

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

CORRESPONSALES.

Provincias.

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

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

SANTANDER: D. Juan Gonzalez.

ZARAGOZA: Sr. Gallifa, librero.

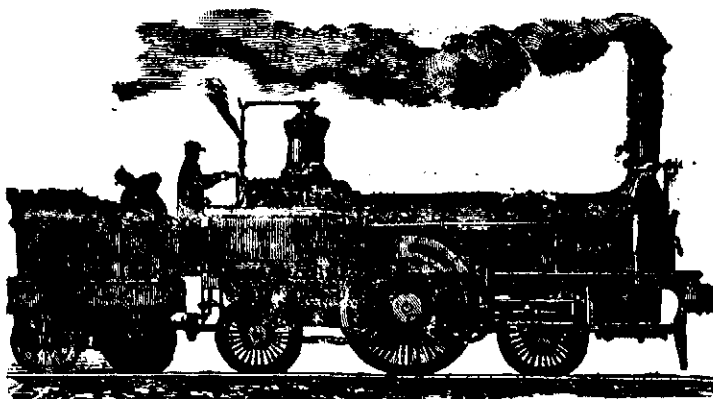
VALENCIA: Librería de D. F. Mateu Garin, calle de Libreros, esquina á la del Tesoro de San Cristobal.

Extranjero y Ultramar.

PARIS: Bailly-Bailliere.

LONDRES: M. Henry, 63, Fleet Street.

HABANA: Establecimiento de don Tenago, calle del Obispo, 96.



SE SUSCRIBE EN MADRID

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

PRECIOS DE LA SUSCRICION

Madrid y Provincias.

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

Ultramar y Extranjero.

Por un año 150
Por seis meses 75

ANUNCIOS.

Lineas 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.

MAPA

DE LOS

CAMINOS DE HIERRO DE ESPAÑA Y PORTUGAL

ARREGLADO Á LA SITUACION DE LAS LINEAS EN 1878.

Publicado por la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

Dimensiones, 1m3x0'90.—Papel Gran-mundo.

Véndese en la Redaccion y Administracion de este periódico, y 5 pesetas.

Para los suscritores, á 4 pesetas.—Rebaja de 10 por 100 al que tome cinco ejemplares; de 20 por 100 de diez ejemplares en adelante.

Hay ejemplares en papel vegetal, que pueden doblarse y remitirse por el correo con los sellos de una carta sencilla.

RESÚMEN.

Ferro-carril de Granollers á San Juan de la Abadesas.—La marina mercante española.—Ferro-carril de Vallis á Villanueva y Barcelona.—Galería de notabilidades contemporáneas.—Bibliografía.—Prensa extranjera.—Ferro-carriles españoles.—Ferro-carriles extranjeros.—Ferro-carriles bosniacos.—Sociedad Catalana general de Credito.—Presupuestos.—Noticias del comercio.—Parada instantánea de los trenes.—Calentamiento de los carruajes.—Catastrofe minera.—Crónica general.—Bolsa de Madrid.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.

FERRO-CARRIL DE GRANOLLERS Á SAN JUAN

DE LAS ABADESAS.

Los trabajos de construccion de esta línea, cuya terminacion y explotacion tanto interesa á la industria nacio-

nal y especialmente á la de toda la comarca de la alta montaña de Cataluña, adelantan de una manera inusitada. Cuantas personas han tenido ocasion de visitar aquellas importantes obras, hacen los mayores elogios de la actividad desplegada por la casa constructora.

Los desmontes, á la salida de la estacion de Vich, tocan á su término; y como á la explanacion y obras de fábrica entre Vich y el puente sobre el Tér, en Manlleu, están terminados, no es dudoso que, antes de fin de año, la locomotora llegará á la orilla derecha del Tér. Los estribos y pilas de este importante viaducto, están construidas en los dos tercios de sus alturas, y esto es una garantía de que, antes de las heladas del invierno, quedarán completamente terminados y dispuestos á recibir el gran tramo metálico, de cuya construccion y montaje se ocupan ya y con gran actividad en los talleres de la Maquinista Terrestre y Maritima. En el trayecto que media desde el Tér, en Manlleu, hasta el paso del rio Gés en San Feliu de Torelló, están tan adelantados los trabajos de explanacion y obras de fábrica, que es segurísimo que, muy antes de que esté corrido el tramo metálico sobre el primer paso del rio Ter, quedarán terminados; lo mismo que las importantes obras del puente viaducto sobre el rio Gés, cuyos estribos y pilas están á la altura de arranque de bóvedas y el paso superior de carretera de San Feliu á San Pedro de Torelló, al que sólo falta colocar el tramo metálico, para quedar terminado.

Los trabajos de San Feliu de Torelló y Montesquiu están desarrollados en toda la estension del trayecto; y como los dos puentes que han de cruzar el Ter, en la revuelta que forma el rio en la Cogulera, no sólo tienen las fundaciones terminadas, sino que estribos y pilas están á la altura superior á las mayores avenidas, no cabe duda que la oferta hecha por la casa constructora, de inaugurar los 26 kilómetros, del trayecto de Vich á San Quirse, en Junio del año próximo venidero, será felizmente cumplida.

Todas las obras de más larga duración entre San Quirze y Ripoll están atacadas con todo el personal que su naturaleza permite. Algunos de los principales desmontes están ya terminados. Todos los muros de sostenimiento están cimentados. Los puentes sobre el Tér, en Rocafiguera, están á dos tercios de su construcción. En el desvío del río Tér, en la Escala, á pocos kilómetros de Ripoll, están salvadas las dificultades de esta importante obra presentaba y los siete túneles que en esta sección del camino habrá de cruzar la locomotora, están en un estado de adelanto que dá la seguridad de que no servirán de obstáculo para que se inaugure el camino hasta las minas, mucho antes del plazo fijado para la terminación de las obras.

En el total trayecto de 49 kilómetros que dista Vich de la plaza de Torallas, trabajan hoy día unos 3.000 operarios, más de 100 carros y 150 vagones. Nuestros lectores comprenderán la actividad que estos números representan, y se harán cargo, lo mismo que nosotros, del inmenso beneficio que ha prestado al país, la Sociedad Ferro-carril y Minas de San Juan de las Abadesas, ocupando á tanta gente en las circunstancias por las cuales estamos atravesando.

LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA. (1)

«La marina, que tiene una bandera comercial que ha ondeado durante siglos en todos los mares del mundo, siempre respetada, no se hundirá en las olas sin decir á España quien asume la tremenda responsabilidad de su desaparición definitiva con todas sus tristes circunstancias, y protesta desde ahora para entonces si en adelante no se la atiende de un modo decidido para salvarla.»

Cuando se lanzan á todos los vientos de la publicidad palabras tan graves y alarmantes como las que acabamos de transmitir, y, sobre todo, cuando se lanzan sin que las acompañen las pruebas de lo que se afirma, es indispensable que la opinión pública las recoja y se erija en juez de una causa ruidosa, dando la razón á quien la tenga de su parte. Y es imprescindible también que todo aquel que pueda aportar alguna luz al proceso, preste su declaración con la veracidad de un testigo.

Esto nos proponemos hacer en el presente artículo.

¿Cuáles son las quejas de la marina mercante española? Reducidas á su más sencilla expresión, pueden resumirse en los términos siguientes: La supresión del derecho diferencial de bandera llevada á cabo por el decreto de 22 de Noviembre de 1868, ha causado la ruina de la marina mercante: para conjurar la desaparición del poco tráfico que aún nos queda, convendría restablecer el derecho diferencial de bandera; pero como esta medida traería hoy dificultades y represalias, es prudente adoptar otros medios que reduzcan extraordinariamente el número de competidores que, con mejores condiciones, arrebatan los fletes á nuestra marina, figurando entre estos medios la imposición de un recargo á los procedencias indirectas, el aumento del derecho diferencial en las Antillas, la conservación de dicho derecho en Filipinas, rebajas en los derechos de navegación, en los consulares, etc.

Hay en estas quejas la exposición de un mal gravísimo, y el señalamiento de los remedios que pueden curarlo; pero como sería ilógico y poco meditado aplicar éstos sin conocer la naturaleza y la intensidad de aquel, principiaremos por lo primero; esto es, por fijar las consecuencias de la supresión del derecho diferencial de bandera.

Y para la más exacta inteligencia de lo que vamos á decir, entiéndase que llamamos *marina mercante española* al conjunto de embarcaciones que enarbolan la bandera de España, ya estén construidas en los astilleros nacionales, ya procedan de astilleros extranjeros, ya sean de vela ó de vapor, quienes quiera que directa o indirectamente sean sus armadores; porque las mismas con-

diciones en que hoy se encuentran nuestros buques exactamente las mismas, se han realizado y pueden realizarse con el derecho diferencial de bandera, y en todas circunstancias, por restrictivas que sean.

Dos cosas pueden indicarnos la verdad del *general é intenso* sufrimiento de la marina mercante, y son: primera, el aumento ó la disminución de su tonelaje, y segunda, el aumento ó disminución del tanto por ciento en que ha contribuido al transporte de las mercancías que constituyen nuestro comercio internacional. Examinemos separadamente ambos extremos.

Tonelaje total de los buques españoles.

En 1802, España tenía matriculados 932 buques, con 150.014 toneladas castellanas de arqueo. Con derecho diferencial, muchas restricciones para los buques extranjeros y bastantes privilegios para los españoles; en 1848 la marina española se componía de 5.063 buques de vela con 278.867 toneladas, y 25 vapores con 2.937, y fuerza de 1.910 caballos, ó sean 5.088 buques y 280.773 toneladas. En 1858, el número de buques de vela había llegado á 6.236, y el de vapores á 82 con fuerza de 8.678 caballos ó sea en su totalidad 6.318 buques; 403 025 toneladas y 8.678 caballos; en 1867, nuestra marina se componía de 4.362 buques de vela con 245.188 toneladas y 152 vapores, 45.514 toneladas y 22.619, caballos, y en total 4.514 buques y 390.700 toneladas; por último, al principiar el año corriente poseíamos 1.800 buques de vela con 362.625 toneladas, y 282 vapores con 148.915 toneladas y 31.039 caballos, ó sean 2.182 buques con 511.540 toneladas. Debemos advertir que desde 1868 no tenemos más datos que los de 1874 y 78, y que los del último año no expresan toda la verdad del tonelaje, porque sólo están tomadas en cuenta las embarcaciones que miden más de 50 toneladas, al paso que en los años anteriores están comprendidas las de 20 á 50, ó sean unos 1.500 ó 2.000 buques con 40 á 50.000 toneladas próximamente.

Tenemos de 1848 á 58 aumento de 122.252 toneladas, y 6.768 caballos de fuerza; de 1858 á 1867 baja de 12.325 toneladas, y aumento en el número de caballos de fuerza en los vapores de 13.941, y de 1867 á 1873, es decir, desde que se suprimió el derecho diferencial de bandera, aumento en el tonelaje de 120.810 toneladas y de 8.420 caballos.

No tomamos por base de nuestros cálculos más que los buques matriculados en los departamentos de la Península, y no en los de las Antillas y Filipinas, cuya englobación nos daría cifras más favorables.

Observarán nuestros lectores que el aumento del tonelaje vá acompañado de la disminución del número de buques; esto prueba que las embarcaciones que hoy se construyen son mayores que antes, y que desaparecen poco á poco las de un tonelaje muy pequeño, que encarecen los transportes.

Esto es un signo evidente é irrecusable de progreso.

De lo expuesto se deduce que, desde la supresión del derecho diferencial de bandera, lejos de disminuir el contingente de nuestra marina, este ha aumentado, enjugándose el déficit que tenía y alcanzando unas cifras á que nunca había llegado.

Pero como pudiera objetársenos que el desarrollo de la marina española no guarda proporción con el de las demás naciones, y que el mal no está en haberse quedado estacionaria la nuestra, sino en los aumentos que aquellas han tenido, veamos las variaciones que en los años de 1867 hasta la fecha han experimentado dichas marinas, como no tenemos los datos de todos los años de este período resumimos en el presente cuadro los que poseemos, y sacamos el promedio anual, con lo que obtenemos un término de comparación.

Tonelaje de los buques de algunas naciones.

