreso peruano va á ocuparse seriamente de esta cuestión, y que este no vacilará en votar los fondos necesarios para que algunos de nuestros ingenieros tomen parte en la nueva exploración proyectada.»

«Ninguna de las Repúblicas de la América del Sur está interesada de una manera más directa y urgente que el Perú en que se abra pronto una comunicación interoceánica, y sería una grave falta en nuestros legisladores si no hicieran lo necesario para asegurar desde el presente al Perú la influencia proporcional á los intereses que él tiene en el pronto éxito de un canal abierto á la navegación interoceánica.»

ADELANTOS INDUSTRIALES.

EL TEMPLE DEL VIDRIO.

Ya no se podrá decir en adelante: «Frágil como el vidrio...»

Veáse lo que leemos en un periódico francés:

Un químico distinguido del departamento de Ain, Mr. Alfred

de La Bastie, acaba de hacer un descubrimiento que debe producir una revolución en la industria.

Se trata de *templar* el vidrio.

El vidrio templado por el procedimiento La Bastie es de cuarenta á cincuenta veces más duro y más sólido que el vidrio ordinario, en el estado frío. Además, resiste como un metal.

Habían ya circulado, aunque discretamente, algunas muestras que pasaban de mano en mano. Se habían visto arrojar desde un primer piso, sobre el empedrado de la calle, vasos de vidrio sin que se rompieran; se habían visto cristales de reloj pisoteados impunemente; pero faltaba aun al nuevo descubrimiento una garantía de experiencias públicas hechas delante de personas competentes.

Estas experiencias acaban de verificarse en Pont d'Ain, ante un inspector de la Compañía de París-Lyon-Mediterráneo, que ha querido darse cuenta de la utilidad que dicha Compañía podría sacar del procedimiento La Bastie.

Sobre una hoja de vidrio de 3 milímetros de espesor, se ha dejado de caer un peso de 100 gramos, aumentando sucesivamente la elevación de la caída hasta la altura del techo de la sala, sin que el vidrio se rompiera.

El experimento se continuó fuera de la estación; el vidrio se colocó en la acera exterior, y el experimentador subió por una escalera apoyada contra el muro, para dejar caer el peso: á una caída desde 5 metros 50, el vidrio resistía todavía; á 5 metros 75, se rompió.

Entonces se pudo observar que el vidrio templado no se rompe estallando en pedazos más ó menos prolongados como el vidrio común; se divide en una infinidad de pequeñísimos cristales, resultado de su nueva composición molecular.

Arrojado al suelo, el vidrio templado rebota produciendo un sonido particular bastante parecido al que resulta al caer una hoja de metal.

El estudio de la resistencia á la acción del calor ha provocado otra serie de experiencias. Una lámina de vidrio templado se ha colocado de plano encima de la llama de una lámpara y ha resistido indefinidamente. Se la ha retirado, y habiéndola sumergido en un cubo de agua, se ha presentado de nuevo chisporroteando sobre la llama, sin que de ninguna manera haya sido rota por el fuego.

El inventor se ha apresurado á sacar privilegios en Francia y en el extranjero; y, queriendo explotar su descubrimiento, está construyendo una fábrica, para lo cual ha reunido todos los albañiles de Bourg. Esta fábrica producirá, sin duda alguna, resultados aun más maravillosos que el pequeño laboratorio que el inventor tiene en su quinta de Richemont.

Es indudable que si la preparación en grande escala y el precio del vidrio templado resultan de buenas condiciones, tanto la industria como las necesidades domésticas deberán un gran servicio á Mr. La Bastie.

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

(Conclusion).

PÁRRAFO SEGUNDO.

Dada la resolución afirmativa del párrafo anterior ¿concurrieron en la propuesta del gobierno y en la aceptación del Banco los requisitos necesarios para que la una y la otra constituyan un contrato obligatorio para ambas partes?

El gobierno propuso al Banco en su comunicación de 1.º de Marzo una indemnización de 6 millones de pesetas:

1.º Por la renuncia de los derechos que la ley de déficit de 2.º Diciembre de 1872 concedió al Banco hipotecario.

»2.º Por la entrega de todas las garantías que poseía por virtud de esta ley.

»3.º Por los perjuicios que ocasionaría su definitiva liquidación y disolución, si el Banco hipotecario, de acuerdo con el gobierno resolviera oficialmente todos los extremos indicados.»

Entre tanto que sobre esta propuesta no recayó la aceptación del Banco, es muy cierto que no constituyó obligación eficaz para el gobierno, porque es inadmisibile y está desechado por la jurisprudencia el parecer de algunos prácticos que han sostenido que, en virtud de lo dispuesto en la célebre ley del ordenamiento de Alcalá, deben constituir obligaciones perfectas las meras *policitaciones*. Libre, pues, fué el gobierno de retirar la que había hecho, hasta que el Banco la aceptó y se la comunicó así oficialmente.

Por no haber usado de esta libertad dió margen á que en el momento en que el Banco aceptó la proposición se convirtiese en contrato por realizar el concurso de las voluntades del promitente y del aceptante sobre una misma cosa: y en efecto, el Consejo de administración del establecimiento contestó al gobierno en 11 del siguiente Abril, diciéndole:

«1.º Que el Banco hipotecario estaba dispuesto á ceder al Banco nacional los derechos que le concedió la ley de 2 de Diciembre de 1872 en sus artículos 15, 16 y 17 para la cobranza de bienes nacionales, emisión de billetes hipotecarios, etc., entregando al Banco nacional los pagarés de bienes nacionales que existían en poder del establecimiento en virtud de lo dispuesto por la misma ley; y que haría esta cesión en cuanto el gobierno la reclamase, mediante una indemnización de 6 millones de pesetas propuesta por el gobierno, que sería abonada al Banco hipotecario en compensación de los derechos que cedía, y como indemnización de los perjuicios que esta cesión podía causarle.

»2.º Que se llamase la atención del gobierno hácia el art. 5.º de la ley de 2 de Diciembre de 1872, en la parte que consigna una garantía en favor de los tenedores de la deuda. El Banco, que no podía entregar voluntariamente un depósito que le estaba confiado por la ley, se sometía en este punto á la resolución del gobierno.

»3.º Que si por consecuencia de la nueva situación creada al Banco, el Consejo de administración lo estimaba oportuno, debería liberar acerca de la liquidación de la Sociedad con arreglo á los estatutos, obligándose á no reclamar ninguna otra indemnización en lo sucesivo, bien se acordara la disolución anticipada, ó bien continuar las operaciones hipotecarias, para las cuales estaba especialmente fundado.»

Trascritas á la letra la propuesta del gobierno y la contestación del Banco, ¿ha habido entre la una y la otra la congruencia necesaria para la existencia del contrato?

El Consejo de Estado, según manifestó al Banco el señor ministro de Hacienda en 29 de Junio último, no estuvo unánime sobre este punto, opinando la mayoría de sus individuos en sentido negativo por haber hecho, según su parecer, el Banco importantes reservas al manifestar su aceptación. Grande es, pero no irresistible, la fuerza moral que no puede menos de tener sólo por serlo el voto de la mayoría de quienes componen la corporación consultiva más respetable del Estado; pero las circunstancias del presente caso son tan perfectamente conocidas, que puede examinarse y discutirse como en pocos la opinión de dicha mayoría sin peligro de incurrir al combatirla en ligeras ó aventuradas afirmaciones, que si parecían siempre dignas de censura, serían verdaderamente indisciplinables haciéndolas contra el dictamen de tan autorizado cuerpo.

La propuesta del gobierno constaba de tres partes. La primera tenía por objeto que el Banco renunciase á los derechos que la ley de su fundación le había concedido. Estos derechos no eran ni podían ser otros que los contenidos en los arts. 15, 16 y 17. Así lo

pone de manifiesto el propio contexto de la comunicación del gobierno y el pensamiento financiero en ella expuesto, como el que aquel se proponía realizar. Pues bien, el Banco se prestó en su comunicación á renunciar estos derechos en la forma y con la extensión con que el gobierno se lo exigía;

La segunda parte de la propuesta tenía por objeto que el Banco entregase todas las garantías que poseía en virtud de la ley (los pagarés de bienes nacionales). También se prestó el Banco á esta entrega al Nacional, que era para quien se le reclamaba, según se manifestaba en la comunicación en que se hacía la propuesta.

