

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

INDUSTRIA, MINAS, SEGUROS Y SOCIEDADES DE CRÉDITO.

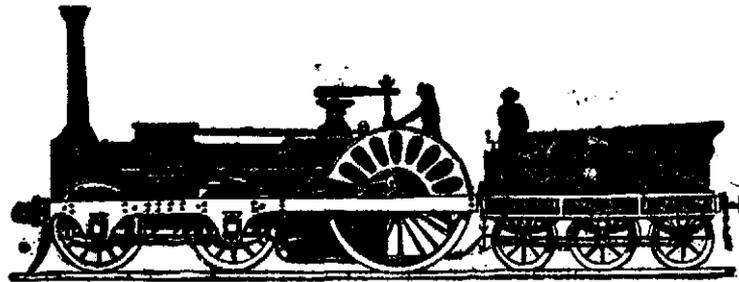
SALE LOS DOMINGOS.

ANUNCIOS.

6 REALES LINEA.

Los anuncios y comunicados de alguna importancia se insertarán á precios convencionales.

Se reciben en la administracion, Calle de la Visitacion, 2, pral. desde las 10 de la mañana hasta las 4 de la tarde.



SALE LOS DOMINGOS.

El precio de la suscripcion tanto en Madrid como en las provincias, será:

Por un año.....	100 rs.
Seis meses.....	50 »
Tres meses.....	30 »
En Ultramar y Estrangero.	
Por un año.....	150 rs.
Seis meses.....	75 »

Las suscripciones de Madrid, únicamente pueden hacerse en la Administracion del periódico, siendo nulas todas las que carezcan de esta condicion.

El precio de la suscripcion se dirigirá, en libranzas sobre correos, al director del periódico.

AVISO IMPORTANTE.

Desde 1.º de julio próximo dejaremos de remitir nuestro periódico á los que no realicen su suscripcion antes de la citada fecha, bien sea directamente en nuestras oficinas, calle de la Visitacion, núm. 2, ó en libranzas sobre correos á la orden del Director del periódico.

RESUMEN.

Debe ser el tanto por 100 de nuestros fondos públicos el 3 por 100 ó el 6 por 100?—Camino de hierro de Barcelona á Gerona.—Ferro-carril de Jerez al Puerto de Santa María y Cádiz.—Ferro-carril de Cádiz.—Sobre la quiebra de Mr. E. Place.—Banco de España.—Ley sobre las sociedades de ferro-carriles.—Constitucion de nuevas secciones administrativas en seis distritos mineros.—Camino de hierro de Valladolid.—Ferro-carril de Belmez y Espiel á las ventas de Alcolea.—Correspondencia de Paris.—Crónica de las Córtes.—Actos oficiales.—Novedades industriales.—Cuadro de los ingresos de los caminos de hierro en España.—Anuncios.—Boletín comercial.—Bolsa.—Cotizaciones de Paris y Madrid.

DEBE SER EL TANTO POR CIENTO DE NUESTROS FONDOS PUBLICOS EL 3 POR 100 Ó EL 6 POR 100?

Discútese en la actualidad en Portugal un asunto de suma importancia para España,

na, sobre el que en otra ocasion llamamos ya la atencion de nuestros lectores. Trátase de si es ó no conveniente para el pais la creacion de una deuda en titulos del 3 por 100; y el Sr. Fradesio da Silveira en el *Jornal ó Comercio de Lisboa*, aborda esta grave cuestion con tal copia de datos y tan poderosas razones, que no podemos menos de insertar íntegro su artículo, tanto mas, cuanto que en él precisamente abundan las ideas que nosotros tenemos sobre este particular. Ya en nuestro primer número, al ocuparnos del empréstito de los 200 millones, indicamos que á nuestro modo de ver, el sistema de aumentar tan considerablemente el capital de la deuda del Estado, exigia una pronta reforma: hoy que el Sr. Silveira se ha anticipado á nuestros deseos demostrando esta gran verdad, no podemos menos de dar, con aplicacion á nuestro pais, una prueba de lo que entonces anunciamos.

La negociacion de titulos del 3 por 100, equivalentes á la suma de 200 millones de reales, se hizo al tipo medio de 41,50; sea 41 para evitar fracciones. Es decir, que el Estado por cada 41 rs. que percibe se declara deudor de 100.

Para obtener un capital de 200 millones á 41 p. 100, creó, pues, una deuda de.	487.804,800
Cuyos intereses al 3 por 100 son.....	14.634,144

Supongamos que en vez de titulos del 3 por 100 se hubiesen emitido para aquel empréstito titulos del 6 por 100. El tipo medio hubiera sido á 82 en vez de ser á 41; lo que hubiera dado:

Para obtener un capital de 200 millones á 81, son....	243,902,400
Intereses al 6 por 100.....	14.634,144

Es decir, que si en vez de emitir para aquel empréstito titulos del 6 por 100, se hubieran emitido titulos del 3 por 100, siendo igual la cantidad que hubiera pagado de intereses, se hubiera evitado un aumento en el capital de la deuda de 243.902,400.

Se nos dirá que semejante argumento es ilusorio, puesto que el pais no estará nunca en el caso de extinguir su deuda. Nosotros rechazamos esta idea. Una nacion, para conservar su crédito, debe siempre dejar entrever la esperanza de extinguir su deuda, y esta esperanza será tanto mas factible, cuanto mas elevada sea la cotizacion de sus fondos. El dia en que la marcha de los acontecimientos eleve los titulos del 3 por 100 á 49 ó 50, los titulos del 6 por 100 se aproximarán al 100, y el gobierno podrá extinguir á la par una deuda que de otro modo gravitará siempre sobre el pais con notable dificultad para las transacciones.

Hé aquí el artículo del Sr. Silveira:

Diversas son las proposiciones que hemos visto respecto á empréstitos; unas toman por base el ti-

po del 3 por 100; otras adoptan el de 6 por 100: fundense unas en la emision de titulos de cien mil reis, con 3 por 100 de interés, tienen otras por base la emision de titulos del mismo valor con 6 por 100 de interés.

Comparemos ambos sistemas.

Supongamos que se tratase de un empréstito de 5,400 millones de reis, emitiendo titulos del 3 por 100.

Estando hoy el papel del 3 por 100 á 43 en el mercado, es sabido que el Estado, recibiendo 43, se declara deudor de 100. Mas el Estado no recibirá 43. Los titulos emitidos habrán de ser vendidos en las plazas nacionales y extranjeras; y como la emision de una cantidad tan considerable de papel habrá forzosamente de ocasionar una baja mayor ó menor, no se puede exigir de los prestamistas que los tomen al precio corriente del mercado.

Supongamos que los tomen á 40, hipótesis completamente admisible, atendida la importancia de la operacion, y la necesidad de hacer efectivos rápidamente los fondos, tendremos que:

5,400 millones de reis á 40 por 100, representan exactamente..... 13,500 millones.
Cuyo interés anual será..... 405 millones.

Hecho este cálculo, figuremos otra hipótesis. Supongamos un empréstito de los mismos 5,400 millones, y la emision de titulos del 6 por 100.

Si los fondos del 3 por 100 eran tomados á 40, los del 6 por 100 deberán serlo á 80.

Ahora bien; 5,400 millones de reis á 80 por 100, representan exactamente 6,750 millones. que deben pagar de interés anual..... 405 millones.

Resulta de estos datos, que el pais, adoptando el sistema del 3 por 100, recibirá 5,400 millones de reis, reconociendo una deuda de 13,500 millones, y pagando anualmente 405 millones de interés; y adoptando el tipo de 6 por 100, recibirá los mismos 5,400 millones de reis, reconociendo una deuda de 6,750 millones, y pagando tambien un interés anual de 405 millones.