Naciones.	Años.	Toneladas.	Promedio anual.	Por 100.
Alemania.....	1870	932,355	17,087	1,73
	1875	1.084,882		
Austria.....	1867	310,191	—	Baja.
	1875	257,131		
Bélgica.....	1867	37,555	742	1,97
	1876	44,980		
Estados-Unidos..	1867	2 604,279	8,236	0,31
	1876	2 688,637		
Francia.....	1867	1.048,679	—	Baja.
	1876	1.011,285		
Holanda.....	1867	510,352	1.797	0,85
	1875	526,524		
Inglaterra.....	1867	5.670,350	52,761	0,93
	1876	6.197,968		

(1) Este notabilísimo artículo lo ha publicado nuestro ilustrado colega la *Crónica de la Industria* el 30 de Agosto último; y tanto por la severa imparcialidad con que el autor trata el asunto como por los irrefutables datos con que autoriza sus razonamientos, merece que le cedamos el lugar preferente en las columnas de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

Naciones.	Años.	Toneladas.	Promedio anual.	Por 100.
Italia.....	1867	817,175	26,119	3.19
	1876	1,078,369		
Noruega.....	1867	878,521	58,252	6.68
	1875	1,402,793		
Suecia.....	1867	302,676	22,708	7.50
	1875	507,049		
España.....	1867	390,700	10,985	2.81
	1878	511,540		

Hallamos, pues, en las cifras que anteceden la seguridad de que la supresion del derecho diferencial de bandera no ha disminuido el número de toneladas que median los buques de la marina mercante española, sino que, al contrario, se ha acrecentado, y que si la rapidez de ese crecimiento no es tan considerable como el de Suecia, Noruega é Italia, aventaja al de las demás naciones.

Notamos tambien que las naciones que han tenido un aumento más rápido que España, no tiene establecido el derecho diferencial de bandera, y que las naciones que dispensan una proteccion más decidida á su bandera, han permanecido estacionarias, ó han sufrido una baja, como le sucede á Francia.

Y no se diga que el aumento del tonelaje es el esfuerzo supremo que ha hecho nuestra marina para sostener su puesto en la lucha, y que el aumento de toneladas es el sacrificio costoso, pero impotente, de nuestros navieros. Demostremos que no es así, y que al aumento en las toneladas ha correspondido un aumento en los trasportes.

Movimiento de buques dedicados al comercio internacional.

En 1848, los buques nacionales cargados que entraron y salieron de los puertos de España, median 527,173 toneladas de arqueo; en 1857 estas toneladas ascendian á 876,654; en 1867 á 1.011,073, y en 1874, último año de que poseemos datos, á 2.029.011. El aumento es constante y proporcional al aumento de nuestro comercio; y sea cual fuere la alteracion que haya sufrido el movimiento realizado en bandera extranjera, lo incuestionable es que la bandera española, lejos de retroceder, ha avanzado, *doblando* su movimiento desde la supresion del derecho diferencial.

Para apreciar la influencia que ha tenido en el movimiento de la marina mercante española la supresion del derecho diferencial de bandera, vamos á comparar el tráfico en el quinquenio anterior al año 1868, en que se realizó la reforma, con el quinquenio posterior á dicho año; y no extendemos la comparacion á un mayor número de años, porque, como ya hemos dicho, no poseemos datos posteriores al año de 1874. No comprendemos el año 1866 en ninguno de los dos quinquenios, porque fué un año completamente anormal, por efecto de las variaciones que introdujeron en la legislacion de aduanas las juntas revolucionarias primero, y el gobierno de la nacion despues.

Durante el quinquenio de 1863 á 1867, los buques que arribaron á los puertos españoles procedentes de puertos extranjeros, tuvieron un tonelaje medio total de 3.243.695 toneladas, de las cuales 1.165.625 corresponden á la bandera española, y 2.078.070 á la extranjera.

En el quinquenio de 1869 á 1873, la cabida total de los buques que entraron en los puertos de España procedentes del extranjero y los que salieron de los mismos puertos para el extranjero, fué de 5.008.992 toneladas, de las cuales 1.783.188 corresponden á la bandera española y 3.225.804 á la extranjera.

La forma en que estos buques realizaron sus expediciones está expresada en el cuadro siguiente:

Promedio.	Buques nacionales.		Buques extranjeros.	
	Cargados	En lastre.	Cargados	En lastre.
De 1863 á 67...	1.031.103	134.522	1.600.564	477.506
1869 á 73...	1.649.080	134.108	2.425.912	799.892

Y expresando de una manera más sencilla la proporcion en que están estas cantidades, resulta para los dos quinquenios que consideramos, que en el total de la navegacion representan:

	1863-67.		1869-73.	
Buques españoles cargados.....	31'80	35'95	32'93	35'60
— en lastre.....	4'15		2'67	
— extranjeros cargados.....	49'32	64'05	43'40	64'40
— en lastre.....	14'73		15'97	
	100'00		100'00	

En lo que antecede se deduce que el movimiento de buques españoles cargados ha aumentado en el quinquenio inmediatamente posterior á la supresion del derecho diferencial de bandera, que es precisamente la época en que podia temerse una baja de consideracion, porque la marina española no estaba dispuesta para resistir á esta dura prueba. Vemos, en cambio, que el movimiento de buques extranjeros cargados ha tenido proporcionalmente una baja en la misma época, pero el dato más notable es el que resulta de la comparacion de las toneladas de las embarcaciones que han entrado y salido en lastre.

El promedio del quinquenio de 1863-67 asigna á la bandera española 134.522 toneladas, y á la extranjera 477.506; al paso que en el quinquenio de 1869-73 nuestra marina se mantiene estacionaria, pues son 134.108 toneladas las que entran y salen en lastre, y la extranjera tiene un aumento hasta 799.892 toneladas.

Teniendo en cuenta el movimiento marítimo total, los buques españoles entrados en lastre de 1863 á 1867 representan el 4'15 por 100, y de 1869 á 73, 2'67 por 100; es decir, la *octava* parte en el primer caso, y la *duodécima* próximamente en el segundo de los buques cargados, al paso que los buques extranjeros entrados y salidos en lastre representan 14'73 por 100 desde 1863 á 1867, y 15'97 por 100 de 1869 á 1873; cerca de la *tercera* parte en el primer caso, y más de la *tercera* parte, en el segundo, de los buques que entraron y salieron con carga.

Prueba esto que nuestros buques tienen el flete asegurado en sus viajes, tanto á la ida como á la vuelta, al paso que de los buques extranjeros que vienen á traficar en España, *más* de la *tercera* parte, después de la supresion del derecho de bandera y *ménos* de esta *tercera* parte, cuando aquel derecho existia, necesitan venir en lastre para llevarse productos españoles, ó se ven obligados á irse en lastre cuando traen mercancías extranjeras á nuestros puertos.

Estos datos y otros muchos que no a lucimos porque este artículo ha tomado ya proporciones demasiado grandes, prueban de una manera evidente que la marina española *no se unde en las olas*, sino que ha salido victoriosa en la competencia con las marinas extranjeras, y sigue un progreso lento, pero seguro.

¿Quiere decir esto que las quejas formuladas por los navieros son el eco de un mal imaginario? De ningún modo. Estos clamores son la expresion de la lucha entablada entre la *marina de vapor* y la *marina de vapor*, en la cual esta vence á aquella; son la expresion del espíritu de resistencia de toda industria constituida, que tiende á no introducir indispensables reformas en su modo de ser. Y tanto es así, que nuestro competentísimo colega en la materia, la *Revista marítima* de Barcelona, al copiar el manifiesto de la marina mercante, no se atreve á elogiarlo; antes al contrario, aprovecha la ocasion para recordar á los navieros, en un artículo que lleva el título significativo de *Predicar en desierto. que no todo estraba en la buena ó mala disposicion en las esferas gubernamentales, y que es necesario embestir con las reformas de caracter particular, ó sea de administracion de las naves.*

Pero nuestro objeto no es entrar en esta clase de consideraciones, sino probar, como creemos haberlo hecho, que desde la supresion del derecho diferencial de bandera, la marina mercante española, en su conjunto, ha progresado, y es hoy más fuerte y poderosa que nunca ha sido. (1)

J. B. SITGES.

FERRO-CARRIL DE VALLS Á VILLANUEVA Y BARCELONA.

Para completar el capítulo que dejamos pendiente en el número anterior, sólo nos resta presentar un resumen del movimiento comercial de los pueblos de la línea.

(1) Los datos que se citan en este artículo están tomados de los *Anuarios estadísticos* de España, las *Balanzas del comercio exterior*; el *Statistical abstract for the foreign countries* y las *Listas de buques* publicada por la Direccion de Hidrografia, en cuyos libros pueden encontrar nuestros lectores la comprobacion de cuanto afirmamos.

EXPORTACION.	KILÓG.	IMPORTACION.	KILÓG.
Vino.....	73.757.714	Carnes en vivo....	679.058
Aguardiente.....	6.176.722	Vinos y licores....	20.810.647
Algarrobas.....	7.758.780	Cereales.....	17.487.672
Harina.....	3.623.000	Arroz.....	778.130
Cebada.....	1.129.600	Algarrobas.....	1.578.254
Otros granos y legumbres.....	2.619.130	Legumbres.....	103.550
Ajos.....	246.500	Fruta.....	36.830
Papel.....	1.000.000	Azufre.....	3.263.624
Hilados y tejidos..	3.711.050	Carbon vegetal....	1.883.265
Fruta.....	5.381.860	Pesca salada.....	2.830.482
Cáñamo.....	220.000	Aceite.....	727.325
Patatas y remolacha.....	438.000	Jabon.....	349.746
Varios.....	1.570.800	Sal.....	560.254
		Hulla y petróleo..	6.157.589
		Total.....	57.236.376
Total.....	197.723.156		

En junto un movimiento de transporte de 254.959 toneladas métricas.

X.

Cálculo del movimiento diario del ferro-carril.

De los datos anteriores no resulta directamente el transporte que tendrá lugar sobre el camino de hierro, porque falta todavía determinar la procedencia de los artículos que constituyen la importación y la dirección de los que se exportan de cada localidad, ó sea, en una palabra, es necesario determinar el recorrido kilométrico de las diferentes unidades de transporte, en cuyo caso, aplicando los precios de las tarifas, se vendrá en conocimiento del producto total del tráfico.

El mejor medio para llegar á este resultado, nos parece que es el que hemos seguido, y que consiste en formar unos estados en donde se halle expuesto el movimiento diario de cada estación del ferro-carril, con el de las demás de la línea, así por lo que se refiere á los viajeros, como á las mercancías y encargos, teniendo en cuenta la situación de los mercados, según la naturaleza de las diferentes mercancías y las relaciones comerciales que existen entre los varios centros de población.

En ellos van también expresadas las cantidades que percibirá el ferro-carril por los principales conceptos del transporte y el total de la recaudación diaria en las respectivas estaciones.

Será oportuno advertir, que, á pesar de haber incluido en los siguientes estados de movimiento diario el tráfico entre Barcelona y Picamoixons, esto es, entre dicha ciudad y las poblaciones situadas sobre la línea de Lérida á Reus, todavía las cifras totales de viajeros y de mercancías que figuran en ellos, no llegan ni con mucho á igualar las que arrojan los anteriores estados de población, importación y exportación, en los cuales no se encuentran los importantes centros á que nos referimos.

Observaremos por último que basamos nuestros cálculos en el movimiento que existe en la actualidad y no en el que muy fundadamente se puede esperar que se produzca sobre el ferro-carril, tan pronto como se disponga de este medio de transporte, toda vez que ya la experiencia ha demostrado las extraordinarias proporciones con que aumenta el número de viajeros, y en general, todo el tráfico, á medida que se abren y perfeccionan las comunicaciones.

Diganlo por nosotros las Memorias anuales que del ejercicio anterior suelen publicar casi todas las Compañías. Rara vez se dá el caso de que los ingresos de una estación disminuyan. En cambio, al poco tiempo de explotación, se vé que el movimiento de cada localidad duplica y mas aun, el que tenia anteriormente.

No se nos tache, empero, de optimistas y basémonos solamente en datos aun menores de los que dan en la actualidad las poblaciones que vamos á dotar de línea férrea.

La Memoria contiene despues un extenso y detalladísimo estado del movimiento diario que tendrá el ferro-carril, que resumiremos brevisísimamente, asignando sólo el de cada estación.

	PESETAS.
Picamoixons.....	1.443'77
Valls.....	671'11
Vilabella.....	258'89
Salomé.....	131'20
Rubials.....	42'91
Roda.....	78'60
Vendrell.....	241'50
Cubellas.....	54'38
Villanueva.....	832'85
Sitjes.....	193'43
Castelldefels.....	13'37
Gavá.....	101'76
San Baudilio.....	99'24
Prat.....	42'40
Barcelona.....	3.261'67
Total.....	7.459'08

GALERIA DE NOTABILIDADES CONTEMPORÁNEAS.