Es verdad que el Hipotecario recordaba al gobierno sobre este punto lo dispuesto en el art. 5.º de la mencionada ley, con ánimo, al parecer, de que constase que los valores cuya entrega se reclamaba estaban en su poder en concepto de garantía de los acreedores del Estado, y que por lo tanto no podía disponer de ellos por su propia y exclusiva voluntad; pero á renglón seguido consignaba que, á pesar de esto, *se sometía á la resolución del gobierno*; y como esta era que entregase dichos valores, según se lo había manifestado en la comunicación de 1.º de Marzo, resulta que el Banco aceptaba también de lleno y sin reservas este punto de la propuesta.

La tercera parte de la misma consistía en que se conformase con los 6 millones de pesetas ofrecidos como indemnización por los perjuicios que le ocasionara su definitiva liquidación y disolución, si de acuerdo con el gobierno resolvía oficialmente todos los extremos indicados. El Consejo de administración contestó diciendo que se conformaba con los 6 millones sobredichos por toda indemnización, obligándose á no reclamar ninguna otra, bien liquidase el Banco, bien hubiese de continuar como mero establecimiento de Crédito hipotecario.

¿Hay sustancial diferencia entre lo propuesto por el gobierno y lo contestado por el Consejo de administración del Banco? Realmente no la hay. El gobierno en su comunicación explicaba con toda franqueza y suficiente extensión cuál era el pensamiento que se proponía llevar á cabo. Estaba reducido á «crear una potencia financiera de primer orden, condensar en el nuevo establecimiento todos los valores nacionales y darles nueva vida al amparo del capital propio del nuevo Banco.» Para esto bastábale al gobierno y al establecimiento que quería fundar, que el Hipotecario le entregase los valores nacionales que tenía, renunciando á su depósito y administración y á efectuar la emisión de los billetes hipotecarios. Así también lo manifestaba el mismo gobierno, diciendo á continuación del párrafo que se acaba de transcribir: «Para realizarlo (su pensamiento financiero) es preciso que el Banco hipotecario entregue al Banco Nacional todos los valores que hoy conserva, y que renuncie á los derechos de emisión, realización, etc., que le concedió la ley del déficit del año de 1872.» Nada podía importar, fuera de esto, que el Banco se disolviese ó continuase subsistiendo como meramente hipotecario, sin gozar de más beneficios que los del derecho común. Esto era completamente ajeno al pensamiento del gobierno, al interés del Banco nacional y á las funciones que estaba llamado á desempeñar.

Y que lo dicho debió ser así, lo confirma la reflexión siguiente. El gobierno no podía evitar, aunque el Banco hipotecario acordara su disolución, que inmediatamente se fundara otro de la misma clase ó con igual ó superior capital, para ejecutar las operaciones que como mero establecimiento de Crédito territorial estaba aquel facultado para hacer, porque en el artículo adicional de la ley de 2 de Diciembre se había declarado que los establecimientos de esta clase que se fundasen (y podían fundarse en número ilimitado y sin necesidad de autorización alguna, por haberlo prescrito así la ley vigente de 1869), se regirían por las disposiciones de carácter general de aquella misma ley. A nada, por lo tanto, hubiera conducido obligar á una liquidación anticipada al

Banco hipotecario, puesto que no por esto se evitara para lo futuro la existencia de otro con las mismas facultades, respecto á Crédito territorial, que las que aquel conservaría en el caso que hubiese de continuar subsistiendo despues de la renuncia de derechos que se le proponia. Lo que el gobierno y el Banco nacional necesitaban era que el Hipotecario dejase de ser un establecimiento de derecho comun.

En este sentido, por lo tanto, parece que debe entenderse la propuesta del gobierno, y en este sentido ha sido plenamente aceptada por el Banco.

El gobierno, á pesar de la modificacion ministerial acaecida en el mes de Mayo, persistió en que el Banco no habia de conservar los derechos, cuya renuncia se le habia propuesto en 1.º de Marzo, y llegó á privarle de hecho de todos ellos. Sin duda que el pensamiento del nuevo Sr. ministro de Hacienda, tal como apareció en la *Gaceta* de 26 de Junio, difiere en muchos puntos del que su predecesor habia expuesto al señor gobernador del establecimiento en la tantas veces citada comunicacion. Mas estas diferencias en nada han cambiado la situacion de las cosas en cuanto al Banco se refieren. Lo cierto es que á este se le habia exigido que renunciase á conservar en su poder los pagarés de Bienes nacionales y á cobrarlos á su vencimiento, percibiendo la comision fijada por la ley, y en el decreto de 26 de Junio se dispuso que todos estos valores pasaran al Banco nacional, lo que asimismo se habia propuesto en la comunicacion de 1.º de Marzo. El Hipotecario tenia el derecho de hacer las emisiones de billetes hasta la cantidad de 300 millones percibiendo 1/4 por 100 por via de premio, y pudiéndose reservar para sí mismo la mitad de cuantos se emitiesen, y en el decreto que se acaba de citarse previno que en lugar de estos valores se emitiesen, no por el Banco hipotecario, sino por el Tesoro, 250 millones de pesetas en bonos. Véase, pues, como por este decreto perdió todos, absolutamente todos los derechos que el gobierno le habia propuesto en 1.º de Marzo que renunciase por la indemnizacion de los 6 millones de pesetas. Y habiéndose consumado ya esta pérdida por haberse abierto la suscripcion de los nuevos valores en virtud de la orden de la Junta de la Deuda de 2 de Julio último, y habiéndose además reclamado al Banco hipotecario por la Direccion del Tesoro en 8 de Agosto la entrega de los pagarés de Bienes nacionales que tenia en su poder, y habiéndose, en fin, adoptado por la misma Direccion las disposiciones oportunas para que no continuase ingresando en las Cajas del Banco el importe de los pagarés y de las nuevas ventas de Bienes nacionales, procede en justicia que se abone al Banco la indemnizacion ofrecida y aceptada, ya que entre la oferta y la aceptacion ha habido, por lo dicho, en realidad perfecta congruencia, para que de ella haya nacido un pacto ó convenio obligatorio para ambas partes.

PUNTO TERCERO.

Habiendo denegado despues el señor ministro, en resolucion de 29 de Julio último, el pago de los 6 millones de pesetas, ¿cuál es el recurso de que puede usar el Banco para reclamar y hacer efectivo su derecho?

La orden ministerial de 29 de Julio último es un acto administrativo, que altera los derechos creados por otro anterior entre el Estado y el Banco hipotecario de España.

Puede ser este acto, por consiguiente, materia de la via contencioso-administrativa, única que es procedente para ventilar las reclamaciones que un particular (como en este caso y para el efecto de que se trata lo es el Banco hipotecario) quiera entablar, pidiendo el reconocimiento ó la efectividad de un derecho perfecto que entiende que le corresponde, y que ha sido lesionado por la administracion.

Por otra parte, la orden ministerial sobredicha es de las que causan estado, segun lo dispuesto en el art. 1.º del real decreto de 21 de Mayo de 1853, porque en ella *«se versan reciprocas obliga-*

ciones de la Hacienda y de un particular, y además ha sido adoptada por el ministro de Hacienda.»

Por consiguiente, una vez dictada, no cabe otro recurso que el contencioso-administrativo, segun lo dispuesto en el mismo artículo del decreto que se acaba de citar, puesto que el ministro es la cabeza de la administracion activa, y su resolucion pone fin á la via gubernativa.

Para entablar el recurso contencioso, quizás pudiera sostenerse que tiene el Banco el plazo de *dos años*, con arreglo á lo dispuesto en el art. 17 de la ley de contabilidad de 20 de Febrero de 1850, en que se dispone que: «Ninguna reclamacion contra el Estado á título de daños y perjuicios, ó á título de equidad, será admitida gubernativamente, pasando un año desde el hecho en que se funde el reclamante; quedando á este únicamente el recurso que corresponda por la via contencioso-administrativa, al que habrá lugar como si la reclamacion hubiere sido denegada por el gobierno. Este recurso prescribirá para el trascurso de dos años á contar desde la misma fecha.»

Sin embargo: á fin de evitar los peligros consiguientes á una interpretacion del artículo que acaba de citarse desfavorable al Banco, será prudente que el recurso se entable en el plazo de *seis meses* siguientes al día en que le ha sido comunicada la resolucion ministerial, puesto que este plazo es el generalmente establecido por el art. 3.º del sobredicho real decreto para los casos en que no exista ninguna disposicion excepcional.