Diferencia en favor del tipo de 6 por 100: un capital de..... 6,750 millones
Mas pudiera decirsenos, ¿por qué fijais el tipo de 40 á los titulos del 3 por 100? ¿Acaso no podrá aumentar el crédito de Portugal?

Reconocemos sinceramente que nuestra situacion ha mejorado; creemos en el aumento de nuestro crédito; suponemos que ese aumento será considerable: mas estamos intimamente convencidos de que este engrandecimiento, por todos deseado, necesita una condicion indispensable: la condicion de no comprometer el porvenir.

El crédito de las naciones, como el crédito de los particulares, está subordinado á ciertas reglas: las exigencias del capital son proporcionadas á los riesgos que debe correr. El propietario que mejora sus fincas, que las liberta de cargas onerosas,

hallamas fácilmente dinero y con mejores condiciones que aquel que acumula deuda sobre deuda aumentando diariamente las obligaciones garantizadas por sus hipotecas.

Pero no insistamos en sostener el tipo de 40 por 100: hagamos mas; concedamos el último, extremo á que se puede aspirar, suponiendo que los titulos del 3 sean admitidos al precio de 43.

Haciendo los mismos cálculos que hemos hecho anteriormente, hallaremos, que adoptado el tipo de 3 por 100, el Estado recibirá 5,400 millones, reconociendo una deuda de 12,558,139,360 reis, cuyo interés anual será de 376,741,320.

Adoptando el tipo del 6 por 100, el Estado recibirá los mismos 5,400 millones, reconociendo, como hemos dicho ya, una deuda de 6,750 millones, y pagando un interés de 405 millones de reis.

Diferencia en el capital en favor del tipo de 6 por 100.....	5,808,139,360
Diferencia en los intereses contra el tipo de 6 por 100.....	28,253,680

En vista de semejante resultado, ¿quién es capaz de sostener que será preferible aumentar en 5,808 millones la deuda pública, á pagar una diferencia de 28 millones de interés, diferencia insignificante, en comparacion de los inconvenientes que ofrece un aumento tan considerable en la deuda del Estado?

Para dar mas fuerza á nuestras convicciones, veamos cuál es el capital en fondos del 6 por 100 correspondiente al interés de 28,253,680, y hallaremos que asciende á 470,927,880. Si deducimos esta cantidad del capital arriba indicado, quedará aun el enorme aumento de 5,337,211,680; pérdida absoluta, irreparable, resultado inevitable y funesto de la adopcion del tipo de 3 por 100.

Seáenos permitido, antes de concluir, hacer un pequeño cálculo relativo á las vías de comunicacion; cálculo aproximado, en el que cuidaremos de evitar exageraciones, conservando los guarismos que mas abajo estainpomos, en los limites de lo probable.

Reduzcamos la red de los caminos de hierro portugueses á dos solas líneas: la del Norte y la del Este. Contemos que estas dos líneas principales y los ramales respectivos miden tan solo 800 kilómetros.

Supongamos que en caminos reales, vecinales, etc., tenemos que construir otros 800 kilómetros, número inferior en mucho á lo que está calculado por los estudios hechos hace algunos años.

Sea de 43 millones por kilómetro la subvencion otorgada á los concesionarios de caminos de hierro.

Sea de 1.800,000 el coste medio de los demas caminos por kilómetro.

Habremos de aplicar treinta y seis mil millones de reis á ferro-carriles, y mil cuatrocientos cuarenta millones á caminos ordinarios; ó sea, un total de treinta y siete mil cuatrocientos cuarenta millones.

No existe en el Tesoro un fondo de reserva. No se puede exigir en los impuestos un aumento tan considerable. Es preciso, pues, recurrir á un empréstito.

Si 5,400 millones de reis en titulos del 3 por 100 á 40, elevaban el capital á 13,500 millones, 37,440 millones lo elevarán hasta 93,600 millones, cuyo interés anual al 3 por 100 será de..... 2,700,600,000

Este mismo empréstito en fondos del 6 por 100, tendrá apenas un aumento de..... 48,800,000,000
Cuyo interés anual al 6 será.... 2,700,600,000

En el primer supuesto resulta una pérdida absoluta de..... 58,160 millones.
En el segundo esta pérdida será de..... 9,360 millones

Parécenos que esta diferencia merece ser atendida.

Si es verdad que se trata de un empréstito, sea grande ó pequeño, conveniente es tener en cuenta el tipo de los titulos que se deben crear. Nosotros opinamos que el tipo de 6 por 100 es el mas beneficioso, y sometemos estas breves consideraciones al juicio de los hombres competentes, á quienes sea confiado el encargo de preparar esta negociacion.

CAMINO DE HIERRO DE BARCELONA A GERONA.

Cuantos conocen la prosperidad industrial y agrícola del antiguo Principado y el desarrollo de que son susceptibles su riqueza y su comercio, si por los adelantos de su bienestar se interesan, no podrán menos de fijar la atencion en un asunto que trae divididos los intereses y discordes las opiniones.

Hablamos de la construccion del camino ferrado de Barcelona á Gerona, prolongando alguno ó los dos que se hallan en explotacion hasta Granollers y Mataró.

Fácil es demostrar la importancia del camino de Barcelona á Gerona; mas por ahora bastará referir un hecho que la pondrá en toda su elevacion y su evidencia. Nos referimos al vivísimo interés, á la incesante actividad, á los prolongados esfuerzos con que se disputan las compañías propietarias de los caminos de Granollers y Mataró el derecho, y aun el derecho esclusivo de prolongar sus rails hasta la última ciudad.

Las dos empresas que hemos mencionado, empresas llamadas á favorecer ampliamente los intereses del pais, con grande beneficio propio, caminan discordan-

tes, trabajan en un abierto antagonismo, aunque sea cierto que alguna de ellas intenta compensar quizás lo que de razón la falta con la actividad y el celo que en favor de sus intereses demuestra.

Imparciales nosotros en este asunto; independientes nosotros por carácter y estado; cumpliendo la misión de examinar esta clase de cuestiones desde un punto de vista elevado, procurando armonizar todos los intereses legítimos, formularemos hoy nuestras observaciones por si merecen que los hombres de gobierno y los mismos interesados las atiendan.

Sabido está que cuando se concibieron y ejecutaron los dos caminos, el de Granollers, llamado del Norte, y el de Mataró, denominado del Este, para uno y otro se había previsto su mas natural prolongación: la del Norte por Vich y Ripoll, para beneficiar las minas del carbon de piedra del rico criadero de San Juan de las Abadesas; la del Este por Gerona y Francia. Mas sea como quiera, el hecho es que las dos empresas obtuvieron la competente concesión para estudiar su prolongación respectiva hasta Gerona; ambas á dos han ejecutado estos trabajos preliminares; y ambas empresas, por lo tanto, se hallan revestidas de iguales derechos, habiendo hecho la una como la otra importantes desembolsos.

Importa consignar aquí una observación relativa á las pretensiones de las empresas de Granollers y Mataró. La primera aspira á que se la otorgue la concesión para prolongar su camino hasta Gerona, con esclusión de toda otra vía. La de Mataró, por el contrario, no se opone en manera alguna á la duplicidad de vias, y solo pretende se la permita construir su ferro-carril, sin pedir la mas leve subvención. Cada empresa, como es natural, aduce sus argumentos para sustentar sus aspiraciones; pero salta á la vista desde luego, sin mas que atender á esta consideración, cuál de ellas se presenta en la palestra mas esclusiva ó mas generosa y digna.