Con el triste motivo del fallecimiento de nuestro querido amigo y compañero Campo y Navas, la Junta Directiva de la Sociedad de Escritores y Artistas acordó hace algunos dias colocar, en lugar preferente de su biblioteca, el retrato del finado, quien en realidad habia sido el verdadero fundador de la institucion. Para cumplir este acuerdo, la Junta se dirigió al socio D. Eusebio Juliá, y este señor, deferente á todo cuanto significa un acto de compañerismo ó un servicio á las artes ó á las letras, ha puesto desde luego y gratuitamente á disposicion de la Sociedad, un magnífico retrato del Sr. Campo, de tamaño natural, y notable como todas las obras de tan reputado fotógrafo.

A parte del laudable desprendimiento del Sr. Juliá, siempre digno de alabanza, el hecho dá ocasion á que nos ocupemos de una cosa, no tan sabida como merece, que honra al distinguido artista y cuyo conocimiento es de verdadero interés público. En su larga práctica del ejercicio de la fotografia, cuyos adelantos ha seguido paso á paso, aplicándolos con tanta inteligencia como perseverancia, el Sr. Juliá ha tenido enfrente de sus objetivos á cuantas personas figuran ó han figurado en los últimos veinte años, distinguiéndose en todas las altas esferas sociales. Hombres políticos, artistas, militares, sábios, literatos, magistrados y todos los que se han distinguido por algo, incluidas las mujeres que descuellan por su hermosura, han venido con el tiempo á formar lo que un diario llama, con mucha razon, una verdadera «galería de notabilidades contemporáneas.»

Si el haber podido formar esta galería atestiguan el mérito del artista y demuestra su infatigable laboriosidad, el haber conservado todos esos retratos y los grandes gastos que su conservacion representa, hacen la apología del coleccionador, que ha dado una distinguida muestra de desinterés y de patriotismo. De patriotismo, porque esa galería perpetuará las imágenes de los que han contribuido á la gloria del país ó á sus desgracias, y unos y otros debe conocerlos la historia; de desinterés, porque si en determinada ocasion particular y no muy frecuente, alguna de esas imágenes puede producir lucro, estos pocos casos no pueden compensar jamás el coste acumulado de tan numerosa

coleccion, y el de conservarla en buen estado, constituyendo un interesante y bien ordenado archivo de retratos.

Este servicio, que á nuestra época presta el Sr. Juliá y Nuñez, lo consideramos digno de ser conocido; no sólo por que le honra y distingue, sino por los servicios que su coleccion puede prestar en ocasiones parecidas á la que motiva estas líneas y en otras de diferente índole.

Aparte de las notabilidades, cualquiera que sean la esfera ó el sentido en que se han dado á conocer; aparte de que puede llamarse galería de celebridades, en la coleccion del Sr. Juliá, han encontrado más de una vez las viudas y las madres el consuelo de poder poseer la imagen de los seres más queridos, que perdieron la vida en los campos de batalla, en la mar ó en remotos paises.

BIBLIOGRAFIA.

Con el título de *La Exposicion universal de 1878*, el Sr. D. Angel Fernandez de los Rios ha publicado un nuevo libro, cuyo propósito es que sirva de guía itinerario para los que la visiten, descripcion razonada para los que no hayan de verla y recuerdo para los que la hayan visto. A estos propósitos, consignados expresamente por el autor responde la obra indudablemente.

«Por mandato de los poderes pátrios, dice el mismo autor en el prefacio, somos, segun parece, enviados forzosos, sin comision ni haber, y aun sin consultar nuestra voluntad, á estudiar las Exposiciones universales que se celebran en Paris, desde que se da el primer azadonazo, hasta que se arroja el último monton de tierra para borrar sus huellas.»

Por más que el motivo de esa asistencia forzada del Sr. Fernandez de los Rios sea lamentable y penoso para él, es preciso conv. nir en que justifica aquel refran de que «no hay mal que por bien no venga.» Esa expatriacion ha producido, tanto en 1867 como en 1878, las notabilísimas correspondencias y artículos publicados por la *Ilustracion española y americana*, por la *Correspondencia europea*, por la *Union* y otros periódicos, trabajos dignos de la pluma del autor de la *Guia de Madrid* y otras obras de gran mérito, especialmente en el género descriptivo, al que este escritor sabe comunicar un encanto irresistible, con sus anécdotas históricas, sus observaciones críticas y sus juicios sobre los hechos y las costumbres.

El libro que hoy nos ocupa no es seguramente un estudio técnico, ni un memorandum en que se consignen los datos necesarios para juzgar los últimos pasos del progreso industrial y científico: para esto sería necesario haber escrito una voluminosa coleccion de monografías que, además del tiempo y el coste que su formacion requiere, hubieran desviado á esta obra de su objeto, del de servir de guía y de recuerdo. Y sin embargo, su mérito principal consiste en que, sin separarse de su propósito, el autor ha sabido encerrar en pocas más de 300 páginas toda una guía-itinerario, sin dejar de añadir observaciones y juicios cuyo lacónismo, sin mengua esencial del objeto, es una dificultad victoriosamente vencida.

Este bello libro, digno de ser conservado en las bibliotecas, ha sido editado por los Sres. English y Gras, y se encuentra: en Madrid, Paseo de Recoletos, 15; en Paris, Depósito Central, Boulevard Bonsejour, 15, y en Lisboa en casa de Bertrand, Rua do Chiado, 73 y 75.

Felicítamos sinceramente al Sr. Fernandez de los Rios, cuya infatigable laboriosidad y espíritu investigador no descansan un momento, ni en la tranquilidad del hogar pátrio, ni en las amargas horas de la expatriacion.

PRENSA EXTRANJERA.

Moniteur des intérêts matériels.—Ocupase sólo de los precios de algunas de las acciones y obligaciones de nuestros ferro-carriles, y de que continúan las tendencias del Moviliario español á disminuir las acciones de capital y aumentar las amparadas; de cuyas resultas estas últimas se cotizan á 410 francos.

La Semaine Financiere.—Consagra tres largos párrafos á discutir con la *Liberté* acerca del Moviliario español, y, aunque el colega es adversario decidido de esta Sociedad, dice á su contrincante que «el Moviliario español ocupa ó, si se quiere, ha ocupado un puesto demasiado importante en las filas de la especulacion, para que se pueda, aun hoy mismo, pasarlo en silencio en una revista del mercado financiero.»

Ocupase de los ingresos de las líneas españolas, consignando que los de Bilbao están en vías de una mejora sensible.

Su corresponsal de Madrid le da muchas noticias acerca de nuestros ferro-carriles en construccion ó en proyecto, ya conocidos de los lectores de la GACETA y le comunica las opiniones que aquí se emiten acerca de la linea de los Alduides.

Journal des actionnaires.—Hablando del empréstito cubano, dice:

«Dudamos que esta operacion financiera mejore la situacion de los tenedores de la renta española interior y exterior. El empréstito está garantido por los productos de la isla de Cuba y se reembolsará en 15 años. Por lo demás, está contratado por establecimientos poderosos, pudiendo citar entre otros: la Caja de Descuentos de Paris, la Sociedad general, el Banco franco egipcio y el Banco de Bruselas. El empréstito ha sido tomado en firme, al tipo de 88 por 100, y el interés es del 6 por 100 anual.»

De los ferro carriles españoles, dice que el Madrid-Alicante oscila entre 378 y 373, y que el Norte está, bien sostenido, á 293'75

«Debemos consignar la buena situacion del Moviliario español, que se mantiene alrededor de 825. Esta buena situacion es debida, en particular, á los rumores esparcidos acerca del divido de este valor, que dicen no será inferior á 50 francos.»

Journal du credit public.—«La actitud de los fondos españoles permanece muy firme: la exterior está á 14; el 2 por 100 amortizable, á 31 7/8; el billete hipotecario á 433'75.

«Continúa habiendo mucho movimiento y transacciones sobre el Moviliario español. La accion de capital cierra en alza, á 822, la amparada á 400, despues de 405.

«El Madrid-Zaragoza está muy firme á 372'75.

«El Norte de España está más sostenido esta semana que la precedente. Despues de 288, cierra á 293'75. Entra en el periodo en que el transporte de cereales tiene mayor actividad.

«Las obligaciones del Norte continúan muy demandadas y se mantienen: las de 1.ª hipoteca, á 316'50; las de 2.ª, á 293.

«Las de Pamplona á Barcelona, obligaciones especiales, que la semana anterior habian avanzado de 8 á 12 francos, cierran: las que devengan interés desde Julio de 1878, á 288, y las que no empezarán á disfrutarlo hasta el 1.º de Enero de 1880, á 245.

«Las de Madrid á Zaragoza se mantienen entre 310 y 312.»

A última hora, dice que el Norte de España se cotiza á 299

Journal des chemins de fer.—Consagra un extenso artículo al empréstito hispano-cubano, cuyo contrato inserta íntegro. Por cierto que las cuatro firmas que lo suscriben en nombre de España están todas equivocadas por los cajistas.

L'Industrie.—«Las líneas españolas, que durante algunos meses habian visto disminuir su tráfico, comienzan á ser mejor tratadas. El Norte de España toca á 300; el Madrid Zaragoza no pueda obtenerse á menos de 370. Las obligaciones de prioridad del Norte tienen buena demanda; las obligaciones hipotecarias de Badajoz, á 6 por 100, se ofrecen á 463'75.»

La France Financiere.—Explica las condiciones y forma del empréstito cubano; consigna los ingresos de nuestros ferro-carriles y los precios de sus títulos, acciones y obligaciones, así como lo relativo al Moviliario español, en cuanto á la admision de sus acciones amparadas á ser negociadas oficialmente, á plazo, en la Bolsa de Paris.

Le Globe.—«Las acciones de ferro-carriles españoles han acusado esta semana una tendencia satisfactoria, ya señalada en nuestra última revista. El Norte gana 6'25, á 295 francos, y el Madrid-Zaragoza 2'50, á 372'50. Hay especuladores que saben que, á partir de la reanudacion de los negocios en Octubre, el mercado de estas dos acciones se despertará. Sin muchas operaciones, las obligaciones de ambas Compañías están muy bien sostenidas: las de Madrid-Zaragoza se hacen á 311, despues de haber estado á 309'50; y las del Norte de 1.ª clase á 315, despues de haberse cotizado á 316.»

»Las obligaciones portuguesas á 312.»

Tambien se ocupa del empréstito cubano.

Gacete de Paris.—Inserta las principales cláusulas del contrato relativo al mismo empréstito hispano-cubano.

«Los fondos españoles están un poco mejor sostenidos, á consecuencia de cierta recrudescencia de operaciones. La renta interior ha podido elevarse á 13 3/16; la exterior, tan largo tiempo inmóvil, alrededor de 13 3/4, vale ahora á 14 1/8.

«El Crédito moviliario español, despues de muchos movimientos, queda un poco más flojo, á 820.»

La Bourse.—«El empréstito cubano no dará lugar á ninguna emision pública. Los capitalistas que deseen adquirir títulos de este empréstito, deberán pedirlos en la Bolsa. Ya se han verificado algunas operaciones sobre estos valores en el mercado de banca, á los cambios de 460 á 462'50.»

Y en otro lugar publica los principales artículos del contrato celebrado entre el ministro y el Banco español de la Habana.

«La alza del Moviliario español hace una parada, y está á 820.»

«Se cotiza el Madrid-Zaragoza á 372'50; y el Norte de España á 295, con alza de 6'50.»

En cuanto á las obligaciones, consigna los precios de 315'50 las de primera hipoteca del Norte: de 311 las de Alicante, y de 288 las de Pamplona.

«Las obligaciones de Sevilla á Cádiz han producido algunas transacciones de 176 á 177. Las de Lérida á Reus y Tarragona han subido á 55, á consecuencia del rumor que corre de una combinacion financiera favorable á sus tenedores.

«Los fondos españoles estacionarios; los bonos de Riotinto del 5 por 100, á 316'25.»

Por último, se ocupa de la anexion de los ferro-carriles de Córdoba á Málaga y de Córdoba á Belmez, á los Ferro carriles Andaluces, por la intermediacion del Banco de Paris.

La Finance nouvelle.—Ocupase con alguna extension del empréstito cubano.

FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

Dicen de Vigo que, desde el dia 20, se asegura que el gerente de la empresa del ferro-carril ha ultimado el contrato con una persona de Madrid, que facilitará los 20 millones de reales necesarios para terminar las obras de la via férrea hasta Orense, y adquirir el material que falta.

—De Cádiz, escriben que va á darse grande impulso á las obras del ferro-carril de la costa, á fin de que, antes de ocho meses, circule la locomotora desde el Puerto á Rota.