Dado por terminado el dictámen, se resume lo que en el va expuesto, diciendo:

1.º El Banco hipotecario de España tiene derecho á que el Estado le indemnice por haberle privado el gobierno de los beneficios que le correspondian por la ley de su creacion y que en ella se expresan, respecto al depósito y cobro de los pagarés de bienes nacionales vendidos, á la investigacion y venta de los que restan por vender, y á la emision de 300 millones de pesetas en billetes hipotecarios.

2.º El Banco tiene asimismo derecho á que por esta indemnizacion le pague el Tesoro 6 millones de pesetas, por haberlo ofrecido el gobierno y el Banco haber aceptado oportunamente este contrato en tal concepto.

3.º El Banco puede acudir por la via contenciosa ante el Tribunal Supremo, pidiendo la revocacion de la orden ministerial de 29 de Julio último, por la que se le denegó el pago de la referida suma, entablando el recurso en la forma expuesta al final de dictámen.

Madrid 11 de Octubre de 1874.—Manuel Cortina.—*Ldo.* Nicolás María Rivero.—*Dr.* Cristóbal Martín Herrera.—*Ldo.* Cándido Nocedal.—*Ldo.* Manuel Silvela.—*Dr.* Eugenio Monteros Rios.

NUEVO PUERTO.

Está decidida en Francia la creacion de un nuevo puerto en el Mediterráneo, en Narbona, donde se formará una bahía y se pondrá en comunicacion con el mar por medio de un canal de 18 kilómetros de longitud, el cual tendrá en fondo útil navegable 60 metros de anchura. En sus dos márgenes, de 15 metros, se establecerá una via férrea para el remolque de las embarcaciones desde el mar hasta Narbona.

El puerto será de los más vastos y ofrecerá á los buques *cuatro mil* metros de muelles provistos de rails. El ante-puerto se formará por escolleras, una de 800 y otra de 1.500 metros, y tendrá una superficie de 50 hectáreas, dragándose su parte central hasta producir un fondo de 10 metros, en un canal de 18 metros de anchura.

Narbona podrá llegar á ser un rival temible para Marsella, porque, casi á igual distancia de la frontera francesa del Este, está en comunicacion con el Norte, el Este y el Oeste, por medio de

as líneas férreas del Mediodía, de Orleans y del Gran-Central.

COMERCIO EXTERIOR DE LA CHINA.

Se han recibido en el ministerio de Estado datos, comunicados por nuestro encargado de negocios en Pekin, sobre el comercio exterior del Celeste imperio.

El valor de todos los productos cambiados en 1873 entre China y las naciones extranjeras ha sido de pesos fuertes 212.147.350, que, comparado con el total de 1872, acusa una disminución en el comercio de pesos fuertes 9.817.073. Las importaciones llegan á pesos fuertes 108.557.287. El decrecimiento del comercio ha afectado mucho más á la exportación que á la importación; pues mientras esta ha disminuido solamente en pesos fuertes 1.166.517, la exportación ha sufrido un descenso de pesos fuerte 8.650.556. Tal diferencia tiene su origen casi exclusivamente en la menor exportación de té, debida al excedente, mayor que de ordinario, de este producto que quedó en los mercados extranjeros á fin de 1872, y al temor que produjo en los exportadores la exagerada aplicación en Inglaterra del *Adulteration Act*. En circunstancias nomarles la importación de mercancías extranjeras debiera ir aumentando todos los años proporcionalmente; pero los impuestos que ilegalmente establecen los mandarines en los distritos del interior bajo la denominación de *li Kin* ahogan todo progreso.

El valor de las transacciones comerciales clasificado por países es la siguiente:

VALORES EN PESOS FUERTES.

	Importación de	Exportación á	Total.
Inglaterra.	32.635.064	58.064.197	90.699.261
Hong-Kong.	38.795.112	12.310.396	51.105.508
India.	25.977.308	3.662.193	29.639.506
Singapoor y Estrechos.	884.479	698.266	1.582.745
Australia.	836.270	3.019.433	3.855.703
Nueva Zelanda.	»	256.359	256.359
Posesiones inglesas de América.	238.756	29.009	267.765
Continente de Europa.	1.023.855	10.231.896	11.255.751
Estados Unidos de América.	379.623	11.762.136	12.141.764
América del Sur.	»	179.932	179.632
Rusia (Odessa).	»	1.509.215	1.509.215
Siberia y Rusia (via Kiat- chta).	1.892	3.075.357	3.077.251
Japon.	4.985.833	1.738.435	6.724.273
Islas Filipinas.	212.356	333.222	545.578
Cochinchina.	738.453	131.607	870.065
Siam.	458.962	250.542	709.542
Java.	295.269	535.444	830.713
Egipto.	8.400	374.793	383.196

Valor de las mercancías reexportadas á países extranjeros pesos fuertes 3.931.106.

La casi totalidad de las exportaciones procedentes de la India y de Hong-Kong consisten en opio. El consumo de esta droga en los mercados chinos en 1873, comparado con el del año anterior, ha aumentado en peses fuertes 1.373.629.

El comercio entre las islas Filipinas y China decrece considerablemente; pues si bien la exportación á nuestro Archipiélago se mantiene con un ligero aumento, la importación de productos de aquel país en los mercados chinos viene sufriendo desde hace algunos años lamentable descenso.

La importación en China de productos filipinos fué en

Pesos fuertes.

1866. 508.229

1867.	790.829
1868.	441.641
1869.	280.995
1870.	359.738
1871.	314.735
1872.	315.221
1873.	212.356

No hay ostensiblemente causa alguna que justifique este decrecimiento, que quizá no tenga otro origen que la estrechez de espíritu mercantil de nuestros comerciantes. Analizando por mercancías el valor total de las importaciones, resulta:

Opio por valor de.	40.636.759
Géneros de algodón.	30.150.230
Idem de lana.	8.324.771
Varios otros tejidos.	158.926
Metales.	4.345.693
Azúcar.	1.133.341
Arroz.	2.015.806
Carbon mineral.	1.267.263
Yem-Sam (raíz empleada en la medicina).	1.221.373
Indigo.	750.736
Fósforos.	340.459
Agujas.	353.726
Maderas tintéreas.	551.306
Cristales para ventanas.	178.703
Mercancías varias.	12.161.971

Comparada con la de 1872, la importación del opio ha aumentado este año en cerca de 2 millones de pesos; y han acrecido también las importaciones de géneros de lana, tejidos varios, azúcar, carbon mineral, yem-sam, indigo y cristales para ventanas; y en algunas mercancías, como géneros de algodón, agujas y arroz, la importación ha disminuido.

CRÓNICA.

Correo de Andalucía. En el Consejo del lunes se trató, entre otros asuntos, de la proposición de la empresa del ferro-carril del Mediterráneo para variar la hora de salida del tren-correo, á fin de facilitar el servicio de trasbordo en Despeñaperros. El gobierno parece que no ha estimado conveniente la variación tal como la propone la empresa.

Suspensión de trenes. La empresa del ferro-carril de Córdoba á Sevilla ha suspendido los trenes-correos que salían á las dos de la tarde de la primera de dichas capitales.

Canje de obligaciones. Hace ocho días que principió en las oficinas de la Deuda pública el canje de los títulos por obligaciones de ferro-carriles, habiendo llegado al número 14.960.

Sellos. Por la Dirección general de la Deuda han sido aprobados los sellos para timbrar las inscripciones por ferro-carriles.

Siniestro. Por despacho telegráfico se ha sabido en Londres que el vapor *Japon*, que venia de Yokohama, se ha incendiado antes de llegar á Hong-Kong el 17 de este mes, pereciendo muchas personas.

Un nuevo telegrama de Hong-Kong, recibido en Londres, el día 21, anuncia que han conseguido salvarse el capitán y la mayor parte de los viajeros.

Aguilas á Lorca. El 15 debieron dar principio las obras de

la vía férrea que ha de unir á Lorca con el puerto de Aguilas; pero es probable no se haya realizado su comienzo, á causa del mal tiempo, que también á alcanzado á la provincia de Murcia.

Gerona á Francia. La Compañía de ferro carriles de Gerona á Figueras y á la frontera, ha solicitado próroga del plazo para la construcción de algunas obras.