En este estado, varios señores diputados han presentado en las Cortes un proyecto de ley con el objeto de resolver esta cuestión interesante. Natural parecia que en este proyecto se procurase servir realmente los intereses del país, tomando por

única guía los principios de equidad, y respetando ó conciliando los derechos adquiridos por las dos empresas. No sucede así, sin embargo, puesto que la codiciada prolongación se otorga á Granollers, con la gravísima circunstancia de que esta sea la única concesión.

Bajo tres conceptos capitales nos parece inadmisibles, y poco menos que absurda la circunstancia de que haya de ser *única la concesión*, aparte de otras razones que pueden servir para ilustrar y resolver el asunto. Primero, porque perjudica los intereses generales del país. Segundo, porque entorpecerá desde luego la prolongación del camino desde Gerona á Francia; y una vez construido disminuirá las utilidades de su explotación. Y tercero, porque es abierta é injustamente contraria á los derechos de la compañía de Mataró. Seremos breves en la esplanación de estos conceptos.

Claro está que la prolongación del camino de Granollers, aun suponiendo sin concederlo, que pase por las mas feraces campiñas del suelo catalán, sus beneficios no podrán alcanzar mas que á los pueblos de su tránsito; tan cierto y claro como lo es asimismo, que los pueblos de la costa, aun reduciendo cuanto se quiera su importancia, continuarán sin el fecundo influjo de un ferro-carril, si por uno ó por otro motivo deja de hacerse el camino de Mataró á Gerona. Hay mas aun: crecida y variada es la riqueza de los pueblos de la costa, así como es vario y extenso su comercio mútuo con las comarcas de Gerona, Santa Coloma, Monseny, etc. Pues bien: esa riqueza quedará sin el impulso vivificador de los rails; y ese comercio permanecerá entorpecido, siempre que se conserve la *concesión única*, pues cuando menos tendrán que soportar un notable sobrecargo en los trasportes, corriendo el doble camino de Mataró á Barcelona y de Barcelona á Gerona. ¿Qué perderá esta ciudad con tener duplicadas vias y mayores comunicaciones con el territorio? ¿Qué espondrán los pueblos con que se prolonguen los caminos de Granollers y de Mataró, segun apetece sus respectivas compañías? Nada, absolutamente nada; porque ni al Estado ni á la provincia se piden subvención de ningún género, y los sacrificios se harán tan solo por las em-

presas, al paso que la ciudad de Gerona y las comarcas que atravesarian los dos trayectos alcanzarían todos los beneficios que las vias férreas proporcionan. La *concesión única*, es pues, contraria á los intereses del país.

Que tal circunstancia, para nosotros incomprendible, dificultará por de pronto la construcción del importante camino de Francia y siempre disminuirá sus provechos, cosa es tan sencilla que bastará indicarla. Si concurriesen á Gerona las dos prolongaciones de Granollers y de Mataró, sucedería que se aunarian los capitales y esfuerzos de dos poderosas compañías; además de que el movimiento traginero de Gerona á Francia habría de duplicarse con doble beneficio por tanto para este último camino, redundando todo en beneficio del país.

La *concesión única*, es por último abierta é injustamente contraria á los derechos de la compañía del camino de Mataró. La *concesión única* imposibilita su prolongación; la *concesión única* hiere sus intereses y mata sus esperanzas; la *concesión única* en fin, es altamente injusta, porque rompiendo los compromisos tácitos que subsisten desde que la administración otorgó la facultad de estudiar la prolongación, sin restricciones de ningún género, cohibe el libre empleo de los capitales y el ejercicio legítimo de la industria; y porque lá tal *única concesión*, ni ahora ni nunca podrá fundarse en ningún principio de equidad y de conveniencia general y pública.

Entre las razones de segundo orden alegadas en el debate, algunas son peregrinas y contraproducentes. Hé aquí un ejemplo:

Los defensores exclusivos del camino de Granollers, se parapetan en que su prolongación será la mas breve y la menos costosa en tiempo y dinero. Pero como los de Mataró ni sostienen un exclusivismo ciego, ni menos solicitan subvención alguna, resulta que esas circunstancias, aducidas en forma de argumento, son las que mas revelan la impotencia del camino de Granollers, la sin razón del exclusivismo que se propone, y el grave temor que sus patrocinadores abrigan de que no podrá sostener la competencia de la otra vía, á pesar de las malas circunstancias que en ella se suponen y del desprecio á que se la condena. Si tan económico es ese camino, si será

tan corto, si se ha de hacer tan pronto y tan fácilmente, ¿por qué prohibir la prolongacion del de Mataró? ¿No será absurdo si no, que se impida la prolongacion de este camino suponiendo que podria ser perjudicial á la empresa? ¿Y habrá razon para que se la obligue contra sus deseos á llevar su linea para perderse entre las dificultades ó la parálisis mercantil de Palamos como ya se la ha indicado? Si tan pingües resultados auguran los officiosos consejeros y directores de esta empresa con la ejecucion de ese trayecto ¿por qué no invierten en ella sus intereses? ¿Y no es en alto grado chocante que mientras Mataró solo pide una libertad para emplear sus capitales en servicio de los intereses del pais, los de Granollers aspiren á la restriccion y al exclusivismo, para asegurar sin duda el medro?

Dolor nos cuesta tenerlo que escribir, pero sea como quiera, nosotros no hallamos ninguna razon plausible que justifique lo de la *concesion única*, ninguna razon que pueda oponerse á la prolongacion de Mataró; y en cambio de esto, tememos entrever que tal vez se intenta dar al camino del Norte una vida artificial que solo con el exclusivismo de una proteccion contraria á los intereses del pais y á los buenos principios de equidad y de justicia, que ningun gobierno debe quebrantar, podria mantenerse.

Por eso esperamos que las Córtes modificarán, en conformidad con esos intereses y principios, el proyecto de ley sometido á su deliberacion, siendo tanto mayor nuestra esperanza, cuanto que en la reciente discusion de la ley, relativa al ferrocarril de Belmez y Espiel, las Córtes constituyentes han dado ya la norma de su discreta y justa conducta en esta clase de cuestiones: libertad de construir caminos para todas las empresas mientras no impongan sacrificios al Estado. Terminaremos este artículo con una oferta de conciliacion. Al pais le interesan ambas vias y las dos compañías que tienen el deber de consultar y acomodarse á esa conveniencia, se hallan en el caso, segun creemos, de acercarse y entenderse, llevando ambas lineas á Hostalrich ó Sils, y haciendo despues comun la construccion y explotacion del ferrocarril hasta Francia. Mucho nos complaceria que se atendiera á esta desinteresada indi-

cacion, escusando así una rivalidad que puede producir una abundante cosecha de males. Meditenlo, pues, los amigos de Cataluña, meditenlo los señores diputados, y hagan lo posible para que esta interesantísima y vital cuestion quede resuelta en la presente legislatura.

FERRO-CARRIL DE JEREZ AL PUERTO DE STA. MARIA Y AL TROCADERO.