—Segun dice un diario, el miércoles último han debido principiar los estudios del ferro-carril de Vallis á Mora de Ebro, provincia de Tarragona, bajo la direccion del ayudante de Obras públicas y exdiputado á Córtes Sr Puig y Llatgostera.

—Han vuelto á comenzar con actividad, despues de una interrupcion, los trabajos del ferro carril minero del Regato. Terminado este y el de la Compañía franco-belga, serán cinco las vias que afluyan al Nervion, más dos aéreas, una de estas en explotacion.

—La terminacion de las obras de Zaragoza á Val de Zafan camina rápidamente, y entonces se presentará la cuestion de la prolongacion, que, segun la diputacion provincial de Tarragona, será más conveniente se haga por Falset á Reus y Tarragona, que no á Tortosa, y así está votado por las Córtes.

—Dice el *Diario de Tortosa*:

»D. Eramenegildo Gorria ha sido autorizado para estudiar un ferro-carril que, partiendo de Alcañiz, termine en las minas de Utrillas y Gargallo.

Cree el citado diario muy conveniente la modificacion que, en el primitivo trazado, indica el propósito del estudio del señor Gorria; porque, si los carbonos de aquella cuenca han de buscar su salida al Mediterráneo, la bifurcacion con el que parte de Zaragoza ha de ser más ventajosa, cuanto más se aproxime á la costa, y así, pues, si se busca en Alcañiz, en vez de Val de zafan, Lazaida, es indudable que tendria algunos kilómetros ménos de recorrido.

—Escriben de Algeciras que en breve comenzará un coronel de ingenieros de órden del ministerio de la Guerra, el estudio del trazado de un ferro-carril desde Guadiaro á aquella ciudad.

Hace algunos dias pasó á Salvatierra el activo jefe del ferro-carril de Orense á Vigo, Sr. D. José R. Ballester, que lleva el objeto de tomar los datos necesarios á fin de ordenar la continuacion de los trabajos definitivos hasta las Nives, sin esperarse para ello la llegada de la máquina al primer punto.

Excusamos manifestar la satisfaccion y placer que sentimos al comunicar estas noticias, recibidas siempre con entusiasmo por el país, que prevé no ya tan lejano el deseado dia de la union con Orense.

—Con arreglo á un nuevo proyecto que está proximo á realizarse, se trata de establecer una via férrea que pase por los pueblos de Lucerna, Cabra, Castro del Rio, Baena y otros, la cual se unirá en un punto dado con la linea de un ferro-carril de Málaga á Córdoba.

—Han sido autorizados los estudios de un ferro-carril que, partiendo de la estacion de Olivares, en el de Sevilla á Huelva, vaya á Aznalcollar dirigiéndose desde Aznalcollar al Castillo de las Guardas.

FERRO-CARRILES EXTRANJEROS.

Francia. Aprovechando el viaje de Mr. Freycinet, ministro de Obras públicas, á Boulogne, han conferenciado con él uno de los diputados por el distrito y el vicepresidente de la Junta de Comercio, para hablarle de la prolongacion de la linea férrea de Bethune á Abbeville, hasta Eu, Mers y Treport, cuya ejecucion ha sufrido algun retraso, así como de la construccion de un ferro-carril de Abbeville á Grandvillier. Los delegados han encontrado en el ministro una excelente acogida y las mejores disposiciones en favor de dichas obras.

Durante las fiestas de Biarritz, que han durado dos dias, la empresa del pequeño ferro-carril de dicha estacion balnearia á Biarritz ha organizado 142 trenes, que han conducido 15.000 personas, á 107 por tren, que como es sabido, solo lleva tres carruajes, pues las máquinas son muy pequeñas.

América del Sur. Vários comerciantes de Sato (Estado de Santander) han hecho un llamamiento al comercio de este departamento para constituir una Compañía, que pueda llevar á feliz término la construccion de un tramvia entre Piedemesta y Bucaramanga. Las condiciones topográficas del terreno entre ambas villas permiten establecer el tramvia por una suma relativamente reducida, y el gran comercio que se hace en la comarca

nspira la seguridad de que la Compañía que se forme obtendrá grandes beneficios.

Dícese que el ministro de Obras públicas acaba de tratar con la Compañía del Norte, para que esta se encargue de explotar diversas líneas secundarias, situadas en el radio de dicha Compañía, y que el Estado ha resuelto adquirir.

M. de Freycinet prepara un contrato análogo con la Compañía del Este, para la explotación del ferro-carril de Sedan á Lerouville, de una sección del de Orleans á Chateaux y de la línea de Condy á Aulnay.

Hungría. Se ha verificado, en la inspección general y real de ferro carriles y navegacion, en Buda-Pesth, la adjudicacion de la línea Dalya-Vinkovce-Brod, para la que se habian presentado cuatro proposiciones, siendo otorgada, sin la construcción del puente sobre el Save, á los Sres. Arnim, Shwartz y otros, con un aumento de 11 por 100 sobre los presupuestos, que era la más ventajosa. Las obras deben empezarse el 20 de Noviembre próximo, y quedar completamente concluidas en Octubre de 1879. El importe de la línea, sin el material móvil, y sin el aumento del 11 por 100, asciende á 4 millones de florins.

Portugal. La legacion de Bélgica en Lisboa ha trasmitido al ministerio de Negocios extranjeros de su país, un ejemplar del *Diario do Governo*; del 20 de Agosto último, en que se publica el pliego de condiciones relativo á la construcción del ferro-carril de los Algarves, y de las prolongaciones de las líneas del Sur y del Este de Portugal.

El concurso se verificará en un plazo de 40 dias, que terminarán el 7 de Octubre próximo, y los que quieran interesarse en la subasta, pueden hallar todas sus condiciones en el mencionado pliego.

Nueva Gales del Sur. Un telegrama de Melbourne (Colonia de Victoria) consigna que, segun la Memoria anual sobre la explotación de los ferro-carriles de la colonia, las 931 millas (1.498 kilómetros) han producido 1.135.790 libras esterlinas de ingreso bruto. Los gastos de explotación han sido de 592.481 libras y los productos netos de 543.309.

El mismo telegrama añade que, en la mina Magdela, se ha encontrado oro á 1.938 piés de profundidad, descubrimiento que ha producido gran emocion en el país, y que aumenta la importancia de sus ferro-carriles.

Inglaterra. En la semana terminada el 8 de Setiembre actual, los ferro-carriles de las 17 grandes Compañías han recaudado 1.141.524 libras, contra 1.130.865; y el ingreso medio por dia y kilómetro ha resultado de 202 pesetas, contra 203. Las millas explotadas este año son 12.585, y las del año anterior 12.438.

FERRÓ-CARRILES BOSNIACOS.

La desgraciada Bosnia va á producir una nueva prueba del proverbio «no hay mal que por bien no venga»: sus valles y sus llanuras están desoladas por una lucha sangrienta; los musulmanes, fanatizados por su religion, disputan palmo á palmo el terreno á los ejércitos austriacos que quieren llevar la civilización (así al menos lo dicen) á un país semi salvaje. Pero las necesidades mismas de esa guerra, que se prolonga más allá de todos los cálculos, van á dotar al país de un beneficio por el cual suspiraba desde hace mucho tiempo.

La administración militar va á construir con urgencia dos ferro-carriles que pondrán las principales ciudades de la comarca, Séraiewo y Novi Bazar, en comunicación con la red húngara y con la del mediodía de Austria. Una de las líneas va á trazarse de Sissek á Novi-Bazar y la otra de Baujaluka á Séraiewo.

Los que hayan examinado con alguna atención lo que hemos venido diciendo acerca de los ferro-carriles de Oriente, comprenderán fácilmente la importancia de las obras que van á ejecutar-

se. Lo hemos dicho, y lo vamos á repetir: los caminos de hierro son los que van á suministrar la verdadera solución del problema oriental. Desde hace tiempo están hechos los planos de los que han de enlazar á Constantinopla, Belgrado y Cetinje, y las provincias bósnicas á la Europa occidental; pero siempre la falta de dinero ó la mala voluntad de los pueblos que deberían ser los llamados á aprovechar los primeros sus ventajas, han retrasado su ejecución.

Por esto Servia, cuya capital tiene la afortunada probabilidad de encontrarse situada, en línea recta, sobre la que ha de ir de París á Constantinopla, pasando por Viena y por Pesth, espera siempre la construcción de una línea que podría serle tan eminentemente provechosa. La red húngara, por un lado, y la red turca por otro, se detienen en la frontera del Principado, que no ha consentido hasta ahora, en hacer los gastos necesarios, y cuyos habitantes hasta se han mostrado, durante mucho tiempo, hostiles á toda idea de que se hagan ferro-carriles en su territorio.

Actualmente, los motivos que los habian desviado de los proyectos concebidos, estudiados y detenidamente meditados por sus gobiernos, han cesado de existir. La independencia de la Servia ha sido solemnemente declarada y reconocida por la Europa entera, comprendida Turquía. El Principado, segun el texto del tratado de Berlin, se encontrará con que tiene por fronteras á la Bulgaria, gobernada por un príncipe vasallo del sultan, y á la Bosnia, ocupada por los austriacos. No tendrá, pues, ya contacto tan inmediato como antes con el imperio otomano propiamente dicho, y los servios no temerán en adelante ver á los turcos aprovecharse del ferro-carril para avanzar sin obstáculos hácia su territorio. Es, pues, probable que van á estar más dispuestos á concluir la red internacional europea, construyéndola, ó dejando al Austria que lo construya, el ferro-carril destinado á atravesar su territorio; salvo el reembolso, por pagos anuales, de los gastos que haya soportado.

Pero esta gran línea será, sin embargo, segun todas las apariencias, la última que se concluya, por más apresuramiento que ahora se manifieste: la red bósnica va á construirse, como lo fué al principio la red otomana misma, bajo la influencia de la necesidad urgente que se impuso á la dirección militar. A Omér Pachá es á quien el imperio otomano ha debido el impulso impreso á la construcción de sus primeras líneas; al general austriaco Philippovitch deberá la Bosnia los primeros kilómetros de vía férrea. Por la línea de Séraiewo (ó de Bosnia-Serai) á Banjaluka, será atravesada en sentido longitudinal, paralelamente al Adriático, y puesta en comunicación con Sur de la Croacia. La línea de Novi-Bazar, completando, más al Norte, esta misma línea, de la que ya está construido un fragmento intermedio, acabará de poner la capital de la Bosnia en comunicación directa con Agram, capital de la Croacia.

En este momento, las obras que van á ser impulsadas con tan gran actividad, tendrán sobre todo por objeto el trasportar cañones, pólvora y demás municiones de guerra; están destinadas á asegurar la línea de retirada del ejército austriaco de ocupación ó impedir que sea copado por la espalda. Más tarde, cuando la pacificación de esta desventurada provincia sea un hecho realizado definitivamente, las obras ejecutadas por los ingenieros militares servirán para trasportar trigos, mercancías, y sobre todo las ideas civilizadoras.

Hé aquí, pues, como la guerra habrá preparado una vez más las obras de la paz, y como también los caminos de hierro habrán contribuido con gran eficacia á resolver la intrincada cuestión de Oriente.

SOCIEDAD CATALANA GENERAL DE CRÉDITO.

(Conclusion.)

Desprendernos de nuestros valores en cartera cuando la cons-

tante mejora con que se cotizan, mejora que ha de ser más sensible de hoy en adelante, viene á justificar con cuánta prevision los hemos sostenido en aciagas épocas á costa de grandes sacrificios, es destruir en un momento el trabajo y la fé de muchos años y renunciar voluntariamente á un beneficio que está en la conciencia de cuantos conocen el valor real, en un porvenir muy próximo, de los títulos que constituyen el mayor haber de nuestra cartera. Por esto la Junta de gobierno acoge con preferencia el sistema de completar el desembolso del capital social, no de una manera brusca, no con esa perentoriedad que únicamente excusa la obligación de satisfacer sagrados y no ménos perentorios compromisos; sino con la calma del que procede por convicción y mejora su hacienda para aumentar los productos de ella.

Así piensa la Junta de gobierno, sin esconderse el efecto que habia de producir su criterio en aquella parte de público impresionable que quiere prever los efectos aun ignorando las causas; pero confía en que los señores accionistas, serenos juzgadores de sus propios intereses, se decidirán por lo más útil, por lo más seguro, por lo más favorable. A todo evento, la gestión social habrá consignado su juicio, lo demostrará y defenderá sin pasión, si es necesario, y hará siempre ley suprema de sus actos la voluntad y los acuerdos de la Junta general.