Medina á Salamanca. Mientras algunos periódicos anuncian la probabilidad de que sea considerable este año la importación de trigos y harinas en el extranjero, hay muy estensas cosechas en la provincia de Salamanca donde el trigo se vende á 27 rs. y con escasa demanda. A esta paralización contribuye el no haberse abierto al público á principios de este mes como se anunció, la sección del ferro-carril de Medina del Campo á Cantalapiedra, del ferro-carril del primer punto á Salamanca.

Delitos en las líneas. Se ha escitado el celo de las autoridades judiciales del territorio de la audiencia de Granada, para que, en caso de ocurrir en las vías férreas algun delito grave, se constituyan inmediatamente que de ello tengan conocimiento en el lugar del siniestro á formar las primeras diligencias con toda prontitud, procurando la menor detención posible de los trenes, por los perjuicios que se irrojan al servicio.

Hundimiento. Por efecto de haberse desprendido unos 10.000 metros cúbicos de tierra en el kilómetro 15, ha quedado interceptada la carretera de Logroño á Cabañas, entre Fuentmayor y Cenicero.

Junta sindical de la Bolsa. La candidatura para Junta sindical del Colegio de agentes de cambios de Madrid para el año próximo, la componen los Sres. Reig, como síndico, Garay, Bayo y Palacios, como adjuntos y Arco como secretario. Esta es la candidatura compuesta por la Junta saliente, existiendo otra que pedremos llamar de oposicion en la que figuran los Sres. Rodriguez Ayalde, síndico; Vazquez, Neira y Cervigon, vocales, y Andrade, secretario.

Hay quien cree, sin embargo, que será reelegido el Sr. San Juan, que tan buenos servicios ha prestado al colegio de agentes.

Ferro-carril minero. El domingo pasado celebraron una reunion con el Director general de Obras públicas Sr. Peñuelas, en el ministerio de Fomento, los Sres. Anglada, Villanova, Bremon (D. Luciano), Cisneros y Garcia Castro, ex-diputados y personas influyentes de Almería, para ocuparse de asuntos de gran interés para el ferro-carril minero de aquella provincia.

Tarragona á Barcelona. Se están practicando con gran actividad, desde hace dias, los trabajos necesarios para que cuanto antes puedan circular los trenes desde Tarragona á Barcelona. No dudamos que muy pronto aquellos trabajos estarán terminados, y es de esperar que también pueda rehabilitarse dentro de poco la línea de Valencia á Tarragona.

Dimision. El Consejo de administracion del ferro-carril carbonífero de Aragon, ha admitido la renuncia de los cargos de Director gerente y vocal del Consejo á D. Antonio Ibarrola.

Derechos sobre los trigos. Dice un diario que el gobierno ha desestimado una instancia de varias compañías de ferro-carriles pidiendo se eleven los derechos de aduanas establecidos para los trigo extranjeros y su harinas,

Si la noticia es cierta, el gobierno ha hecho perfectamente.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

Banco de Málaga.—Conforme á lo dispuesto en la real orden de 21 de Agosto de 1858 y en los artículos 25 de los estatutos, 31 y 39 del reglamento general, deberá celebrarse en 1.º de Febrero del año próximo venidero junta general ordinaria de accionistas en la sala de sesiones de este establecimiento, Alameda, núm. 1, á la hora de las once de la mañana, para dar cuenta de las causas que han provocado la fusion y liquidacion de esta Sociedad y demás particulares del mayor interés.

TITULOS Y DIVIDENDOS.

Compañía del ferro-carril de Langreo en Asturias.—Por acuerdo del Consejo se abre el pago de un dividendo de 4 escudos á cuenta de los beneficios realizados en el año actual:

En Madrid, calle de Alcalá, núm. 29.

En Gijón, oficinas del ferro carril.

Madrid 20 de Diciembre de 1874.—El secretario, Aurelio Rico.

Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona.—Celebrados los sorteos públicos el 18 del actual, segun estaba anunciado, para la amortizacion de obligaciones hipotecarias en esta Compañía, correspondientes al segundo semestre del presente año, ha designado la suerte para ser amortizadas las que llevan los números siguientes:

Ciento ochenta y siete obligaciones al 6 por 100, números 2.001—2.455—2.869—3.515—4.363—6.612—7.228—7.677—10.742—10.748—10.749—11.575—11.674—12.194—14.364—14.525—14.811—15.318—15.559—15.906—16.633—17.496—18.371 á 18.380—19.346—19.925—20.105—20.763—20.769—21.553—21.611—21.675—21.947—21.995—22.775—22.819—24.077—21.926—27.225—28.283—30.819—31.095—31.185—31.777—32.081 á 32.090—32.238—32.348—31.716—32.737—33.470—34.174—34.179—34.377—34.719—35.077—35.612—36.298—37.046—38.084—40.957—40.959—41.710—42.994—42.995—43.186—45.025—45.422—45.424—45.460—47.061 á 47.070—47.286—47.287—50.294—51.361—51.424—51.425—53.617—60.875 á 60.884—68.465 á 68.474—73.536—73.538—73.540—73.543—79.825 á 79.834—83.085 á 83.094—88.055 á 88.064—89.045 á 89.154—90.335 á 80.344—92.795 á 92.804.

Diez obligaciones al 5 por 100, números 281 á 287—290—1.658 y 1.844.

Catorce obligaciones al 3 por 100, série A, números 8.599—12.633—17.721 á 17.730—17.750 y 22.447.

Catorce obligaciones al 3 por 100, série B, números 31—18.244—23.401 á 23.410—26.171 y 26.178.

Sesenta y nueve obligaciones de Pamplona, números 35.729—35.779—35.787—35.815—35.816—35.826—35.851—35.905—35.914—35.921—35.922—38.293 á 38.295—38.298 á 38.318—135.710—135.716—135.717—135.746—135.780—135.816—135.822—135.859—135.874—135.882—138.412 á 138.419—138.422 á 138.428 y 138.462 é 138.470.

Los poseedores de dichos títulos pueden presentarlos al cobro bajo factura desde el día 2 de Enero próximo, todos los no feriados, de once de la mañana á tres de la tarde, en la Caja de la Compañía, sitas en Madrid, Atocha, 20, segundo; en Barcelona, en la estacion de la misma ciudad, y en París, rue de la Victoire, 56.

Madrid 21 de Diciembre de 1874.—El administrador delegado. José Gomez Acebo.

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

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

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

Lo que, por acuerdo del Consejo de 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 Lamartinire.

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 vencido en 1.º de Enero próximo, se efectuará desde el siguiente día 2, con deducción de Rvn. 0'95 (francos 0'25) por cupon importe de los derechos percibidos por el Tesoro francés:

En Madrid, en la Caja de la Compañía.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Siguen á este anuncio fechado en Zaragoza y suscrito por don Miguel Ayllón y Altolaquirre, las numerosas variaciones á que se refiere.)

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 impresión, 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.

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

GRAN FÁBRICA DE JABONES SUPERIORES.

CONSERVACION

48 RS. ARROBA

BLANCURA

DE

26 LIBRAS.

DE LAS



ROPAS LAVADAS CON ELLOS.

SE SIRVEN Á DOMICILIO:

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

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

AGENDA DE BUFETE PARA 1875, DESDE 2 PESETAS HASTA 3 pesetas 75 céntimos.

Agenda de bolsillo para 1875, desde 1 peseta hasta 19.

Agenda médica para 1875, desde 2 pesetas hasta 19 pesetas 50 céntimos.

Agenda de la lavandera para 1875, desde 50 céntimos de peseta hasta 63 céntimos.

Calendario americano para 1875, desde 50 céntimos de peseta hasta 3 pesetas.

Calendario americano unido al de cuadro para 1875, desde 2 pesetas 50 céntimos hasta 3 pesetas.

Estos libros de utilidad para todo un año, no necesitan ya elogios: sus precios tan módicos los han hecho accesibles á todas las fortunas.

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

MECHAS DE SEGURIDAD**PARA BARRENOS.**

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

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

CATORCE VECES PREMIADOS

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

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

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

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.**AÑO XIX.**

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

GACETA INTERNACIONAL.

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

Redaccion: 12, rue Livourne, Bruselas.

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

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

VAPORES DE MEDITERRÁNEO Y CETTE.

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

INDICADOR DE LOS CAMINOS DE HIERRO**DE****ESPAÑA PORTUGAL Y MEDIODIA DE FRANCIA.****PRECIO 2 REALES.**

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

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

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

PRECIO EN TODA ESPAÑA: 2 REALES.