Hay personas que miran con desconfianza las promesas que se hacen y las esperanzas que se abrigan respecto al porvenir de nuestras modernas sociedades de crédito. Nace especialmente esa desconfianza de que no ven con claridad los beneficios que habrán de alcanzar las empresas de los ferrocarriles, principales negocios por ahora de esas sociedades, por la escasez en el movimiento mercantil. Una sencilla consideracion, entre otras varias que pudieran tomarse en cuenta, bastará para disipar muchas dudas. La nacion española apenas cultiva la tercera parte de las fértiles tierras que la componen; y por lo tanto es capaz de producir una inmensa cantidad de cereales, de líquidos y demas frutos, que seria difícil calcular ahora. Verdad es que la poblacion falta; pero semejante obstáculo puede ya neutralizarse muy favorablemente en la época presente, en la cual la mecánica agricola proporciona agentes y máquinas, antes desconocidos, que servirán á multiplicar superabundantemente la produccion. Claro es que la aplicacion y generalizacion de estos agentes y de estas máquinas, requieren condiciones especiales; pero ello es que ya funcionan en otros paises, que estas condiciones se realizarán á su tiempo, y que la construccion de las vias férreas las arrastrarán en pos de si, siendo seguro que la estension del mercado, consiguiente á esas vias, determinará un fabuloso aumento en nuestra produccion agricola é industrial, que á su vez asegurará los beneficios de los capitales que se inviertan en los medios de transporte. Una mejora primero y despues otra.

Las lineas férreas, que ya se explotan, demuestran que sus empresas hallan un lisonjero resultado en sus especulaciones. En prueba de ello vamos á tomar un ejem-

plo, y no el que mas podria servir para dejar evidenciadas y demostradas las esperanzas que sobre los caminos de hierro abrigamos; puesto que este ejemplo es una sola seccion, llamada á mayor desarrollo; una seccion que se explota hace poco mas de un año, y en un pais exclusivamente rural, en donde es casi imposible que en tan breve tiempo la produccion haya excedido á sus antiguos limites. Este ejemplo, pues, no es otro que el camino de Jerez al Puerto de Santa Maria, que en el primer año ha proporcionado ya á sus accionistas el interés de un 6 por 100, interés importante si se atiende á las consideraciones indicadas.

El 16 de agosto de 1850 fué concedida la linea de Jerez al Trocadero. Los trabajos no pudieron comenzarse hasta el 24 de mayo de 1852; pero á los dos años estaba ya terminada la seccion de Jerez al Puerto, y el 22 de junio de 1854 vió el pais lleno de gozo correr los wagones los 15 kilómetros que tiene esta seccion.

El coste total de estos 15 kilómetros ha sido de 11.866,473 rs., saliendo á 40,000 duros próximamente por kilómetro, que hace sea esta linea una de las construcciones mas económicas que se han hecho: el coste kilométrico del camino de Aranjuez fué de 63,000 duros; el de Alar á Santander se supone en 54,000; el de Granollers en 47,000 y pico de duros, y así en otros caminos.

Persuadida la empresa del interés que la promete la explotacion de toda la linea, y confiando en que el dividendo del 6 por 100 hecho en el primer año, subirá luego á un 9, á un 10 y sucesivamente á un 12 y mas por 100, como es de esperar segun los repetidos hechos ocurridos en otras lineas, que hacen ya una especie de ley, ha impulsado con recomendable actividad las obras de la seccion del Puerto al Trocadero; están ya hechas la explanacion y colocacion de la via, salvo algun corto trecho que falta que engravar; se ha concluido el sólido puente provisional sobre el Guadalete; y todo marcha y está dispuesto para que los wagones corran en todo el mes de julio.

El producto bruto de la seccion explotada ha sido notable y sigue en continuo incremento, como resulta de los siguientes datos:

	Rs. va.	Número de viajeros.
2.º semestre de 1854.	460,639	61,629
1.º id. de 1855.	788,502 71	89,085
2.º id. id. id.	895,082 19	127,886
Cinco primeros meses de 1856.	595,904 75	63,874

Hay que notar que los temporales estremos del mes de enero han paralizado durante algunos días los trenes, y esta ha sido la causa de que se haya contenido el desarrollo del incremento que lleva el movimiento traginero, que sin duda quedará compensado en lo que resta del año.

Está, pues, asegurado el porvenir de la línea: el interés de los capitales invertidos seguirá creciendo; y este ejemplo, que por ahora no es el que mejor puede demostrar la importancia de las empresas de ferrocarriles y de la clase de las operaciones de las sociedades de crédito, bastará para justificar las esperanzas que inspiran, luego que con el tiempo vaya entrando la agricultura en el gran movimiento que en ella se prevee.

FERRO-CARRIL DE CADIZ.

Tenemos un placer en insertar la siguiente esposicion que D. Adolfo de Castro, alcalde constitucional de Cádiz, dirige á las Cortes constituyentes. El Sr. de Castro pretende que el ferrocarril vaya desde los muelles de Cádiz al puente de San Pedro, entre Puerto-Real y el de Santa María, haciéndose un ramal desde dicho puente al Trocadero, reintegrando á Cádiz de la subvencion que al efecto adelante, y aplicándose este reintegro á las obras del Puerto. Esta solucion de la ardorosa controversia que entre los gaditanos se mantiene, es en nuestra opinion la mas aceptable y ventajosa. Hé aqui la esposicion:

Por la ley de 13 de mayo de 1855 se concedió autorizacion al gobierno para otorgar en pública subasta un ferrocarril que, partiendo de los muelles de Cádiz fuese á empalmar con la línea general.

Por a de 16 de noviembre del mismo año se concedieron igualmente por las Cortes arbitrios al ayuntamiento de esta ciudad para el anticipo de la subvencion de la línea que arrancando de Cádiz empalme en el punto en que sea conveniente con el de Jerez de la Frontera.

Hecha solicitud al gobierno para que, si bien con el supuesto nombre de empalme, la línea de Cádiz fuese á parar á la misma ciudad de Jerez y en el sitio del Arroyo, que es al estremo de la poblacion opuesto á aquel en que está la vía férrea, el Excmo. señor ministro de Fomento no pudo acceder por pedirse una cosa contra ley hecha en Cortes, contra los intereses creados en el camino de Jerez y contra los mismos de Cádiz.

En tal virtud, muchos parciales, ardorosos del pensamiento de hacer una vía férrea á Jerez, dirigieron esposiciones á las Cortes en solicitud de una ley que anulase las anteriores.

Dos diputados, los Sres. Gonzalez de la Vega y Sanchez del Arco han presentado distintos proyectos de ley sobre el ferrocarril gaditano: el primero buscando un medio de transacion entre el deseo de algunos de Cádiz y los intereses creados de la empresa del camino de Jerez al Trocadero: y el segundo relativo al reintegro de la subvencion que ha de anticipar la ciudad de Cádiz y á la autorizacion para invertir este en las importantes obras de su puerto.

Dos esposiciones se han dirigido por algunos comerciantes y otros vecinos de esta ciudad: una en completo apoyo del pensamiento del Sr. Sanchez del Arco: otra en el mismo sentido, menos en fijar el punto de empalme en la línea de Jerez, sino pidiendo el mismo absurdo de ir al Arroyo.

El Arroyo, como he dicho, está en el otro lado de la ciudad en que se halla el camino de hierro. Necesita, pues, por causa del terreno, bajar en la direccion de Poniente por una gran estension, dar un rodeo y avanzar á coger el empalme entre Jerez y Sevilla.

La línea que se solicita tendria unos cuarenta y cinco ó cuarenta y seis kilómetros de estension. Empalmado el camino por donde debe empalmar, que es junto al puente de San Pedro entre el Puerto de Santa María y Puerto-Real, solo llegaría á veinte y dos. Pague la subvencion el Estado ó la ciudad de Cádiz, siempre cuando menos la ha de anticipar esta con grandes recargos sobre la industria, la propiedad y los alimentos. Mientras menos sea la subvencion, menos gravámenes han de soportar aquellos. Justo es que un pueblo haga sacrificios para su bien; pero sacrificios estériles no deben ser consentidos por los legisladores.