La de gobierno va aun más allá, porque no opina que las sociedades, ni mercantiles ni de orden alguno, pueden ser regidas sin un plan general, aplicable segun las circunstancias, y que es anti-económico demorar el acuerdo útil, cuando adoptado con tiempo, en la prevision de lo muy posible, allana el camino á dificultades que, suscitadas en un momento dado, podrían malograr los mejores propósitos y hacer inaprovechables las más oportunas ocasiones.

Los tiempos cambian y cambian con ellos sus condiciones. A medida que se dilata el círculo de medios á emplear, se dilata simultáneamente el de las aspiraciones humanas: lo que ayer parecia gigantesca empresa, figura hoy en orden secundario; todo se mueve y resuelve dentro de un progreso material paralelo; y aun en la apreciación del mercado monetario, lo que ayer parecia mucho, hoy es conceptuado relativamente poco. Nuestro millon no es el millon de nuestros padres, pero estos jamás intentaron unir los separados mares, ponerse en comunicacion instantánea con las cinco partes del mundo, ó convertir el planeta tierra en una enredada malla de ralla, para suprimir las distancias. Y las consecuencias de ese modo de ser alcanzan á todos los órdenes de la especulación humana, de tal manera que el hecho de ser presupone la idea de los elementos suficientes para ser con razon y medios proporcionados.

La Catalana de Crédito los hubiera tenido, sino sobrados, bastantes, cuando una necesidad, mejor dicho, una utilidad de momento, la aconsejó solicitar la reduccion por mitad de su capital social. Pero las causas que tal aconsejaron han cesado felizmente y la conveniencia de los señores accionistas, objetivo de la Junta de gobierno, porque otro tanto cabe decir el interés de la Compañía; ha hecho que vuestros gestores, despues de muy madura deliberacion, en que han sido apreciadas las ventajas y previstos los inconvenientes, venga á proponeros el acuerdo de restablecer el anterior capital social, elevando el de esta Sociedad hasta quince millones de pesetas, no doblando el valor de cada accion, con lo cual se impondria á su tenedor un sacrificio innecesario y hasta quizás peligroso; sino por medio de una emision de nuevas acciones, de valor y en número iguales á las actualmente puestas en circulacion, bajo el concepto de que nunca puedan ser emitidas á menor tipo de la par—como previene la ley;—pues no tratándose de una resolucion impuesta por la necesidad, sino aconsejada simplemente por nuestro propio interés, dejaria de ser conveniente si su realizacion hubiese de importar el menor y no previsto quebranto.

Con un capital de tres millones de duros podremos acometer

holgadamente, y siempre con la prudencia necesaria, lucrativos negocios que hoy por hoy se hayan fuera del límite de nuestro alcance; y la Catalana de Crédito, á despecho de sus vicisitudes y merced al inteligente concurso de sus accionistas, recobrará el prestigio y el renombre de su más floreciente periodo.

La Junta de gobierno, al felicitarse por la situación presente, espera que la del porvenir no ha de ser ménos ventajosa. El constante celo de todos los empleados que la auxilian en sus tareas y la benevolencia con que los señores accionistas acojan sus determinaciones, harán más fácil el cumplimiento de su honrosa mision.

La Junta general, además de las proposiciones que luego le serán sometidas, debe proceder en esta sesion al nombramiento de tres vocales para la de gobierno, por haber terminado el ejercicio de los señores D. Agustin Peyra, D. Jaime Armet y D. Ramon Muns. Asimismo debe procederse á la eleccion de los vocales suplentes, cuyos cargos se hallan reglamentariamente vacantes.

Barcelona 28 de Febrero de 1878.—El presidente: Francisco Ginebra.—Vocales: Agustin Peyra y Mach.—Ramon Estruch y Ferrer.—Juan Prat y Sancho.—Antonio Juncadella.—Antonio Borrell.—Edmundo C. Sivatte.—Jaime Armet.—Ramon Muns.—El secretario: Manuel Angelon.

Resumen del balance de la Sociedad Catalana general de Crédito en 31 de Diciembre de 1877.

	PESETAS.
ACTIVO.	
El 30 por 100 á desembolsar sobre el valor nominal de las 30.000 acciones que constituyen el capital social.....	2.250.000
Cartera de propiedad.....	3.697.862'98
Inmuebles.....	2.206.259'74
Gastos de instalacion y ajuar.....	13.318'25
Obras públicas.....	176.047'56
Efectos descontados y préstamos.....	466.361'49
Créditos hipotecarios.....	188.623'27
Terrenos, pagarés y créditos por liquidar.....	886.428'24
Sociedad ferro-carril y minas de San Juan de las Abadesas.....	19.108.524
Caja.....	3.830.777'57
Varios deudores.....	1.029.766'38
	33.833.969'47
PASIVO.	
Capital.....	7.500.000
Depósitos.....	1.286.214'50
Dividendos de beneficios anteriores no satisfechos.....	16.109
Efectos por pagar.....	250.750
Fondo de reserva.....	525.000
Valores pendientes pasivos.....	522.935'51
Cuentas corrientes.....	3.731.101'46
Talones por pagar.....	527.392'03
Construccion del trayecto de Vich á Torallas cuenta en participacion.....	18.582.608
Varios acreedores.....	387.805'06
	33.330.515'56
Diferencia entre el activo y pasivo en este balance.....	503.453'91

Barcelona 31 de Diciembre de 1877.—El administrador, Luis del Castillo.

PRESUPUESTOS.

Inglaterra.—El proyecto primitivo se saldaba por un déficit

de ingresos de 155.900 libras esterlinas, que los gastos extraordinarios, motivados por los sucesos de Oriente, debían aumentar de una manera notable. El aumento de recursos de 3.770.000 libras, esperado del aumento simultáneo de los impuestos sobre los perros, los derechos del tabaco y el *incometax*, ó contribucion sobre las rentas, será insuficiente para cubrir el déficit: á los gastos ordinarios, evaluados en 81.477.000 libras esterlinas, se añaden hoy 6.477.000 libras esterlinas procedentes de las causas siguientes:

Bonos del Tesoro vencidos en Marzo de 1877.	2.750.000
Trasporte de tropas indias.....	748.000
Presupuesto del ejército, gastos suplementarios.....	1.846.000
Presupuesto de la marina, id.....	678.000
Servicios civiles, id.....	75.000
Guerra de Abyssinia (liquidacion).....	20.000
Guerra contra los cafres.....	400.000
Conjunto con la cifra prevista.....	87.536.000
Habiendo llegado los ingresos á.....	82.230.000

En el presupuesto primitivo quedan..... 4.306.000 como déficit definitivo.

A petición del canceller del Echiquier, el Parlamento ha resuelto que se pidan los recursos necesarios, para cubrir este déficit, á la deuda flotante. En su consecuencia, el gobierno ha recibido autorizacion para emitir 2 millones de libras en bonos del Tesoro, pagaderos en un plazo de dos años, y para renovar, hasta la cantidad que se juzgue necesaria, los 2.750.000 libras de bonos, pagaderos en Marzo del año próximo.

Se ve, pues, que, á Inglaterra, sin llegar á disparar un tiro, le ha costado la guerra de Oriente 430.600.000 reales.

Holanda.—El presupuesto para 1879, presenta un déficit de 10 millones de florines, procedentes de los gastos hechos para la construccion de ferro-cerriles, y los ocasionados por la guerra de Atchin; cuyo déficit se cubrirá momentáneamente por un anticipo hecho por el Tesoro al ministro de Hacienda. Más tarde se recurrirá á un empréstito.

Los gastos hechos por la ocupacion de Atchin se evalúan en 9 millones de florines; pero vale la pena este sacrificio, puesto que el gobierno ha propuesto á las Cámaras, mediante la victoria conseguida, la emancipacion de los esclavos de dicha colonia. Ese dinero ha sido más útil á la humanidad que el gastado por los ingleses.

NOTICIAS DEL COMERCIO.

Austria.—Los cuadros del comercio exterior austriaco, correspondientes al primer semestre de 1878, que acaban de publicarse, consignan que las exportaciones se ha elevado á un valor de 263.9 millones de florines, contra 255.8 millones, cifra de igual período 1877. Las exportaciones han ascendido á 286.7 millones, contra 257.7 en el año anterior.

La balanza mercantil se salda por un excedente de 22.8 millones en la exportacion sobre la importacion; y el excedente de las salidas sobre las entradas sólo fué en 1877 de 1.9 millones de florines.

En cuanto á los metales preciosos, la importacion, que habia sido de 14.8 millones en 1877, se ha reducido en los seis primeros meses de este año á 6.1 millones; la exportacion no presenta este año más que una diferencia de 200.000 florines ménos, habiendo sido de 6.5 millones. Resulta, por lo tanto que la balanza se ha cambiado en 1877: la importacion excedia en 8.1 millones; pero en 1878 ha sucedido lo contrario, es la exportacion la que excede á la importacion en 400.000 florines.

Rusia.—Los cuadros del comercio exterior ruso, durante el primer semestre de 1878, manifiestan resultados generales satisfactorios, comparados con igual período del año anterior. La ex-

portacion de cereales, sobre todo, ha sido excelente: 22.597.875 tchetverts, ó sean 8.478.728 más que en 1877, en que se verificó una exportacion de 14.123.952 tch. El tchetverts equivale á 210 litros.

Francia.—El *Journal officiel* publica las siguientes cifras acerca del comercio exterior, durante los ocho primeros meses del año 1878.

Desde el 1.º de Enero al 31 de Agosto, las importaciones se han elevado á 2.838.151.000 fra. y las exportaciones á 2.142.674.000.

Estas cifras se descomponen como sigue:

	Importaciones.	
	1878.	1877.
Artículos alimenticios.....	882.012.000	633.815.000
Productos naturales y materias necesarias para la industria.....	1.528.733.000	1.333.301.000
Objetos fabricadas.....	291.106.000	275.395.000
Otras mercancías.....	133.300.000	141.917.000
Total.....	2.838.151.000	2.384.458.000

	Exportacion.	
Objetos fabricados.....	1.183.009.000	1.167.569.000
Productos naturales, objetos de alimentacion y materias necesarias para la industria.....	847.196.000	640.570.000
Otras mercancías.....	112.469.000	121.887.000
Total.....	2.142.674.000	2.230.026.000

Aunque sólo con relacion á los cinco primeros meses de este año, la administracion de aduanas francesas ha publicado un dato que interesa extraordinariamente á España, el cuadro especial de los vinos.

De este cuadro resulta que, durante dicho período, del 1.º de Enero al 31 de Mayo de 1878, han entrado en Francia 617.861 hectólitros de vino, y únicamente 286.094 en el año próximo pasado.

En estas cantidades figura España por 466.999 hectólitros de vinos comunes, en 1878, contra 126.399 en 1877, é Italia con 95.667 hectólitros, en 1878, contra 69.837 en 1877. De manera que los vinos de España representan muy cerca del 80 por 100 de la importacion total de vinos comunes en Francia, superando á la importacion de Italia en más del *cuádruplo*. El aumento habido entre 1878 y 1877 en la importacion de vinos españoles es nada ménos que de 368 per 100.

La importacion es probable que crezca todavia, puesto que los vinos españoles siguen pagando 3 y medio francos por hectólitro, y los Italianos pagan, desde 1.º del corriente mes, 5.20 francos en lugar de los 30 céntimos que pagaban antes. Segun calculo de personas competentes, de los 446.999 hectólitros que de España han entrado en Francia en los cinco citados meses, proceden de la Rioja más de 100.000

PARADA INSTANTÁNEA DE LOS TRENES.

Hace pocos dias, ante los representantes de la Compañía del Oeste de Francia, se han hecho, entre Sotteville y Oisiel, experiencias muy curiosas relativas á la parada casi instantánea de los trenes.

Varios coches de primera clase han sido dotados con un nuevo freno, que se pone en accion por medio del aire comprimido, que produce una bomba aspirante é impelente adaptada á la locomotora, y que se trasmite, por medio de un tubo único, á todas las ruedas, abriendo el maquinista un grifo en el momento que vé el peligro.

Un tren, compuesto de siete carruajes de viajeros y un fur-

gon, lanzado a una velocidad de 80 á 100 kilómetros por hora, se paró, por medio de estos frenos, en una distancia de 60 metros escasos. Las pruebas se repitieron muchas veces entre ambas estaciones, dando en todas ellas excelentes resultados.

En su consecuencia, en los talleres de Sottville, se está en estos momentos aplicando el nuevo sistema á cincuenta coches de primera clase y á varios furgones.

Los cuatro trenes express, llamados rápidos, del nuevo servicio, serán por ahora los únicos en que se usará el nuevo freno; sin perjuicio de extenderlo á todos sucesivamente.