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

PRECIO DE SUSCRICION POR UN AÑO: 24 REALES

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

FABRICA DE HIERRO,**HERRERIA DE NUESTRA SEÑORA DEL REMEDIO,****PROPIETARIOS, Y. y C. GIRONA.****BARCELONA.**

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

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

Especialidad en flejes ó aros para pipería y cubos.

Se fabrica toda clase hierros.

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

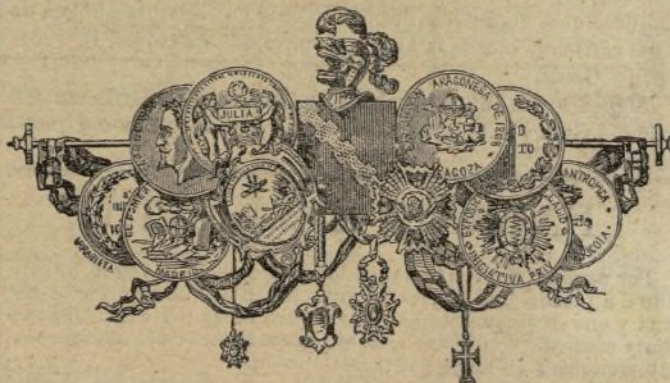
GRAN FOTOCRAFÍA DE E. JULIÁ.

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

CASA CREADA POR EL EN 1855,

y enriquecida constantemente con cuantos inventos se verifican.

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



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



VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPANIA

LINEA TRASATLÁNTICA.

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

Salidas de Cádiz. el 30 de cada mes.

Salidas de Santander. el 15 de id.

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

LINEA DEL LITORAL EN COMBINACION CON LAS SALIDAS TRASATLANTICAS.

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

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

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

LINEAS.	PERIODO de explotacion.	1874.					1873.		Diferencia sobre 1873.				
		VIAJEROS.		Mercan- cias.	TOTAL GENERAL de productos.		TOTAL GENERAL de productos.		BRUTOS.		Kilométricos.		
		Número.	Producto		Brutos.	Kilomts.	Brutos.	Kilomts.	En mas.	En menos.	En más.	En menos.	
Madr. á Alic. y Toledo													
Madrid á Cartagena...	12 al 18 Dic.	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 Córdoba.													
Norte de España.....	2 al 8 Dic.	"	"	"	828.193	605'10	300.043	552'53	28.553	"	9'52	"	
Tudela á Bilbao.....													
Valencia á Almansa y													
Tarragona.....													
Sevilla á Cádiz.....	19 al 25 Nov.	3.483	58.620	269.715	268.335	106.889	"	"	"	"	"	"	
Córdoba á Sevilla.....													
Zaragoza á Barcelona.													
Barcelona á Pamplona.													
— á Francia.....													
— á Tarragona.....													
— á Sarriá.....													
Lérida á Reus y Tarrag.	3 al 8 Dic.....	"	"	"	110.877	797'68	151.739	1.113'24	"	48.832	"	39'19	
Alar á Santander.....													
Langreo á Gijón.....													
Palencia á Leon.....													
Córdoba Málaga.....													
Medina á Zamora y Vi-													
go á Orense.....	26 al 2 Dic.....	"	"	"	186.359	"	262.964	"	"	76.505	"	"	
Ciudad-Real á Badajoz.													
Utrera á Moron.....													

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 19 AL 25 DE DICIEMBRE DE 1874.

FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES.
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	12 60	12 65	12 70	12 65	1 60	
Títulos del 3 por 100 consolidado, pequeños....	12 65	13 70	12 65	12 65	12 65	
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior....	16 80					
Deuda del personal....						
Material del Tesoro no preferente con interés....						
Bonos del Tesoro....	49 15	48 ..	47 20	47 20	47 50	
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 ..	102 ..	102 20	
ACCIONES DE CARRETERAS GENERALES.—6 ^o /o anual						
Emisión 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 ..	24 10	24 20	24 30	23 30	
Idem id. (nuevas) de 2.000 rs....	28 ..	23 50	23 85	23 90	23 70	
Idem id. id. de 20.000 rs....	23 50		23 75			
Idem id. id. (nuevas) de 20.000 rs....						
Acciones de Banco de España....	135 ..	130 ..	138 ..	138 ..	138 ..	
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla....						
Banco popular español de Barcelona....						

CAMBIOS OFICIALES.

	Daño.	Beneficio
Albacete.....	.. ..	1/4
Alicante.....	.. ..	1/4
Almería.....	.. ..	1/2
Avila.....	1/2 ..	
Badajoz.....	.. ..	1/4
Barcelona.....	.. ..	1
Bilbao.....	.. ..	1/4
Burgos.....	.. ..	1/4
Caceres.....	1/2 ..	
Cádiz.....	.. ..	3/8
Castellón.....	par ..	
Ciudad-Real.....	1/4 ..	
Córdoba.....	par p.	
Cornu.....	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.....	.. ..
Oviedo.....	.. ..	1/8
Palencia.....	par ..	
Pamplona.....	.. ..	1/4
Pontevedra.....	.. ..
Salamanca.....	1/4 ..	
San Sebastián.....	.. ..	1/2
Santander.....	.. ..	1/3
Santiago.....	7/8 ..	
Segovia.....	1/2 ..	
Sevilla.....	.. ..	1/2
Soria.....	1 ..	
Tarragona.....	.. ..	1/2
Teruel.....	par ..	
Toledo.....	3/4 ..	
Valencia.....	.. ..	3/8
Valladolid.....	.. ..	1/4
Vitoria.....	.. ..	3/8
Zamora.....	1/4 ..	
Zaragoza.....	par ..	
Londres, a 90 d/f.....	49 1/5 ..	
Paris, a 8 d/v.....	5 08 ..	
Hamburgo, a 8 d/v.....	.. ..
Genova, a 8 d/v.....	.. ..

BOLSA DE BARCELONA.—MOVIMIENTO DEL 16 AL 22 DE DICIEMBRE.

FONDOS PÚBLICOS.	DIA 16.	DIA 17.	DIA 18.	DIA 19.	DIA 21.	DIA 22.
Títulos del 3 por 100 consolidado, al contado....	12 90	12 60	12 40	12 57	12 53	12 50
Títulos del 3 por 100 consolidado, a plazo....	17 65	17 50	17 40	17 50	17 65	17 50
Títulos del 3 por 100 consolidado exterior....						
Bonos del Tesoro....						
Sociedad catalana general de crédito....	57 50	57 25	57 50	57 50	57 50	57 50
Banco de Barcelona....	90 ..	90 ..	91 ..	91 25	91 ..	91 ..
Crédito mobiliario barcelonés....						
Caja barcelonesa....						
Sociedad de crédito mercantil....	26 55	26 ..	26 40	26 50	26 50	26 50
Camino de Barcelona a Francia....	40 65	39 90	40 25	40 25	40 50	40 50
— de Tarragona a Barcelona....	62 ..	62 ..	60 50	61 ..	60 50	60 25
— de Zaragoza a Barcelona....	27 40	27 30	27 ..	27 25	27 25	27 25
Canal de Urgel....						
Arumbrado por el gas en Barcelona....			124 ..			

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS
de los	de	reembolse-		de los	de la	le	
EMPRÉSTITOS.	OBLIGACIONES.	ble.	FIJO.	VENCIMIENTOS.	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	789.698	1.900	57 3.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid a Zaragoza y Alic	Paris 12 de Dic..... 218 *
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.		Norte.....	— — — — 204 50
1859.....	92.618	2.000	57	Enero.—Julio.	desde 1864 99 —	Zaragoza a Barcelona...	Bruselas 10 Dic..... 310 *
1859.....	177.044	1.900	3 %	Enero.—Julio.	99 —	Zaragoza a Pamplona...	— — — — 129 *
1858.....	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	desde 1861 47 —	Córdoba a Málaga.....	— — — — 58 *
1858.....	290.000		57	Enero.—Julio.	desde 1861 47 —	Córdoba a Sevilla.....	— — — — 225 *
1858.....				Enero.—Julio.	desde 1861 47 —	Sevilla a Jerez.....	— — — — 65 *
1858.....	8.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1861 47 —	Ciudad-Real a Badajoz...	— — — — 43 *
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Barcelona a Francia.....	Barcelona..... 47 50
1862.....				Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Targ. a Martorell y Barc	— — — — 95 25
1862.....				Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Noroeste.....	Bruselas 10 Dic..... 59 *
1862.....				Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Lérida a Reus.....	Paris 12 de Dic..... 23 *
1862.....				Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Barcelona a Gerona.....	Barcelona..... 97 *
1862.....				Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Almansa a V. y Tarrag.	— — — — 17 50
1862.....				Enero.—Julio.	desde 1866 42 —	Tudela a Bilbao.....	Bilbao 1.ª serie ..
1871-72.....	11.000	1.900	66 50	Febrero.....	desde 1874 50 —	Villalba a Segovia.....	Madrid..... 665 *
1871-72.....				Febrero.....	desde 1874 50 —	Gran Central-Peninsular	

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

ÍNDICE

DE LAS

MATERIAS CONTENIDAS EN EL TOMO XIX

EN LA

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

CORRESPONDIENTE AL AÑO DE 1874.