Lo que se pide por muchas personas con un celo extraviado, es que haya dos líneas á Jerez, una para el solo servicio de aquella ciudad, y otra para el solo de Cádiz, cuando la razon y la conveniencia aconsejan que se unan los intereses de ambas poblaciones.

El único argumento en que se apoyan los que desean lo primero, es que el terminar la línea de Jerez en el Trocadero, va á producir que en este lugar se crija una poblacion que amenace herir á Cádiz en sus propiedades y en su comercio.

El Trocadero es un lugar pantanoso atravesado

por un canal estrecho, que con las mareas continuamente se llena de fango. Para mantenerlo limpio y en disposicion de ser navegable á toda hora, se necesitan gastar muchos millones, no solo en la ocasion presente, sino despues otros mas para conservarlo. Cinco millones quinientos mil reales gastó Cádiz en 1813 para hacer una cortadura que aislase al Trocadero. Pues bien: á los diez años las tropas francesas asaltaron este punto, pasando por el fango que en ella se habia criado.

El Trocadero no puede ser mas que el embarcadero de los vinos de Jerez; porque ni estamos en Holanda, donde sobre el fango se levantan ciudades, sepultando en él millones de millones, ni hay fácil acceso para los buques de poco calado en el Trocadero, pues solo podrán abordar en las horas de pleamar; ni los vientos Este y Sur, que combaten mucho su entrada, consienten esa facilidad al comercio que suponen ó sueñan los autores de esas esposiciones. Hechas las obras del puerto, podrá atracar en cualquier hora á los muelles de Cádiz toda clase de buques, cosa que jamás sucederá en el Trocadero.

El desseo de las personas sensatas de Cádiz es que esta ciudad sea el término de la línea general de Andalucía. Esto está concedido ya por las Cortes en el hecho de haber resuelto que el Estado reintegre al ayuntamiento la subvencion que este anticipa. Solo la crasa ignorancia que muestran algunos esponentes, tanto sobre la localidad del Trocadero, como sobre la ley de ferrocarriles, ha podido pedir lo que ya está otorgado implicitamente. Aunque es inútil su declaracion, pues la desean muchos terminante, nada importa que se haga. El camino desde el sitio del empalme al Trocadero será solo un ramal. La vía general vendrá derecha á los muelles de Cádiz, que es á donde debe venir. La forma del reintegro de la subvencion, forma que habia caducado por la subasta de Sevilla á Jerez, conviene mucho á Cádiz se resolviera por las Cortes, así como tambien su destino en su día á la realizacion de las obras del puerto, tan importantes como el ferrocarril, y sin las cuales desaparece el menor recelo de que el Trocadero llegue á lastimar sus intereses.

Concluyo rogando á los señores diputados desechen la idea del empalme en Jerez como perjudicial á Cádiz. Aceptarla es condenar á esta ciudad á no tener camino, pues no pueden existir empresas explotadoras que estén tan mal con sus capitales que los sacrifiquen en construir kilómetros para una línea que nace á dividir con otra el pasaje, y el comercio de esta parte de Andalucía en una competencia destructora de ambas.

Las personas de pocos alcances ó que se dejan guiar por la pasion, quieren dirigir los asuntos públicos por rivalidades de localidad; pero sobi ellas están la conciencia de los legisladores, la ilustracion del gobierno y la accion tutelar de las autoridades.

Cádiz 1.º de junio de 1856.—El alcalde primero constitucional, *Adolfo de Castro*.

El jueves de esta semana, por la noche, se reunió la comision que entiende en el proyecto de ley sobre el ferro-carril de Cádiz. Asistió á ella el señor ministro de Fomento y los Sres. Blanco del Valle y Sanchez del Arco, que como diputados por la provincia interesada, fueron convocados al efecto. El Sr. Gonzalez de la Vega, procediendo de acuerdo con sus compañeros Porto y Bertemati, espuso las bases sobre que debia fundarse el dictámen de la comision; y despues de un largo debate en que tomaron parte todos los diputados de aquella provincia, se acordaron los puntos siguientes:

1.º Que se declare línea general la que partiendo de Madrid termine en los muelles de Cádiz.

2.º Que el Estado subvencione las secciones de Puerto-Real á Cádiz y del Puerto de Santa Maria al Trocadero.

3.º Que los arbitrios que se están hoy cobrando en la ciudad de Cádiz con este objeto se dediquen en parte á la construccion de las obras de su puerto, etc., etc.

La comision se separó unánime en su propósito, debiendo presentar en el dia de hoy su dictámen á las Córtes.

SOBRE LA QUIEBRA DE MR. E. PLACE.

Habiéndonos ocupado en nuestros números anteriores de la quiebra de monsieur E. Place, un sentimiento de delicadeza nos pone en el caso de dar publicidad al siguiente juicio del tribunal de comercio de Paris, pronunciado el 11 del corriente:

«Considerando que la oposicion hecha contra la declaracion de quiebra ha sido presentada en el término fijado por la ley, y que es atendible en la forma,

En lo que toca á la cualidad de comerciante del Sr. Place;

Considerando que si en las numerosas especulaciones en que se ha comprometido el opositor, está aclarado que se ha dedicado, ya personalmente, ya como asociado ó participante en las empresas industriales, y con especialidad en la creacion y explotacion de un servicio de vapo-

res de canales, **essin embargo comerciante**, En el fondo:

Considerando que el mal estado de los negocios del Sr. Enrique Place, en el dia de la declaracion de quiebra, aparece de las esplicaciones dadas, de los documentos presentados, y sobre todo de un estado del activo y pasivo, en el cual resulta un déficit importante en esa época;

Considerando, que sin epíbargo de esta circunstancia se ha justificado que mediante un arreglo verbal hecho entre Place y sus acreedores, no es exigible á la presente ninguna deuda;

Considerando ademas que, á pesar de las publicaciones legales á instancia del sindicato, ningun acreedor se ha opuesto, á consecuencia de esa formalidad, al retraimiento de la quiebra;

Que el sindico declara inhibirse en justicia;

Que no hay interés, por tanto, en tal estado, proseguir los actos de la quiebra;

Por tales motivos, visto el dictámen del señor juez comisario, se anula el juicio de 31 de mayo de 1856, condenando al sindico en las costas, á quien se autoriza para emplearlas en los gastos del sindicato.

BANCO DE ESPAÑA.

Publicado el estado concerniente á la situacion de este establecimiento en el dia 15 del corriente junio, resulta que el activo ha tenido un aumento de 8.418,416 reales, puesto que en ese dia era de 463.418,416 reales 81, y en el 15 del pasado mayo de rs. 455.000,000. Las especies en caja han subido durante ese periodo, en números redondos, de 116.700,000 á ciento treinta millones, ciento noventa y un mil, al paso que los efectos en cartera han descendido de 260.355,000 á 246.964,000; lo cual significa algun retraimiento en las transacciones con la plaza central. Las cuentas corrientes ofrecen el importante ascenso desde 160.000,000, que figuraban en el 15 de mayo, hasta 179.202,524 que aparecen en el 15 de junio; es decir, que dan un aumento de 19.200,000 sobre el de los 14.000,000 que resultaban en el penúltimo periodo; y este progresivo exceso demuestra y confirma de nuevo la abundan-

cia de dinero que hay en la plaza de Madrid.

SITUACION DEL BANCO DE ESPAÑA.

EL DIA 15 DE JUNIO DE 1856.