CALEFACCION DE LOS CARRUAJES.

El invierno pasado se habló bastante en Francia de la calefacción de los coches de viajeros, y nosotros reprodujimos mucho, de lo escrito sobre este asunto, que, como es natural, se olvida un poco en el verano. Sin embargo de los muchos medios que se propusieron en las líneas de la gran red de Paris-Lyon-Mediterráneo, cuya Compañía fué la que más se ocupó del particular, el tradicional calorífero de agua caliente se conservó como medio para calentar los compartimentos de todas clases.

No obstante, se ha introducido en la aplicación de este sistema una mejora de mucha importancia.

Anteriormente, se metía simplemente agua caliente en los caloríferos y se arrojaba cuando estaba fría; pero semejante procedimiento, cuando se trata de operar sobre centenares de caloríferos, que es necesario renovar con frecuencia, ofrecía evidentemente una gran dificultad.

Esta dificultad se ha orillado, y ahora es siempre la misma agua la que sirve; sólo que se recalienta, sin sacarla del calorífero: Hé aquí como se procede:

Se empezó por imaginar unos carretones tricicloes de hierro, que llevan una caja cuadrada de palastro, dividida en veinte compartimentos ó casillas, en las cuales se colocan veinte caloríferos y donde ajustan exactamente. Para facilitar la carga, descarga y transporte de esta caja de palastro, está inclinada á un ángulo próximamente á la altura del piso de los carruajes; pero móvil al rededor de un eje que la atraviesa, puede tomar la posición vertical, á fin de presentar también verticales los caloríferos que contiene.

Una vez cargado el carretón con los caloríferos fríos, los conduce al calefactorio, y este consiste, primero, en un generador de vapor; después en un recalentador especie de arcada de hierro fundido, encima de la que viene á parar un tubo central, de comunicación por un lado con la cúpula de vapor del generador, y terminando por el otro, en su parte inferior, por veinte tubos pequeños correspondientes á los orificios de igual número de caloríferos.

Una vez llegado el carretón al calefactorio, se hace balancear la caja, de manera que queden verticales los caloríferos: un hombre con una llave, los abre, quita los tapones y el vehículo rueda hasta colocarse debajo del calefactor.

Como el tubo central está compuesto de dos partes, que corren una dentro de otra, esta disposición le permite prolongarse, y que el bastidor de los veinte tubitos se mantengan por resbaladores adaptados á los cuatro montantes de la arcada del recalentador; con el auxilio de una palanca se baja el aparato, cada uno de los veinte tubos pequeños se introduce en un calorífero, cuya colocación ajustada permite á estos esa introducción, y se hace funcionar al vapor, cuyo escape recalienta muy pronto el agua contenida en cada calorífero; tanto más pronto, por cuanto el agua se conserva todavía más ó menos caliente; rara vez del todo fría.

No queda más que hacer sino balancear de nuevo la caja, para devolver á los caloríferos, después de tapados, su posición primitiva, y hacer rodar el carretón hasta colocarlo delante de los coches, donde los caloríferos necesitan renovarse.

CATÁSTROFE MINERA.

Hemos dado, en el número anterior, sucinta cuenta del horrible cataclismo ocurrido en la mina inglesa de hulla titulada *Principe de Galles*, perteneciente á la *Bblew Vale Colliery Company*, de cuyo siniestro se han recibido ya detalles.

El pozo donde ha ocurrido es el llamado vulgarmente *Pozo viejo*, considerado como uno de los más ricos de la comarca, y que tiene 1.350 metros de profundidad.

A la hora de la explosión (las dos y diez minutos de la tarde un grupo de 373 hombres acababa de bajar á la mina. De pronto, se oyó una detonación sorda, el suelo tembló y una espesa columna de humo empezó á salir por la boca.

En cuanto se pudo aproximar á la mina, se vió que la máquina, dispuesta en espiral, que servía para descender al interior, estaba destruida. Era, pues, imposible acudir inmediatamente á socorrer á los desgraciados mineros aprisionados en las profundidades de los pozos.

Se restableció lo más pronto posible el engranaje y lo más esencial de la máquina; y sin tener en cuenta el riesgo á que se exponían, algunos hombres valerosos y llenos de abnegación emprendieron la bajada.

Cierto número de obreros, que estaban aun cerca de la entrada del pozo, habían padecido menos los efectos de la explosión y se consiguió sacar hasta 82 todavía vivos.

Pero pronto fué imposible continuar la obra del salvamento, que exponía á los salvadores á una muerte segura. Por otra parte, era demasiado evidente que ninguno de los otros 291 desgraciados mineros había podido escapar de la muerte, porque la mina estaba incendiada. Los más audaces de los salvadores, pudieron llegar apenas á cuatrocientos metros de la entrada del pozo, en cuyo sitio se encontraban las cuadras, y los catorce caballos que en ellas había estaban muertos.

Más allá de ese punto, la impureza del aire y la presencia del gas, que ahogaban, se oponían á toda tentativa de salvamento.

Forzoso fué detenerse.

Entonces se acudió á hacer el recuento, y sólo resultó la presencia de los 82 hombres extraídos, de los cuales cierto número no podrán sobrevivir á la gravedad de sus heridas.

CRÓNICA GENERAL.

Marea. La gran marea equinocial, ha medido anteayer 27 de Setiembre:

En Boulogne, á las 11 y 45 minutos, 1 metro 30 centímetros;
 En Cherbourgo, á las 8 y 17, 1 m. 81;
 En Dunquerque, á las 12 y 31, 1 m. 97;
 En Port-Louis, á las 3 y 45, 1 m. 51;
 En Saint Nazaire, á las 3 y 47, 2 metros 55 centímetros.

Viaje de una locomotora por camino ordinario. El día 10 de Agosto, á las 11 de la mañana, llegó al Campo de Marte (Paris) una locomotora que había partido de Zurich el 27 de Julio, á las cuatro de la mañana, siguiendo la carretera nacional núm 19, en toda su extensión. Mr. Freycinet había concedido á Mr. Schmidt, constructor de esta máquina, autorización especial para que pudiese rodar sobre la vía pública, y en nueve días de trabajo recorrió la locomotora, sin el menor accidente, 580 kilómetros, salvando pendientes de 16 centímetros por metro. Durante todo el trayecto, consumió 4.259 kilogramos de hulla, comprados en el camino y unos 25.000 kilogramos de agua; la mayor distancia recorrida sin renovar la provision de agua, ha sido de 20 kilómetros. Tiene tres ruedas, dos motrices y una directriz; esta última obedece á una palanca cuya manivela va colocada delante del fogonero. El aparato gira en un círculo de 6 metros de diámetro; pesa 8.800

kilogramos y puede arrastrar en terreno plano un cargamento de 25 toneladas. Puede también utilizarse como bomba para incendios, y aplicarse á todas las faenas agrícolas é industriales. Cuesta 28.000 francos.

Expedición al polo Norte. Acerca del extraño proyecto de que nos ocupamos en el artículo del número anterior, referente á las expediciones polares, ha dado posteriormente un diario los siguientes detalles:

«Un belga, D. Emilio Pagan, ha espuesto, en una conferencia dada el lunes último en Bruselas, el proyecto audaz que ha concebido de trasladarse en un globo al polo Norte.

«Este globo, de una forma enteramente nueva, podrá servirle de buque para navegar hasta el 84 paralelo. Al llegar á dicha latitud, hinchará el globo con 2.500 metros cúbicos de gas puro, que fabricará en las regiones polares con 14.000, metros cúbicos de ácido sulfúrico y 5 000 de hierro, que llevará desde Bruselas.

«Irá provisto de latas de conservas, pastas, botellas de aguardiente, alcohol, etc., que arrojará al mar cuando se acerque al polo. Para preservarlos de los osos, recurrirá al procedimiento del Dr. Hayes, que consiste en colocar sobre las latas y botellas vejigas llenas de aire.»

La aguja de Cleopatra. Este célebre monolito, de que tanto nos hemos ocupado, ha sido erigido sobre un pedestal, en el muelle de Westminster de Londres. Con tal motivo dice un periódico:

«Cuatro años de tiempo, en que se gastaron dos millones de francos, fueron menester para que los parisienses viesen alzado en la plaza de la Concordia el obelisco de Luxor: pues bien, en diez y ocho meses, y con el gasto pequeño, dada la importancia de la obra, de 40.000 francos, ha quedado instalado el monolito egipcio que hoy se descubre en el muelle de Westminster.»

Riegos y saneamiento. Además de la canalización del Ebro en beneficio de las comarcas valencianas, para cuyo estudio se ha concedido autorización, tratan los concesionarios de aprovechar para el riego las aguas de la Albufera, y desecar y sanear este lago. El estudio de los tres proyectos, de reconocida importancia, deberá practicarse en el término de un año.

Capital para minas. Parece que una Compañía inglesa trata de obtener, á partido ó en propiedad, muchas de las mejores minas del distrito de Lorca, inaugurando su explotación en grande escala.

«El Eco de la Zapatería.» Por notable signo de cultura tenemos la publicación de periódicos especiales sobre cuantas industrias tienen importancia; y sobre todo aquellas que se refieren á las primeras necesidades de la vida, siendo á la vez objeto de las exigencias del buen gusto. *El Eco de la Zapatería*, cuya vida ya va siendo larga, pues acaba de publicar el núm 53, no sólo cumple ese fin de los periódicos profesionales, sino que lo cumple de una manera muy satisfactoria. Redactado con discreción é ilustrado con bellos grabados, con modelos y con patrones para el corte que exigen los mismos modelos, se encamina á un fin tan práctico como útil, no sólo favorable á los industriales del ramo, sino al público en general, que reporta las ventajas de los perfeccionamientos que el colega difunde.

BOLSA DE MADRID.

La alza de mayor consideración y más sostenida que hemos podido registrar hace mucho tiempo, ha sido la de la última semana. Al terminar la precedente, el 3 por 100 consolidado inte-

rior, quedó á 14'325, sin variación aquel día; pero el lunes comenzó la alza, cuyo resultado definitivo ha sido de 575 milésimas, pasando por los sucesivos cambios de 14'55, 14'70, 14'775 y 15'75. Sólo el viernes afojó algo, quedando á 14'90. Después de Bolsa, aun descendió algo más, quedando á 14'825, tanto al contado, como á fin de mes. De los demás principales valores, los billetes hipotecarios sólo se han cotizado un día y al precio de 101'20; los bonos del Tesoro han bajado 50 céntos, quedando á 85'50; las cédulas del 6 por 100 del Banco hipotecario, han subido 45 céntos, quedando á 93'25; las obligaciones del Banco y Tesoro, han ganado 20 céntos á 99; las de ferro-carriles, cerrando á 29'75, ganan 1/4, nada menos; y las acciones del Banco de España se han hecho á 240'50; con mejora de 1/2 por 100 en la semana.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

JUNTAS GENERALES.

Ferro-carril de Córdoba á Málaga.—El Consejo de administración, en uso de las facultades que le concede el art. 35 de los estatutos, convoca á Junta general extraordinaria de señores accionistas, que se reunirá el día 20 de Noviembre próximo, á las once de la mañana, en el domicilio social (estacion de Málaga); para deliberar y resolver sobre la venta del haber social de á Compañía y consiguientes disolución y liquidación de la misma.

Los poseedores de cinco acciones á lo ménos, que quieran concurrir á esta Junta general, se servirán depositar las que les den derecho de asistencia hasta el día 20 de Setiembre próximo inclusive en Málaga en las oficinas de la Sociedad, y en París en las de la Banque de Paris et des Pays Bas, rue d'Antin, núm 3

Un resguardo nominal, expedido por la oficina que reciba el depósito, acreditará el día en que este se haya verificado y servirá para obtener en el domicilio social la tarjeta de entrada á la Junta.

El derecho de asistencia á dicha Junta no podrá delegarse sino en favor de otro accionista que concorra por derecho propio y en virtud de poder depositado en el domicilio social 10 días antes del señalado para la Junta.

Málaga 27 de Agosto de 1878.—El secretario del Consejo de administración, Manuel Casado.

TITULOS Y DIVIDENDOS.

Banco hipotecario de España.—El 1.º de Octubre próximo vence el cupon semestral de las cédulas hipotecarias de esta Sociedad, y desde dicho día queda abierto su pago de Madrid, en el domicilio social, paseo de Recoletos, 12, verificándose además por sus comisionados en las capitales de provincia el de los cupones cuyas cédulas hayan sido domiciliadas anteriormente en esta forma:

Cédulas del 7 por 100.

Cupon importante pesetas 16'82 1/2.

Cédulas del 6 por 100.

Cupon importante pesetas 15.