A.

Abordajes, p. 567, 631, 661.
Acreedores extranjeros, p. 371.
Adelantos industriales, p. 824.
Agentes dinámicos, p. 742.
Agricultura, p. 185, 246.
— Escuela de Aranjuez, p. 611, 724.
A «La Epoca», p. 305.
Al Sr. Director de Comunicaciones p. 289.
Alza de los fondos, p. 483.
Anuario de los ferro-carriles, p. 179.
Año 1873 (El) p. 1.^a
— 1874 (El) p. 817.
Aparatos de salvamento, p. 120.
A pequeña velocidad, p. 714.
Arsenal de Fou Teheou (El) p. 619.
¡Así se escribe la historia! p. 33.
Asociación nacional de Contribuyentes, p. 209.
Ataque á un tren, p. 170.
Aumento de la Deuda (El) p. 49, 65.

B.

Balances comparados de los bancos, p. 104.
Banco de Castilla, p. 91, 197, 218, 293, 379, 444, 507, 523, 652, 779.
Banco de Castilla (Cuestión del) p. 625.
— de España, p. 149, 167, 293, 373, 443, 507, 716.
— de Zaragoza, p. 315, 458, 523.
— hipotecario de España, p. 218, 299, 363, 403, 424, 684, 715, 725, 744, 760, 773, 779, 791, 803, 824.
Banco hipotecario (Cuestión del) p. 468.
— Nacional, p. 100, 129, 130, 193, 727.
— Territorial de España, p. 280, 355, 753.
Bancos (Noticias de) p. 612.
— de provincias (Los) p. 292.
— populares, p. 697.
Berlinas (Nuevas) p. 570.
Bibliografía, p. 762.
Billetes al portador, p. 113.
— de Banco y títulos de la Deuda, p. 474.
— de Banco perfeccionados, p. 362.
Bolsa, (La) p. 339, 421.
— (La) p. 338,

C.

Cable del Pacifico, p. 522.
— entre América y Asia p. 21.
Cables brasileños (Los) p. 345.
Caldera tubular (Nueva) p. 41.
Calefacción de los carruajes, p. 119, 554.
Cajas de ahorros, p. 707.
Camino que anda, (Un) p. 280.
Caminos de hierro en Rusia, (Los) p. 566.
— de hierro (Estadística de los) p. 562.
Campana de buzo (Nueva) p. 698.
Canal colombiano, p. 646, 789, 807, 822.
— de Cinco-Villas, p. 147.
— de Suez, p. 21, 115, 217, 279, 294, 326, 618, 746, 794.

Canal interoceánico, p. 345.
Cañones Krupp, p. 453.
Carbon Raimaekers, p. 41.
Carbones (Véase embarque de los)
— en Inglaterra (Los) p. 117, 137.
Cargo injusto, p. 628.
Carlistas y los ferro-carriles (Los) p. 259.
Carreteras de la provincia de Córdoba, p. 771.
Carruaje colosal, p. 377.
Catástrofe de Montesa, p. 597.
— del puente de Sumideros, p. 548.
Catastrofes marítimas (Grandes) p. 103.
Cierre de las portezuelas de los vagones, p. 571.
Circular de Correos (La) p. 51.
Círculo de la Union Mercantil, p. 434, 484.
Círculo de marcar (Nuevo) p. 37.
Combustible (Nuevo) p. 407, 474.
Combustion de la hulla, p. 22.
Comercio de las principales naciones (El) p. 564.
— de España, p. 89.
— de Inglaterra, p. 793.
— de la China, p. 827.
— de países extranjeros, p. 103.
— exterior, de Puerto-Rico p. 739.
— inglés en Oriente, p. 697.
Compañías de Obras públicas, p. 225, 706, 723.
Complemento, p. 195.
Comunicaciones postales y telegráficas, p. 21.
Comunicado, p. 554.
Concesión de Estudios, p. 114.
Conferencia internacional de ferro-carriles, p. 691.
Conferencia monetaria, p. 18, 86.
Congreso internacional de Bruselas, p. 438.
— postal, p. 695.
Construcciones navales en Italia, p. 120.
Correo tubular, p. 185.
Correos del Pacifico, p. 90.
Correspondencia, p. 804.
Contumacia, p. 242.
Convenio monetario (Nuevo) p. 116.
Cosecha de 1874, p. 564, 598.
Crédito moviliario español, 428, 443, 458, 572, 604, 668, 787.
Crisis en Cuba (La) p. 51.
Crisis financieras e industriales en el porvenir (Las) p. 756.
Crisis industrial de Inglaterra, p. 810.
Crónica, p. 10, 25, 42, 58, 73, 90, 107, 121, 139, 155, 170, 186, 202, 217, 234, 249, 264, 282, 297, 313, 330, 346, 363, 378, 395, 411, 426, 442, 459, 475, 491, 506, 522, 538, 555, 572, 587, 603, 619, 634, 650, 666, 684, 699, 714, 730, 747, 763, 778, 795, 811, 827.
Cotizaciones oficiales, p. 16, 32, 48, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 176, 192, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368, 384, 400, 416, 432, 448, 464, 480, 496, 512, 528, 544, 560, 576, 592, 608, 624, 640, 656, 672, 688, 704, 720, 736, 752, 768, 784, 800, 816, 832.
Cuadros comparativos de ingresos, p. 15, 31, 47, 63, 79, 95, 111, 127, 143, 159, 175, 191, 207, 223, 239, 255, 271, 287, 303, 319, 335, 351, 367, 383, 399, 415, 431, 447, 463, 479, 495, 511, 527, 543, 559, 575, 591, 607, 623, 639, 655, 671, 687, 703, 719, 735, 751, 767, 783, 799, 815, 831.

CH.

Choque, p. 164

D.

Daltonismo (El) p. 426.
 Dato consolador, p. 787.
 — tristísimo, p. 563.
 David Livingstone, p. 200.
 Densidad de los ferro-carriles, p. 554.
 Derecho diferencial de bandera, p. 290.
 Desarrollo de las líneas férreas desde 1850, p. 776.
 Descubrimiento fenomenal, p. 354.
 Destrozos en la línea de Zaragoza, p. 533.
 Deuda pública, p. 516.
 Deudas, p. 120.
 Dictadura económica (La) p. 419.
 Direccion de los globos, p. 41.
 Discusion que promete (Una) p. 402.
 Documentos oficiales, p. 4, 19, 39, 52, 67, 84, 101, 115, 132, 164, 180, 197, 215, 230, 278, 293, 310, 325, 372, 389, 422, 437, 454, 469, 485, 500, 515, 532, 549, 565, 579, 596, 614, 629, 660, 683, 692, 709, 757, 772, 788, 805, 820.
 Dos millones de multa, p. 386, 402.

E.