ACTIVO.	Rs. vn. Cs.
Caja. { Metálico..... 130.191,264,42	130.191,264,42
Efectos á cobrar en este dia.....	246.964,911,96
Cartera.....	45.471,339, 3
En poder de comisionados de provincias y corresponsales del extranjero.....	50.809,015,71
Efectos públicos.....	8.196,161,15
Bienes inmuebles y otras propiedades.....	3.842,711,86
Saldo de varias cuentas.....	463.418,416,81
PASIVO.	Rs. vn. Cs.
Capital del Banco.....	120.000,000
Billetes en circulacion.....	419.500,000
Depósitos en efectivo.....	56.572,221,28
Cuentas corrientes.....	179.202,524,65
Dividendos.....	1.737,251
Diversos.....	6.456,019,88
	463.418,416,81

Madrid 15 de junio de 1856.—V.º B.º.—El gobernador, Santillan.—El interventor, Juan Storr.

LEY SOBRE LAS SOCIEDADES DE FERRO-CARRILES.

Las reformas introducidas por la comision del Congreso en el proyecto de ley del gobierno, haciendo estensivas á las sociedades de ferro-carriles las concesiones hechas á las de crédito, son muy pocas y todas favorables á las sociedades.

En vez de ser de 25 por 100 el primer dividendo pasivo, que segun el proyecto del gobierno debia hacerse efectivo dentro de los 30 dias siguientes á la aprobacion de los estatutos, podrá ser de 20 por 100 segun el proyecto de la comision. En la discusion las Córtes han bajado este tipo al 15 por 100.

La suma del importe de todas las obligaciones emitidas que, segun el gobierno, no podia esceder de la tercera parte del capital realizado de las acciones de la sociedad, será de la mitad segun la comision.

Esta, añade tambien, que la junta general de accionistas fijará los beneficios ó emolumentos á que tengan derecho los fundadores de la socie-

dad; cosa que no se hallaba consignada en el proyecto del gobierno.

Ciertos acuerdos que para ser obligatorios para todos los accionistas, necesitaban ser tomados en junta general, en que se hallasen, según el gobierno, representados los poseedores de las tres cuartas partes del capital, podrían serlo desde luego con solo hallarse representado en ellas la mitad de este capital según la comisión. Mas las Cortes han acordado, que las dos terceras partes del capital fuesen representadas en esas juntas, añadiendo al mismo artículo que, «si en la primera junta no se reuniese la espresada representación, se convocará otra segunda, en la cual, cualquiera que sea su número, se podrán tomar los referidos acuerdos con la calidad de obligatorios para todos los accionistas.»

Por último, han decidido las Cortes, que los estados demostrativos de las compañías, deberán ser presentados al gobierno cada seis meses, en vez de serlo mensualmente.

CONSTITUCION DE NUEVAS

secciones administrativas en 6 distritos mineros.

Tenemos á la vista el proyecto de ley presentado á las Cortes por el Excmo. Sr. ministro de Fomento, sobre concesion de un crédito para plantear seis secciones en los Gobiernos de otras tantas provincias de los distritos mineros mas importantes de la península.

Lamentamos que este pensamiento no se haga estensivo á las demás provincias donde con mayor ó menor importancia de descubrimientos venenos se han acumulado peticiones de concesiones mineras, cuyos expedientes sufren la misma paralización y por igual falta de personal que las favorecidas Guadalajara, Almería, Oviedo, Ciudad-Real, Murcia y Huelva; con ménos razon, cuando en el proyecto mismo le reconoce indispensable en las de Córdoba, y Granada.

Encargadas estas secciones de la instrucción y despacho de los expedientes cuya ultimación da por resultado la concesión de la propiedad de las minas, poniéndose en posesion á los interesados,

desde cuyo acto contribuyen con seiscientos reales anuales por derecho de superficie de cada una de las pertenencias que adquieren, lejos de gravar al presupuesto de gastos el coste del personal de estas secciones, los reproducirán con considerable aumento á los ingresos.

Sentimos en el alma que á la ilustracion del Sr. Ministro haya pasado desapercibida esta consideracion, pues es indudable que su pensamiento no lo hubiera reducido á tan estrechos límites.

Reconocida la conveniencia de establecer las secciones en todas las provincias, con ventaja de los mineros en el pronto despacho de sus negocios, y del Tesoro por el aumento de sus rendimientos, nos atrevemos á aconsejar al señor ministro, que en la eleccion de estos funcionarios solo atienda á la honradez y capacidad que requiere el servicio especial del ramo que se les confia, donde entra por mucho la severidad y abnegacion para dirigirlo, y la inteligencia de una legislación no muy bien comprendida por desgracia en su aplicacion, que han producido disgustos harto serios en esas cuestiones contenciosas, y pleitos en derechos de minas.

Una vez establecidas las secciones, necesario es tambien aumentar el personal de ingenieros cuya falta se viene experimentando en muchas provincias, paralizándose el despacho de los expedientes en la parte administrativa por carecer de la facultativa que dejó ejecutar los reconocimientos, demarcaciones y demás operaciones periciales que la corresponde, habiendo dado lugar esta paralización á que los interesados abandonen sus gestiones con pérdida de no pocos desembolsos.

No olviden el gobierno y las Cortes el gran porvenir que ofrece la industria minera; los importantes descubrimientos ya en provincias, que como las de Badajoz, Cáceres y Zaragoza, están ofreciendo minerales beneficiables y de pingües productos, y á los cuales no alcanza el beneficio del proyecto que nos ocupa, deben tenerse muy en cuenta fijando mucha atencion, concediéndoles lo que la necesidad reclama, haciendo estensivo á todas su pensamiento de proteccion; procúrese probos y entendidos empleados, que algunos se encontrarán en esa benemérita clase de cesantes relegados al olvido, y de ingenieros

del cuerpo ocupados en direcciones de empresas particulares, y no tendrán que arrepentirse de haber iniciado con su celo la proteccion y fomento de uno de los ramos mas importantes de nuestra industria nacional.

CAMINO DE HIERRO DE VALLADOLID A VIGO.

El movimiento industrial que se ha desarrollado en casi todas las provincias de España no podia menos de alcanzar á las de León, Asturias y Galicia, que tanta necesidad tienen de él para resucitar su riqueza.

La diputacion de Orense ha votado 200,000 rs. del 80 por 100 de propios para el estudio del ferro-carril de Castilla á Vigo, que va á comenzar el ingeniero don Meliton Martin.

El diputado Sr. Tiedra ha presentado á la diputacion provincial de Zamora un informe en el que pide sean despachados con preferencia los expedientes en que se solicita la aplicacion del 80 por 100 del valor de los propios al ferro-carril de aquella provincia; y que se solicite la autorizacion para estudiar un camino que enlazándose con la línea de Valladolid y pasando por los partidos de Toro y Zamora, vaya á unirlos con Portugal y Galicia y aproximarlos á Vigo.

Háblase tambien, no sabemos con qué fundamento, de otro ferro-carril que trata de estudiarse con direccion á Oviedo, y de varios criaderos de carbon de piedra que van á ser reconocidos en aquellas provincias.

FERRO-CARRIL DE ESPIEL Y BELMEZ A LAS VENTAS DE ALCOLEA.

En la sesion del dia 9 del corriente ha sido aprobado por las Cortes y no sin fuerte oposicion, un proyecto de ley, otorgando á D. Francisco Romá y compañía la concesion del ferro-carril de servicio particular, para beneficiar el criadero carbonifero de Espiel y Belmez.