Quintos de cédulas del 6 por 100.

Cupon importante pesetas 3.

También se abre el pago el mismo día de las cédulas amortizadas en el sorteo último.

Las cajas de la sociedad están abiertas de once de la mañana á tres de la tarde, todos los días no festivos.

Madrid 15 de Setiembre de 1878.—El secretario general, Enrique Lamartiniere.

Banco hispano-colonial.—Venciendo el 1.º de Octubre pró-

ximo el cupon trimestral núm. 6 de las obligaciones emitidas por este Banco, se hace saber que en dicho día se abrirá el pago del expresado cupon, de nueve á once y media de la mañana. El pago se efectuará previa la presentacion de una factura, que se facilitará en las mismas oficinas, en la que se expresen las series y numeracion de las obligaciones á que pertenezcan los cupones, que se acompañarán cortados por los talonarios. La secretaria expedirá á los presentantes un resguardo, con el que al siguiente día harán el cobro del importe á que asciendan los cupones, si del exámen de los mismos resulta comprobada su legitimidad. Los poseedores de obligaciones de la serie N, que debe ser amortizada, percibirán el importe de las 500 pesetas de su valor nominal, á la vez que el del cupon que vence en dicha fecha.

Quedan señalados para el pago los días desde el 1.º al 12 de dicho mes, y trascurrido este plazo sólo se admitirán los cupones y las obligaciones amortizadas los mártres de cada semana en las horas expresadas.

Barcelona 14 de Setiembre de 1878.—El vicegerente, P. Aleu Arandes.

Banco de Castilla.—La administracion de este Banco tiene la honra de anunciar al público que desde el martes 1.º de Octubre próximo, de once á una de la mañana, en todos los días no feriados, puede ser presentado en sus oficinas, calle del Barquillo, número 3, el cupon núm 15 de sus billetes hipotecarios, series española é inglesa, que vencerá en dicho día. La presentacion se hará en dobles facturas que se facilitarán gratis, devolviéndose una á los interesados con la cancelacion de los cupones y el señalamiento de pago, con la deducion del 10 por 100 de impuesto para el Tesoro que sufren los bonos, segun el anuncio publicado en la *Gaceta* de 22 de Mayo de 1877 para el pago del cupon de dicho año.

Madrid 20 de Setiembre de 1878.—El Secretario, J. Girona y Canaleta.

Banco de España.—Habiéndose realizado de la Direccion de la Deuda los intereses de la última anualidad, correspondientes á las acciones de carreteras de Agosto, depositadas en estas Cajas, se pone en conocimiento de los interesados que desde el día de mañana 24 pueden presentarse en estas oficinas á percibir el importe de aquellos, previa exhibicion de los resguardos de depósito.

Madrid 23 de Setiembre de 1878.—El secretario general, Manuel Ciudad.

Compañía de los ferro-carriles del Norte de España.—RECTIFICACION.—En el anuncio publicado en el *Diario oficial de Avisos* del día 20 del corriente, para el pago del cupon de las obligaciones de primera y segunda serie de dicha Compañía, se indicaba equivocadamente que el pago se efectuaría en Paris, en la Sociedad general de *Crédito Moviliario español*, 25, boulevard Haussmann, siendo así que el sitio destinado para el pago de los referidos cupones es en Paris, el *Crédito Lyonnais*, 19, Boulevard des Italiens.

Madrid 23 de Setiembre de 1878.—El jefe de secretaria del Consejo, Pedro F. del Rincon.

El Consejo de administracion de esta Compañía tiene el honor de anunciar que en cumplimiento de lo estipulado en el contrato de 28 de Marzo del presente año para la cesion á esta Compañía del ferro carril de Tudela á Bilbao, desde el día 1.º de Octubre próximo se pagará á las obligaciones de primera y segunda serie de dicho ferro-carril el cupon núm. 25, que vence en igual fecha, importante 50 rs. vn.

El pago se verificará:

En Madrid, en la Sociedad general de *Crédito Moviliario español*, paseo de Recoletos, núm. 9.

En Bilbao, en el Banco de Bilbao.

En Santander, en casa de los Sres. Hijos de Pombo.

En Barcelona, en el *Crédito mercantil*.

En Paris, en el *Crédito Lyonnais*, 19, boulevard des Italiens, con deducion del cambio.

En Lóndres, en la Agencia del *Crédito Lyonnais*, 39, Lombard Street, E. C., con deducion del cambio.

Para cobrar los cupones en Paris y en Lóndres, deberán presentarse los títulos ó el certificado de su depósito de los mismos Bancos ó establecimientos en que los títulos están depositados.

Madrid 23 de Setiembre de 1878.—El jefe de secretaria del Consejo, Pedro F. del Rincon.

El Consejo de administracion, en cumplimiento de lo estipulado en el contrato de cesion de la línea de Tudela á Bilbao á esta Compañía, ha acordado que el día 28 del corriente mes, á las dos de la tarde, se proceda al sorteo para la designacion de las 90 obligaciones de primera y segunda serie y un lote de residuos de la expresada línea, que deben amortizarse en el segundo semestre del año actual, cuyo acto será público y se verificará en Bilbao, en las oficinas de la Compañía de la estacion de dicha villa.

Los poseedores de las obligaciones y residuos que resulten amortizados, podrán presentarlos al cobro desde 1.º de Octubre próximo:

En Madrid, en la Sociedad general del *Crédito Moviliario español*, paseo de Recoletos, núm. 9.

En Bilbao, en el Banco de Bilbao.

En Santander, en casa de los Sres. Hijos de Pombo.

En Barcelona, en el *Crédito Mercantil*.

En Paris en el *Crédito Lyonnais*, 19, boulevard des Italiens' con deducion del cambio.

En Lóndres, en la Agencia del *Crédito Lyonnais*, 39, Lombard Street, E. C., con deducion del cambio.

Madrid 23 de Setiembre de 1878.—El jefe de secretaria del Consejo, Pedro F. del Rincon.

GRAN ESTABLECIMIENTO FOTOGRAFICO

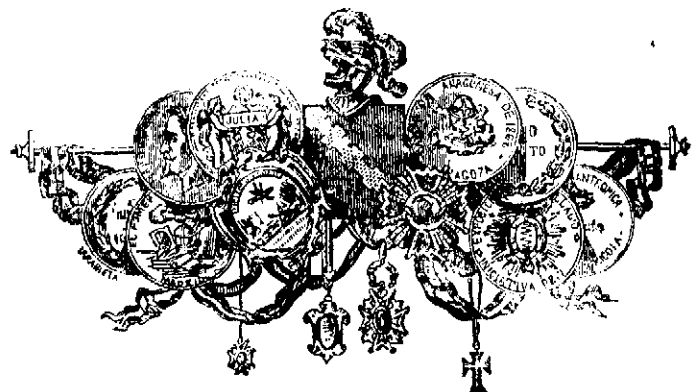
DE

E. JULIA.

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

CASA CREADA POR EL EN 1855,

y enriquecida constantemente con cuantos inventos se verifican.



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 del Jurado en la Exposicion nacional de 1873, en Madrid, y lo es de varias corporaciones y Sociedades útiles al país.

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA.

CAPITAL SOCIAL 50.000.000 DE PTAS.

Desembolso: el 40 por 100 ó sean 20 000.000 de pesetas efectivas.

DOMICILIO SOCIAL, PASEO DE RECOLETOS, 12.

PRÉSTAMOS HIPOTECARIOS.

El Banco hipotecario de España hace préstamos á corto y largo plazo, reembolsables de cinco á cincuenta años.

Sobre fincas rústicas y urbanas el 50 por 100 de su valor reconocido por los inspectores del Banco, y sobre viñas, olivares y arbolados, la tercera parte de su valor.

El importe de la anualidad, para el reembolso á plazos, varía segun la duracion del préstamo, pudiendo en toda ocasion el prestatario anticipar el reembolso del capital recibido ó de parte de él.

Los préstamos se hacen en cédulas hipotecarias al 6 por 100, ó en metálico, segun soliciten los interesados, recibiendo, en el último caso, los prestatarios, íntegro el importe de la cantidad que se le conceda, sin mas deduccion que el 1 por 100 de redaccion y trabajos, establecido por los estatutos.

Los prestatarios á metálico pagarán un 7 y 84 céntimos por 100 al año, en cuya suma está comprendido el 7 por 100 de interés y 84 céntimos por 100 de comision y amortizacion en los préstamos por 50 años. Concluido el plazo del préstamo, el importe de éste queda amortizado y la finca libre.

Los que prefieran recibir cédulas de 6 por 100 que el Banco toma despues á un tipo aproximado al de cotizacion, pagarán al año (calculando las cédulas al precio de 95 por 100) 7 pesetas 30 céntimos por 100 aproximadamente, sobre la cantidad líquida que reciban; en cuya cantidad va tambien comprendido el interés y la amortizacion sobre el capital que representen las cédulas, quedando igualmente la deuda pagada y la finca libre al espirar los 50 años, si este fuese el plazo del préstamo.

Anualidad de los préstamos á metálico, con interés, comision y amortizacion: **Pesetas 7'84 por 100.**

Anualidad de los préstamos en cédulas de 6 por 100 al precio de 95 por 100 con interés, comision y amortizacion, próximamente: **Pesetas 7'30 por 100.**

CÉDULAS.

En representacion de sus préstamos hipotecarios, el Banco emite cédulas que tienen por garantia toda la masa de bienes hipotecados al mismo; es decir, una cantidad doble, y en muchos casos triple de su importe, y subsidiariamente todo el capital de la Sociedad.

Las cédulas que esta Sociedad tiene en venta por ahora, son de 500 pesetas nominales, y quintos de 100 pesetas, con 6 por 100 de interés, ó sean 30 pesetas y 6 pesetas anuales respectivamente.

Las condiciones de seguridad que reunen estos valores hacen de ellos una verdadera hipoteca movilizada, participando el tenedor de todas las ventajas del préstamo hipotecario más seguro, sin los inconvenientes, gastos y tardanza que lleva consigo toda realizacion hipotecaria.

Se paga el cupon en 1.º de Abril y en 1.º de Octubre á su presentacion en las cajas de la Sociedad y en las comisiones del Banco en provincias, previo depósito y domicilio, segun las reglas vigentes:

Pueden adquirirse siempre directamente en el domicilio del Banco.

Por medio de agente, y,

En las comisiones del Banco en las provincias.

NOTA. En las oficinas del Banco se facilitan gratuitamente los impresos para formalizar las peticiones de préstamos, y se dan cuantas noticias y detalles se pidan.

DINAMITA.

Esta Sociedad tiene la satisfaccion de anunciar á los consumidores de sus productos que, en adelante, los precios de estos son los siguientes:

Precios francos de todo gasto, en todos los depósitos, incluso porte y embalaje.

Dinamita núm. 1. 21 reales el kilogramo.
» núm. 3. 13 » »

Con descuento de 5 p. % en los pedidos de 500 á 1.000 kilógs
10 p. % » de 1.000 kilogramos en adelante.

Capsulas: Sencillas 10 rs. el ciento. Dobles 14 rs. y triples 18 fra.
Todos los productos llevan la marca

Alfred Nobel.

Los pedidos se dirigirán al domicilio social, Lotería, núm. 8 y 9, en Bilbao, ó á nuestros depositarios señalados en el cuadro siguiente:

Depositarios.	Residencia.	Provincias de que están encargados.
Sres. D. Alfonso Piquet.	Madrid, P. de Isabel 1, 5.	Ciudad-Real. Badajoz, Cuenca, Cáceres, Toledo y Guadalupe.....
D. Daguerre-Dospital, hermanos	Sevilla	Sevilla, Cádiz, Huelva y Alago.....
D. Antonio Ochoa.....	Linares.....	Jaca y Granada.....
D. Pedro Arias.....	Vigo.....	Coruña, Lugo, Pontevedra y Orense.....
D. Manuel Malo de Molina.....	Cartagena.....	Almería, Málaga.....
D. Miguel Bourson.....	Bilbao	Oviedo, Leon y Santander.....

MECHAS DE SEGURIDAD

PARA BARRENOS DE MINAS Y CANTERAS.

DE CALIDAD SUPERIOR RECONOCIDA.

Fabricadas por

DAVEY, BICKFORD, WATSON Y COMPAÑIA.

BILBAO.

Unicos inventores de las mechas de seguridad.—1831.

VEINTIUN PREMIOS EN VARIOS PAISES.

MEDALLA

MEDALLA

en la Exposicion Aragonesa de ZARAGOZA, 1868. || en la Exposicion Regional de LEON, 1876.