Economías (Las) p. 403.
 Economías y las Obras públicas (Las) p. 497.
 Efectos timbrados (Véase Recargo á los) p. 442.
 El «Ejemplo» (A) p. 595.
 Embarque y desembarque de los carbones, p. 245.
 — de soldados enfermos, p. 98.
 — de los trenes, p. 762.
 Empresa A. Lopez y compañía (La) p. 738.
 Empréstito Krupp, p. 442.
 Entrada al barrio de Argüelles, p. 770.
 Entrega de los pagarés (La) p. 309.
 Escolares productores, p. 161.
 Escuela de agricultura de Aranjuez, p. 611, 724.
 Esencia de rosa, (La) p. 747.
 España en el Congreso de Lille, p. 617.
 Especulacion singular, p. 474.
 Estacion muerta (La) p. 763.
 Estaciones de salvamento, p. 154, 506.
 Estadística de los caminos de hierro, p. 562.
 — del papel, p. 183.
 — minera de la Gran-Bretaña, p. 602.
 Expedicion al polo, p. 664.
 — (Nueva) p. 795.
 Exploracion del polo, p. 603.
 Explotacion de San Juan de las Abadesas, p. 391.
 Exportacion de Filipinas en 1873, p. 233.
 Exposicion de Filadelfia, p. 245, 770, 821.
 — de flores (Segunda) p. 362.
 — de Madrid para 1875, p. 355.
 — de 1873, p. 177, 232, 247, 262, 311, 328.
 — internacional de Chile en 1875, p. 344.
 — marítima y fluvial, p. 712.
 — nacional p. 3.
 — — Distribucion de premios, p. 226.
 — regional del Este, p. 306, 339, 385, 629.
 Exposiciones de Madrid, p. 98.
 — (Empresa de) p. 133.

F.

Fabricacion del papel, p. 618.
 «Faraday» (El) p. 633.
 Faros, p. 762.
 Ferro-carril asiático, de Europa á las Indias, p. 759.
 — Compostelano, de Santiago á Carril, p. 13.
 — Continental, p. 581.
 — de Alar á Santander, p. 517, 535, 552.
 — — Almansa á Valencia, p. 343, 360.
 — — Almeria á Málaga (Un) p. 353.
 — — Asturias, p. 483.
 — — Barcelona á Francia, p. 308.
 — — Barcelona á Sarriá, p. 730, 805.
 — — Ciudad-Real á Badajoz, p. 373.
 — — Córdoba á Sevilla, p. 3, 5.
 — — Galdames á Sextao, p. 595.
 — — Galicia, p. 324.
 — — Girona á la frontera francesa, p. 227.

Ferro-carril de Granada á Bobadilla, p. 435.

— — Langreo, p. 326.
 — — Madrid á Zaragoza y Alicante, p. 582, 598, 614.
 — — Mallorca, p. 148, 168, 601.
 — — Medina á Salamanca, p. 213, 228, 331, 508, 691.
 — — Medina á Zamora, p. 114, 520, 534, 550, 569.
 — — Mérida á Sevilla, p. 324.
 — — Orense á Vigo, p. 483.
 — — Riotinto, p. 277.
 — — Rusia á las Indias, p. 581.
 — — San Juan de las Abadesas, p. 52.
 — — Sevilla á Huelva, p. 54, 71, 87, 243.
 — — Sevilla á Jerez y Cádiz, p. 625, 673, 679, 680, 705, 721, 737, 738, 819.
 — — de la Mancha, p. 792.
 — — del Noroeste de España, p. 410, 529, 545, 561, 577, 593, 609, 626.
 — — del Norte de España, p. 198; 470, 488, 711.
 — — del Tajo, p. 501, 681, 690.
 — — del Vesubio, p. 602.
 — — Tarragona á Martorell y Barcelona, p. 59, 106, 123, 171, 251, 294, 331, 459, 576.
 — — Tarragona á Reus, p. 231.
 — — Zaragoza á Pamplona y Barcelona, p. 6, 438, 456, 471, 490, 503.
 — — Canadá-Pacífico, p. 360.
 — — Granadino, p. 514.
 — — Gran Central Asiático, p. 359.
 — — Gran central Peninsular, p. 803.
 — — Inter-continental, p. 804.
 — — Interoceánico é internacional, p. 279.
 — — Mejicano, p. 311.
 Ferro-carriles alemanes, p. 580.
 — — austriacos, p. 20.
 — — baratos (Los) p. 758.
 — — de Andalucía, p. 641, 657.
 — — de Turquía de Asia, p. 711.
 — — españoles (Los) p. 244, 261, 310, 342.
 — — europeos, p. 273.
 — — extranjeros, p. 4, 20, 38, 53, 68, 86, 102, 116, 132, 147, 165, 181, 197, 216, 230, 244, 261, 278, 294, 325, 341, 357, 372, 390, 406, 424, 438, 455, 473, 487, 500, 516, 532, 550, 565, 580, 596, 614, 629, 644, 660, 684, 693, 711, 726, 741, 757, 789, 805.
 — — franceses, p. 565, 793.
 — — gallegos, p. 259, 275.
 — — hispano-americanos, p. 341.
 — — ingleses (Los) p. 729.
 — — italianos, p. 580.
 — — norte-americanos, p. 580.
 — — peninsulares, p. 260, 391, 407, 424, 436, 454, 473, 487, 531, 630, 643, 703, 725, 740, 787.
 — — peruanos, en 1873, p. 165, 182.
 — — turcos, p. 741.
 — — y las carreteras, (Los) p. 213.
 Filipinas (Minas de oro y de hierro de) p. 86, 104.
 «Fondos públicos» (Los) p. 163.
 Fósforos (Los) p. 453, 586.
 Fracmento de un artículo humorístico, p. 533.
 Freno (Nuevo) p. 184.
 Freno de aire comprimido, p. 666.
 Frenos, p. 713.
 Fundaciones de los puentes del Este de los Estados-Unidos, pág. 72.
 Fusion de las líneas del Norte y de Alar, p. 70, 101.

G.

Gaceta industrial (A la) p. 801.
 Gaceta internacional, p. 162.
 Gaceta universal, p. 453.
 Ganaderia, p. 121.
 Ganaderia prusiana (Estadística de la) p. 136.
 Gas atmosférico, p. 119.
 Gas de agua, (El) p. 136, 151.
 Gas de naphtha, p. 474.
 Gestion incoherente del globo, p. 424.
 Gran Central peninsular, p. 803.
 Gruta de Montana (La) p. 186.
 Guia de los accionistas, p. 11, 26, 43, 59, 74, 92, 108, 123, 140, 156, 187, 171, 203, 219, 234, 251, 266, 283, 300, 315, 332, 347, 364, 380, 396, 412, 428, 444, 460, 476, 492, 508, 524, 540, 556, 572, 588, 604, 620, 636, 652, 668, 685, 700, 716, 732, 748, 764, 779, 795, 812.

H.

- Hacienda de los moderados y la de los economistas (La) p. 465.
 Hazañas carlistas, p. 407, 614.
 Hierro en los Estados-Unidos (El) p. 743.
 Huelga de los mineros en Inglaterra (La) p. 728.
 Hulla asturiana, p. 729.
 — (Produccion de la) p. 793.
 — (Trituracion y carga de la) p. 777.

I.

- Incendios, p. 405.
 Industria catalana, p. 309, 322.
 — del hierro (Situacion general de la) p. 586.
 — jabonera de Madrid (La) 200.
 Ingresos (Véase cuadro comparativo).
 — de Alar á Santander, p. 123.
 — de los ferro-carriles peninsulares, p. 178, 229.
 — y valores de los ferro-carriles, p. 163.
 Importacion de oro, p. 469.
 Impuesto sobre el carbon, p. 453.
 Inventor del para-rayos (El) p. 537.
 Investigadores del timbre (Los) p. 291.
 Isla de Cuba y sus caminos de hierro (La) p. 584, 600; 616, 632, 647, 661.

J.

- Jardin de Aclimatacion en Sevilla (Un) p. 35.
 — — de París, p. 602.

K.

- Krupp (El) p. 698.

L.

- Lago Tititaca (El) p. 618.
 Lámparas de seguridad, p. 810.
 Las cosas en su lugar, p. 242.
 Legislacion de Bolsa (La nueva) p. 449.
 Libros recibidos, p. 395, 555, 571.
 Liga de contribuyentes (La) p. 290.
 Líneas cortas (Las) p. 777.
 Líneas férreas (Situacion de las) p. 612.
 Locomotora para carreteras (Notas sobre la) p. 88, 118.
 Locomotoras sin fuego, p. 761.

M.