El Sr. Romá habia espuesto en una solicitud dirigida á las Cortes, que los estu

dios practicados en 1853 le habian dado á conocer las dificultades graves para la construccion de una linea de primer órden que enlazase la cuenca carbonifera con el ferrocarril de Córdoba; pues mientras el producto bruto probable del tráfico se consideraba reducido á 4 millones anuales, se graduó en 100 millones el coste de esta linea. El Sr. Romá por lo tanto se decidió á establecer un ferrocarril, empleando en parte para la traccion la fuerza viva en vez del vapor.

El Sr. Volney intentó por otra parte construir una via ordinaria de ferrocarril, paralela en cierto trecho con la del señor Romá, cuyo respectivo proyecto tomaron en consideracion las Cortes á principios de mayo.

En la indicada esposicion prueba el señor Romá que este último proyecto será inútil para el transporte de sus mercancías; pues llevadas por la linea del Sr. Volney por medio de un ramal, las mercancías tendrian que correr 110 kilómetros hasta Córdoba, y el porte de cada tonelada seria de 55 rs. y el de las 150,000 de hulla y de mas artículos de su explotacion 8.250,000; al paso que con su camino directo de 70 kilómetros, ese porte seria solo de 35 reales por tonelada. Y el total 5.250,000 reales al año. Por lo tanto, el Sr. Romá ha solicitado y llevado adelante la concesion que se le ha otorgado, sin oponerse á la que tiene pendiente el Sr. Volney; puesto que aunque existiese aquella linea, el ahorro de 3 millones de gasto anual, justificará siempre el gasto de los 20 de su via de explotacion.

Las principales razones que en el debate sehan opuesto á la concesion del Sr. Romá consisten, en que este ferrocarril, que se explotará en parte por locomotoras y en parte por la fuerza animal, es un medio de transporte imperfecto por sí mismo, insuficiente para el acarreo de las materias que pueden extraerse por las 196 bocas minas que hay en las cuencas carboníferas, y porque podrá entorpecer ó imposibilitar la construccion de otro camino mas conveniente á los intereses generales del pais. Contra tales razones se ha dicho que en medio de las dificultades que se ofrecen para construir un ferrocarril con locomotoras, siempre era una mejora importantísima la que se iba á conseguir, tanto

mayor cuanto que la fuerza viva solo ha de emplearse en dos grandes trozos, en la subida y bajada de la sierra de Córdoba; que la extraccion del combustible carece aun del grande escitante del consumo limitado en el pais, pues sabido es que el carbon inglés á bordo en Málaga cuesta á 120 rs. la tonelada, en Cádiz á 100, y en Barcelona á 150, costando algo menos el de Asturias; pudiendo en todo caso los mineros construir otro camino mas ventajoso; y por último, que la via del Sr. Romá no será obstáculo para otorgar otra alguna.

La condicion segunda del pliego de condiciones dice con efecto: «la empresa no podrá oponerse á la concesion y establecimiento de otra cualquiera linea de servicio general que pueda creerse conveniente en lo sucesivo, ya como parte de la linea de Andalucía ya como ramal de union de los ferrocarriles á Portugal por el Guadiana.» Mediante esta condicion y teniendo presente que el camino del Sr. Romá es de servicio particular, sin subvencion de ningun género, no se halla con efecto razon que justificase la no concesion que los opositores han pretendido en vano.

Hé aqui el dictámen de la comision aprobado ya como ley y sancionada por S. M. con fecha 14 del mes corriente.

A LAS CORTES.

La comision encargada de examinar y dar dictámen sobre el proyecto de ley para concesion de un ferrocarril de servicio particular desde las minas de Belmez y Espiel á las ventas de Alcolea, ha estudiado el asunto con el detenimiento que su importancia exige, y conferenciado con el concesionario, á fin de que este se ocupe en adelante de hacer los estudios necesarios para poder establecer en el todo ó parte de este trayecto locomotoras, habiendo tenido la satisfaccion de encontrar en el concesionario las mayores disposiciones para secundar los deseos de la comision, de ver sustituido algun dia el ferrocarril de caballos en locomotoras, si los estudios que se propone hacer con este objeto permitiesen su establecimiento; en su virtud, y de acuerdo con el gobierno, tiene el honor de proponer á las Cortes la aprobacion del siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.º Se otorga á D. Francisco Romá y compañía la concesion de un ferrocarril de servicio particular que, partiendo de los criaderos carboníferos de Espiel y Belmez, vaya á enlazarse

con la prolongacion del ferrocarril de Sevilla á Córdoba en las ventas de Alcolea.

Art. 2.º La concesion consistirá en el aprovechamiento de los productos de la explotacion por espacio de noventa y nueve años, con arreglo á las condiciones particulares y tarifas adjuntas á esta ley.

Art. 3.º El material que podrá introducir la empresa del extranjero, con opcion al abono de derechos que se concede por el art. 20 de la ley general de ferrocarriles, será el espresado en la relacion adjunta.

Palacio de las Cortes 30 de mayo de 1856.—Práxedes Sagasta.—Manuel Ugarte.—Félix García Gomez.—Nicolás María Rivero.—El marqués de la Vega de Armijo.—Antonio Ros de Olano.—Juan Blanco del Valle.

CORRESPONDENCIA.

Paris 15 de junio.

El terror que las extraordinarias crecidas de los rios y la persistencia del mal tiempo habian producido, va por fortuna pasando ya. Las pérdidas originadas por las inundaciones, aunque gravísimas en determinadas comarcas, son de poca monta con respecto á la riqueza general de la Francia. Los destrozos causados en los caminos de hierro son menos considerables de lo que al principio pudo creerse; están ya reparados en su mayor parte, y en breve tiempo se habrán remediado estos desastres. El buen tiempo se conserva, los campos se mejoran y los resultados de la recoleccion pueden esperarse y se esperan con calma. La situacion política no presenta ningun incidente alarmante; la Francia conserva la aptitud é influencia digna que en los destinos de la Europa ha sabido conquistar; y aunque las diferencias de la Inglaterra con los Estados Unidos, y las de Cerdeña y Austria llamen un tanto la atencion, las cosas no se hallan en estado de inquietarnos.

Y sin embargo de tales condiciones, nuestra situacion financiera es embarazosa y poco satisfactoria. No se explica cumplidamente, en verdad, por qué la renta del 3 por 100, reguladora de nuestros valores, lejos de reanimarse se debilita, cotizándose á 71,50, en plena paz y en progresiva prosperidad, cuando la renta inglesa se cotiza á 94 fr., á pesar del peligro mas ó menos remoto de la guerra que

amenaza en la Inglaterra. El dinero no escasea, las liquidaciones se prosiguen sin dificultad, y los capitales ingleses llegan en masa para invertirse en nuestros valores. Hablábese de la conversión de los bonos del Tesoro, y también de la realización de un empréstito; pero esto último, que cualquiera podría juzgar como una operación imposible casi, en el estado presente de las cosas, ya está desmentido oficialmente.

Es indudable que no hay paridad de circunstancias entre la renta francesa é inglesa, pues que los caminos de hierro están hechos en Inglaterra y averiguado su rendimiento, sus valores se estacionan, y además es conocido el fanatismo con que los isleños mantienen la importancia de su renta, en la que se absorben los ahorros de muchos individuos y los capitales que resultan en los multiplicados casos de herencia. El 3 por 100 francés tiene, por el contrario, fuertes competidores en el 4 1/2 por 100, en las obligaciones y en las acciones de los caminos de hierro; cuyos provechos están sujetos á diversas y continuas oscilaciones.