MEDALLA Y DIPLOMA

EN LA EXPOSICION INTERNACIONAL DE

FILADELFIA.—1876.

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

SOCIEDAD GENERAL DE CRÉDITO DE LA INDUSTRIA MINERA

SOCIEDAD ANÓNIMA.—CAPITAL SUSCRITO, 2.500.000 PESETAS.

DOMICILIO SOCIAL: PUERTA DEL SOL, 13, MADRID.

LABORATORIO. DEPÓSITO DE MAQUINARIA, ETC., ETC.

SUCURSAL EN PARIS: RUE GALVANI, 5.

REPRESENTANTES DE LA SOCIEDAD EN LA EXPOSICION UNIVERSAL DE PARIS
EN EL PABELLON DE LA COMPAGNIE DE TERRENOIRE, LAVOULTE ET BÉSEGES
EN EL CAMPO DE MARTE:

Sres. D. Emilio Denis de Lagarde, Administrador delegado.
» D. Leon Durassier, Ingeniero.
» D. Gustavo Linget, Ingeniero.

Las operaciones de la Sociedad son las siguientes:

1.^a Facilitar á los mineros y fundidores de la Peninsula los medios para la venta de sus productos á precios establecidos con arreglo á su ley ó valor verdadero. La Sociedad está encargada de surtir de minerales á varias fábricas. Los mineros y fundidores que deseen vender la totalidad ó una parte de la produccion mensual ó anual de sus minas ó fundiciones pueden dirigirse desde luego á la Sociedad y mandar muestras de sus productos, más los datos correspondientes á la situacion, á la importancia de la produccion, y á los medios de transporte desde sus establecimientos.

2.^a Proporcionar á la industria y á la agricultura española toda clase de herramientas, aparatos, material y maquinaria. La Sociedad es representante de los principales talleres de construccion y fábricas premiadas en la exposicion universal, y puede proporcionar toda clase de material fijo ó móvil, e n garantía de

buena fabricacion y condiciones sumamente favorables de pago
3.^a Encargarse de los estudios y ensayos preliminares de todo negocio industrial con el objeto de organizar su explotacion. Las relaciones establecidas entre la Sociedad é importantes casas financieras de España y del extranjero la permiten patrocinar útilmente los negocios de un porvenir industrial incontestable.
4.^a Hacer el servicio financiero de particulares y Sociedades industriales.

NOTA. La Sociedad admite proposiciones para tener correspondientes ó representantes en los principales centros industriales de la Peninsula.

Dirigirse al Administrador Director,

PUERTA DEL SOL, 13, MADRID.

DE LA EXPLOTACION Y TARIFAS DE LOS FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

DICTAMEN de la Comision de la Sociedad Económica Matritense,
redactado por el presidente de la misma

D. FÉLIX DE BONA.

UN VOLUMEN DE 168 PÁGINAS EN 4.º MAYOR

Véndese, á 2 pesetas, en las librerías de

D. Carlos Bailli-Bailliere.—Plaza de Santa Ana.

D. Alfonso Duran.—Carrera de San Gerónimo.

D. Antonio San Martin.—Puerta del Sol.

Sucesores de Escribano.—Calle del Príncipe.

Y en la Administracion de la GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, calle de la Magdalena, 6, principal.

ANUARIO GEOGRÁFICO, ASTRONÓMICO Y CRONOLÓGICO PARA 1878.

Acompañado, para mejor comprension del texto, de una lámina con diez figuras que representan el sistema planetario.

Por D. Joaquín Montero.

S e vende á 5 reales en la librería de Bailli-Bailliere.

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

INDICADOR mensual de los servicios de todas las líneas férreas
de la Peninsula

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 franqueada al Administrador de la GUIA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO.—Calle de las Infantas, 30, 2.º, MADRID.

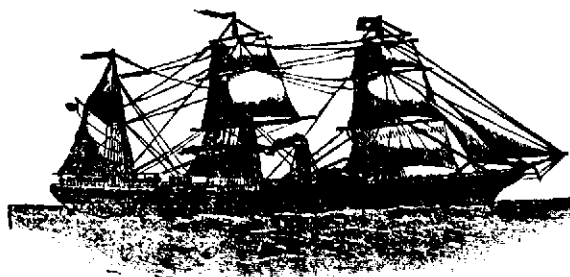
FÁBRICA DE PÓLVORA Y MECHAS DE SEGURIDAD

para minas, de Avelino Vallés, sucesor de Miguel Vallés, primer fabricante de mechas en España.

Pólvora para caza y mina.—Dinamita.—Mechas.—Alambriillo.—

Cinta.—Gutapercha embreada y blanca.

Muralla de Valldaura, 11.—MANRESA.



VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPAÑIA

PARA PUERTO-RICO Y LA HABANA.

Salidas de Cádiz. el 10 y 30 de cada mes.
 Salidas de Santander. el 20 de id.
 Salidas de Coruña. el 21 de id.

Para Puerto-Rico y Habana; de Habana los dias 5 y 25 para Cádiz;
 de idem el dia 15 para Coruña y Santander,

AGENTES.—CÁDIZ, A. Lopez y C.^{ta}; BARCELONA, D. Ripol y C.^{ta}; SANTANDER, Angel B. Perez y C.^{ta};
 CORUNA, E. De Guarda; VALENCIA, Dart y C.^{ta}; ALICANTE, Faes hermanos y C.^{ta}; MADRID,
 Julian Moreno. Alcalá, 28.

CUADRO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO

(LAS CIFRAS EXPRESAN FRANCOS).

LÍNEAS.	PERÍODO de explotacion.	TOTAL GENERAL DE INGRESOS.				Diferencia sobre 1877				INGRESOS TOTALES á partir des de 1.º de Enero.	
		1878.		1877.		BRUTOS.		Kilométricos.		1878.	1877.
		Brutos.	Kiloms.	Brutos.	Kiloms.	En mas.	En menos.	En máa.	En menos.		
Madr. á Alic. y Toledo...	10 al 16 Setiembre...	846 012	542 65	937 799	601 54	.	91 787	.	58 89	29 677 840	90 004 986
Madrid á Cartagena....											
Albacete á Cartagena....											
Alcázar á Ciudad-Real...											
Zanaharas á Córdoba...											
Córdoba á Sevilla.....	9 al 15 Setiembre....	110 892	445 84	101 591	408 20	9 000	.	86 84	.	2 718 041	2 787 009
Tudela á Bilbao.....											
Norte de España.....											
Alar á Santander.....											
Zaragoza á Barcelona...											
— Pamplona.....	9 al 15 Setiembre....	838 905	348 99	102 898	469 93	46 507	.	74 66	.	9 707 159	9 556 815
Tarrag. á Barc. y Francia											
— Tarragona....											
— Gerona.....											
— la frontera....											
—	1.º al 31 Agosto....	883 160	31 742 80	2 592 107	.
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....	429 842	24 427 81	2 583 699	.
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....	161 802	13 404 26	518 831	.
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....	864 814	25 299 58	5 439 037	.
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Julio.....	292 851	68 144	319 785	786 93	.	21 484	.	49 83	1 772 986	1 861 529
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Mayo.....	410 116	1 299 00	403 228	1 299 98	4 888	.	15 64	.	2 100 989	1 860 839
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....	28 008	6 088 27	30 154	6 535 22	.	2 147	.	466 96	189 957	200 008
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....
—											
—											
—											
—											
—	1.º al 31 Agosto....	.	.	.							

COTIZACIONES OFICIALES.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 21 AL 27 DE SETIEMBRE.							CAMBIOS OFICIALES.		
FONDOS PÚBLICOS.	SÁBADO.	LUNES.	MARTES.	MIÉRCOL.	JUEVES.	VIERNES		Daño.	Beneficio
Renta perpetua del 3 por 100 interior, al contado	4 35	14 55	14 70	14 77	15 07	14 90	Albacete.....	..	1/4
Renta perpetua del 3 por 100 interior, pequeños.	15 05	..	Alicante.....	..	1/4
Renta perpetua del 3 por 100 exterior.....	15 10	15 15	..	15 80	15 87	15 75	Almería.....	..	1/4
Deuda del personal.....	Avila.....	1/2	..
Material del Tesoro no preferente con interés...	86 ..	86 80	86 50	83 75	85 50	..	Badajoz.....	..	1/4
Bonos del Tesoro de 2.000 rs. 6 por 100.....	Barcelona.....	..	1/4
Idem 2.ª emisión idem.....	Bilbao.....	..	1/4
Cédulas hipotecarias del Banco hipotecario, de 425 pesetas, 7 por 100 de int. res.....	Burgos.....	..	1/4
Billetes hipotecarios del Banco de España.....	101 25	..	..	..	..	104 60	Caceres.....	1/2	1/4
—	Cádiz.....	..	3/8
Carpetas provisionales de obligaciones del Banco y del Tesoro á 6 por 100 serie interior.....	98 90	..	..	..	..	98 25	Castellon.....	par	..
Idem en cantidades pequeñas.....	98 75	..	..	..	..	..	Ciudad-Real.....	1/4	..
— no publicado.....	Córdoba.....	par p.	..
— á plazo.....	Coruña.....	3/4	..
—	Cuenca.....	..	..
Oblig. generales por ferro-carriles, de 2.000 rs. Idem id. emisión de 1875; idem.....	28 50	28 95	29 35	29 45	30 ..	29 75	Gerona.....	1/4	..
Idem id. id. nuevas de 1876; idem.....	Girona.....	..	..
Acciones del Banco de España.....	242 ..	245 ..	246 50	249 90	250 ..	249 57	Granada.....	..	1/8
Billetes hipotecarios del Banco de Castilla.....	Guadalajara.....	par p.	..
Obligaciones del Timbre á 3 por 100 de interés.....	Huelva.....	..	..
..	Huesca.....	..	1/4
..	Jaen.....	par	..
..	Leon.....	..	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 Sebastian.....	..	1/2
..	Santander.....	..	1/2
..	Santiago.....	7/8	..
..	Segovia.....	1/2	..
..	Sevilla.....	..	1/2
..	Soria.....	1	..
..	Tarragona.....	..	1/2
..	Teruel.....	par	..
..	Toledo.....	3/4	..
..	Valencia.....	..	3/8
..	Valladolid.....	..	1/4
..	Victoria.....	..	3/8
..	Zamora.....	1/4	..
..	Zaragoza.....	par	..
..	Londres, á 80 d/f.....	4755	..
..	Paris, á 8 d/v.....	497	..
..	Hamburgo, á 8 d/v.....	..	..
..	Génova, á 8 d/v.....	..	..

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA	NUMERO	CAPITAL	INTERES	EPOCA	DURACION	NOMBRES	ULTIMOS CAMBIOS
de los	de	reembolsa-	FIJO.	de los	de la	de	
EMPRÉSTITOS.	CELEBRACIONES.	ble.		VENGIMIENTOS	AMORTIZACION.	LAS SOCIEDADES.	
1856-58.....	1.014.198	1.900	57 3/8	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza y Alie	Paris 19 Set..... 312
1860.....	625.000	1.900	57	Abril.—Octub.	..	Norte de España 1.ª serie.	Bruselas — 314
1859.....	92.618	2.000	57	Abril.—Octub.	desde 1864 99	Zaragoza á Barc. 8 1/2 %	— — 486
..	177.044	1.900	8 1/2	Enero.—Julio.	.. 99	Zaragoza á Pamp. 8 1/2 %	Paris — 240
1859 ..	44.984	1.900	57	Enero.—Julio.	.. 99	Córdoba á Málaga.....	Bruselas — 220
1858 ..	48.428	..	57	Enero.—Julio.	desde 1861 47	Córdoba á Sevilla.....	— — 308 5/8
..	..	..	..	..	..	Sev á Jerez nuev. camb.	Paris — 179 5/8
..	..	..	..	..	..	Badajoz 1.ª hipoteca.....	Bruselas — 464
..	..	2.000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9	Tar. á Mart. y Bar. á Ger	Barcelona 25 Set... 161 40
..	..	..	..	..	..	Targ. á Barc. y Francia.	— — 102 40
1862.....	29.750	2.000	120	Enero.—Julio.	desde 1868 42	Noroeste.....	Paris 19 Set..... 36
..	..	..	..	..	..	Lérida á Reus.....	— — 55 5/8
..	..	2.000	3 1/2	..	..	Barc. á Franc. por Figus.	Barcelona 25 Set... 55
..	..	1.900	3 1/2	..	..	Aizmanas á V. y Tarrag.	— — 87
..	..	..	..	..	..	Tudela á Bilbao 1.ª serie.	Bilbao 30 Junio... 98 1/2
..	..	..	..	..	..	Idem 2.ª	— — 96 1/2