- Madrid 9 de Agosto, p. 497.
 Mala de la India (La) p. 216.
 Manifestaciones de la opinion, p. 433.
 Máquinas de vapor, p. 644, 697.
 Mar de Shara (El) p. 505.
 Mareas (Nueva explicacion de las) p. 666.
 Masoneria (La) *Variedades*, p. 185.
 Mata-fuegos de Bañolas, p. 387, 420.
 Material de ferro-carriles, p. 231.
 Metales preciosos, p. 634.
 Minas de hulla en Rusia (Las) p. 378.
 — de oro de Victoria, p. 345.
 — de oro (Nuevas) p. 153.
 Mineral de hierro, p. 743.
 Minería, p. 650, 697.
 Minería (Explosiones) p. 697.
 Mineros ingleses (Los) p. 742.
 Momentos presentes de la Hacienda, p. 369.
 Motor asombroso (Un) p. 154.
 — eléctrico magnético (Nuevo) p. 245:
 — Schmid, p. 153.
 Moviliario y el Norte de España (El) p. 711.
 Movimiento de los ferro-carriles prusianos, p. 618.
 — de las ideas económicas, p. 694.
 Multa de dos millones, p. 402.

N.

- Nácion, p. 665.
 Navegacion, p. 120, 649, 706, 777.
 Naufragio de «La Pace», p. 606.
 Ni desaliento, ni excesiva confianza, p. 145.
 Nieves y temporales, p. 806, 821.
 Noticias astronómicas y geográficas, p. 648.
 — de bancos, p. 612.
 — del extremo Oriente, p. 57, 538.
 — financieras, p. 69.

Noticias técnicas, p. 665.

Nuestra actitud en la cuestion de Sevilla á Jerez y Cádiz, página, 721.

Nueva caldera tubular, p. 41.

Nueva explicacion de las mareas, p. 666.

Nuevas berlinas, p. 570.

Nuevo círculo de marcar, p. 37.

Nuevo puerto, p. 826.

O.

Obligaciones de ferro-carriles, p. 370.

Obligaciones de los ferro-carriles españoles, p. 16, 32, 48, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 176, 192, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368, 384, 400, 416, 432, 448, 464, 480, 496, 512, 528, 544, 560, 576, 592, 608, 624, 640, 656, 672, 688, 704, 720, 736, 752, 768, 784, 800, 816, 832.

Obras públicas (Compañías de) p. 706, 723.

— (Memoria sobre las) en 1870, 1871 y 1872, página, 337.

— en España, (Las) p. 517.

— y la guerra civil (Las) p. 132.

Ojeada retrospectiva, p. 69.

Otro artículo de «La Liberté», p. 738.

P.

Pagos en metálico, p. 436.

Pampas en Londres (Las) p. 571.

Papel (Fabricacion del) p. 618.

Para-rayos (Véase inventor de los)

Parque de Madrid (El) p. 99, 210.

Perfeccionamientos de la telegrafia, p. 537.

Periódicos franceses á la cuestion de Sevilla á Cádiz (Los) página 689.

Piedra artificial (Fabricacion de la) p. 246.

Planes de Hacienda (Los) p. 324.

Poblacion del Mundo, p. 537.

Polbacion de los Estados-Unidos, p. 586.

«Porvenir» de Sevilla (Al) p. 785.

Postes telegráficos, p. 570.

Precio del gas en Londres, p. 713.

Precios de las locomotoras en Alemania, p. 728.

Precios del descuento, p. 10, 71.

Prensa extranjera, p. 3, 18, 38, 52, 67, 83, 101, 115, 131, 147, 164, 179, 196, 215, 229, 244, 260, 278, 292, 325, 341, 356, 371, 389, 406, 421, 436, 451, 468, 485, 499, 515, 531, 548, 564, 579, 596, 613, 628, 643, 659, 682, 692, 709, 726, 740, 757, 772, 787, 805, 820.

Primeros efectos (Los) p. 421.

Pro y el contra (El) en la cuestion de Sevilla á Jerez, p. 679.

Produccion de la hulla, p. 793.

Productos filipinos en las exposiciones (Los) p. 214.

Publicaciones periódicas, p. 104.

Puente de Castejon, 809.

Puentes en Francia (Los) p. 138.

Puerto de Cartagena, p. 820.

R.

Razon de fuerza mayor, p. 627.

Recargo á los efectos timbrados, p. 452.

Recompensa honorífica, p. 321.

Rectificacion, p. 229.

Remitido, p. 262.

Reparaciones, p. 554.

Resena política, p. 35.

Revision arancelaria de 1875 (La) p. 754.

Riegos del Guadiana (Sociedad de) p. 451, 548.

Riqueza hullera del reino de Sajonia, p. 614.

Riqueza imponible, p. 401.

Riqueza minera de Venezuela, p. 648.

Robo de un tren en Olesa, p. 791.

Ruedas-vias, p. 53, 216.

S.

Salirse por la tangente, p. 82.

San Juan de las Abadesas, p. 52.

Saturacion de las maderas, 217.

Seguros, p. 162.

— en España (Los) p. 97.

— sobre la vida, p. 790.

Semana infausta (La) p. 417.

Señales en tiempo de niebla, p. 373.

Servicio de correos, p. 253, 388.
 — de los ferro-carriles, p. 427, 443, 459, 555, 748.
 — internacional hispano-portugués, p. 276.
 — militar de ferro-carriles, p. 727.
 Servicios al Estado por los ferro-carriles, p. 10.
 Se resolvió la crisis, p. 307.
 Sindicatura de la quiebra del ferro-carril de Sarriá, p. 74, 139, 203, 266, 346, 412, 475, 555, 636, 652, 699.
 Siniestros marítimos, p. 163, 231, 326, 441, 663.
 Sistema de concesion de los ferro-carriles europeos, p. 274.
 Sistema Larmanjat, p. 441.
 Situacion de las líneas férreas, p. 612.
 — general de la industria del hierro, p. 586.
 — política, p. 17.
 Sociedad Catalana general de Crédito p. 250, 299, 475.
 Sociedad de Agricultura y Aclimatacion, p. 241, 257, 276, 308, 321, 339, 358, 375, 392, 406, 435, 481.
 Sociedad de Agricultura (La) y la huerta de Atocha, p. 513.
 Sociedades científicas en Inglaterra (Las) p. 248.
 Sólo cuestion de números, p. 680.
 Soudan (El) p. 554.
 Subasta de cupones, p. 630.
 Sucesos de Almaden, p. 441.
 Supresion de la 2.^a clase, p. 712.

T.

Tabaco de Filipinas (El) p. 81.
 Tala de los bosques en Rusia, p. 663.
 Tarjetas postales, p. 4.
 Telefono (El) p. 313.
 Telegrafía, p. 377.
 Telégrafo submarino p. 154.
 Territorio y poblacion de Portugal, p. 482.
 Timbre de los giros, p. 436.
 Tipo de los fondos públicos, p. 604.
 Todo se acaba, p. 291.
 Torre de Babel (Nueva) p. 282.
 Tramvias, p. 115, 148, 343, 681, 694, 711.
 — de alambre colgado, p. 775, 801.

Tramvias de Cartagena á la Union, p. 115.
 — del Havre (Los) p. 281.
 — del Norte y Sur de Madrid, p. 547, 578.
 — de Madrid, p. 389.
 — de Madrid (Nuevos) p. 370.
 — de París, p. 581.
 Transformacion del Great-Western, p. 809.
 Transportes de materias inflamables, p. 505.
 Tratado anglo-francés, p. 146.
 Tren rápido (Un) p. 70.
 — (Otro) p. 103.
 Trituracion y carga de la hulla, p. 777.
 Túnel de la Mancha, p. 4, 57, 377, 810.
 — de San Gotardo, p. 25, 56, 216.
 — entre Inglaterra y Francia, p. 491.
 — submarino anglo-francés, p. 23.

V.

Valores españoles en la Bolsa de París, p. 11, 26, 43, 59, 91, 108, 140, 187, 203, 219, 234, 251, 266, 283, 299, 315, 332, 347.
 Valores franceses, p. 11, 26, 43, 91, 108, 139, 187, 203, 219, 234, 251, 266, 283, 299, 314, 332, 347.
 Vapor entre España y el Pacífico, p. 294.
 Venta del camino de Sevilla á Cadiz, p. 659.
 Verdad en su lugar (La) p. 630.
 Via estrecha (La) p. 163.
 Via transversal de Vigo á la Coruña, p. 24, 39.
 Viaje militar, p. 243.
 Viajes á Sevilla. p. 203.
 Vias de navegacion americanas, p. 456.
 Vias francesas de navegacion, p. 810.
 Víctimas de Pozo-Cañada (Las) p. 712.
 Vigorita (La) p. 699.
 Visita á la Exposicion (Una) p. 408.
 Voladura en Londres (Una) p. 698.

U.

Union postal p. 661.