Como quiera que sea, la situación de la plaza se agrava, y los esfuerzos que se hacen para mejorarla, parece que se estrellan en el antagonismo de ciertas influencias financieras, no obstante que, según hemos indicado, hace tiempo que no se han reunido más favorables circunstancias para levantar el crédito:

La quiebra de E. Place; el negocio de los caminos austriacos, acerca del cual corre el rumor de que el gobierno de Viena se niega á ratificar la grave decisión de la Asamblea del 31 de mayo; la derrota y caída de Fontes, son otros tantos motivos de apreciaciones de parte de algunos periódicos, que significan encontradas simpatías para con la sociedad del crédito.

La renta del 3 por 100 estaba anteayer abatidísima; pues se cotizó á 71,25. Las acciones de los caminos de hierro que más han padecido han sufrido naturalmente cierto descenso. El Orleans, que se había repuesto hasta llegar á 1,410 fr., ha vuelto á bajar á 1,380; el Mediterráneo, después de sus oscilaciones, retrogrado á 1,700; el Gran Central, que había bajado á 645, se ha repuesto á 675; las de Lyon alcanzaron 1,545; pero luego han descendido hasta

1,495. El Norte y el Oeste son los que mejor han soportado la crisis. Al anuncio del pago anticipado, que correspondía al primero de julio, las acciones del Crédito Moviliario subieron á 1,850; pero después han bajado á 1,775. Se había hablado de que el Banco rebajaría sus descuentos, y ha llamado un tanto la atención el que no se haya realizado esto.

La aprobación definitiva del contrato de las compañías de Orleans y del Gran Central lucha con graves complicaciones. Escusado parece hablar de una solución probable.

CRONICA INDUSTRIAL DE LAS CORTES.

Se mandó pasar á la comisión que entiende en el asunto un proyecto de ley presentado por el señor ministro de Fomento autorizando al gobierno para conceder en pública subasta la tercera sección del ferro-carril de Madrid á Irún. También pasó á la comisión una exposición del presidente y secretario del Crédito Moviliario Español, solicitando la concesión del ferro-carril de Madrid á Valladolid, con sujeción á la subasta que haya de celebrarse.

Se leyó y anunció que se imprimiría y señalaría día para su discusión el dictamen sobre la proposición del señor marqués de Albaida y otros acerca de carreteras provinciales.

El señor ministro de Fomento leyó un proyecto de ley concediendo al Sr. Salamanca la construcción de un ferro-carril desde Castillejo á Toledo.

El Sr. Roda y otros presentaron una proposición cuya lectura estaba autorizada por las secciones, autorizando al gobierno para plantear el proyecto de ley de minas. Se tomó en consideración y las Cortes acordaron que pasase á la comisión.

Se abrió el lunes discusión acerca del proyecto de ley de Bolsa. El Sr. Orense fué el primero que se levantó á combatirlo como completamente innecesario. Consecuente con su sistema de que el gobierno no haya de mezclarse en nada de lo que concierna al interés particular, su señoría no veía la utilidad de una ley que arregla-

se la contratación: creía que esta debía ser libre, y calificaba la creación de los agentes de cambio como fundación de unos cuantos mayorazgos en favor de los agraciados. La fianza le parecía inútil y en todo caso insuficiente, y algunas de las prescripciones de la ley absurdas ó impropias de los principios liberales sentados en otras leyes.

No era esta la opinión del señor ministro de Fomento, ni tampoco la de los interesados en la contratación de efectos públicos, los cuales han acudido una y otra vez al gobierno, pidiendo una ley que sea bastante eficaz para reprimir los abusos y al mismo tiempo deje la amplitud necesaria á las negociaciones. «El gobierno, dijo el señor ministro de Fomento, como tutor de los intereses generales, debe evitar en lo posible los fraudes; y la manera de evitarlos, es dictar reglas que sirvan de garantía á los especuladores de buena fé.»

El art. 1.º pasó sin oposición.

La comisión retiró el art. 2.º para redactarlo de nuevo, y la Asamblea desechó el art. 3.º como inútil. Se suspendió la discusión de ese proyecto de ley.

COMERCIO DE HIERRO.

El *Economista de Londres* ha publicado importantes datos sobre el comercio de hierros en Inglaterra.

La actual fabricación de hierro asciende en Inglaterra á 3.500,000 toneladas al año. Cantidad considerable que nada tiene de extraordinaria si se considera el rápido desarrollo que ha experimentado en poco tiempo esta industria metalúrgica.

En 1796 se fabricaban.	125,000 tons.
En 1806.....	258,000
En 1823.....	45,000
En 1830.....	670,000
En la actualidad.....	3.500,000

Aplicamos hoy el hierro á infinidad de usos, desconocidos por nuestros padres. Nuestros palacios y nuestros buques se construyen de hierro: las vías de comunicación y los telégrafos son de hierro: en todas las naciones aumenta diariamente el uso del hierro, y la Inglaterra es la encargada de proveerlas en su mayor parte de este precioso metal.

La esportacion de hierro en Inglaterra es de 2.000,000 de toneladas al año.

En 1853 se esportaron 1.814,231 toneladas, valor de 12.800,000 libras esterlinas.

En 1854, 1.935,136, valor 13.500,000 libras esterlinas.

En 1855, 1.619,205, valor 11.700,000 libras esterlinas.

La disminucion que se observa en este último año fué debido á la guerra de Oriente.

Por mucho que aumente en los demas paises la produccion del hierro, y por considerable que sea en la actualidad, esta es insignificante en proporcion de la futura necesidad de este metal en todo el globo.

En un estado presentado en 1855 á la sociedad de las artes por Mr. Kemson Blackwell, se establece que la fabricacion del hierro durante el año, sin contar á Inglaterra, es la siguiente:

Francia.	750,000
Estados-Unidos.	750,000
Prusia.	300,000
Austria.	250,000
Bélgica.	200,000
Rusia.	200,000
Suecia.	150,000
Estados Tudescos.	100,000
Otros paises.	300,000

ACTOS OFICIALES.

Obras públicas.

Hmo. Sr.: La Reina (Q. D. G.), en vista de los dictámenes emitidos por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se ha servido aprobar el proyecto de ferro-carril de Albacete á Cartagena, formado por el Ingeniero D. José Almazan, con las modificaciones propuestas por dicha Junta ó indicadas por el expresado Ingeniero.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 6 de Junio de 1856.—Luxán.—Sr. Director general de Obras públicas.

Hmo. Sr.: La Reina (Q. D. G.) se ha dignado autorizar á D. Luis de Simón y Peray, D. Francisco Carreras y compañía para verificar los estudios de un ferro-carril para circunvalar á Barcelona, sin derecho á la concesion ni á indemnizacion

alguna por los gastos que les ocasione y por término de seis meses.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 10 de Junio de 1856.—Luxán.—Sr. Director general de Obras públicas.

Negociado general.—Personal.

Ilmo. Sr.: Nombrado V. I. para representar á España y tomar parte en las conferencias que se han de celebrar en Paris y Lóndres con motivo del importante proyecto de apertura y canalizacion del Istmo de Suez, la Reina (Q. D. G.) se ha dignado disponer que durante su ausencia se encargue del despacho de esta Direccion el Oficial primero de este Ministerio, con el carácter de Subdirector, D. Francisco Javier Barra.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 19 de Junio de 1856.—Luxán.—Sr. Director general de Obras públicas.

REAL ORDEN.

Excmo. Sr: He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la consulta que V. E. elevó á este ministerio, en 28 de marzo último, sobre la inteligencia de los artículos 3.º y 4.º de la ley de Bancos de 28 de enero del presente año, y en la que, despues de varias consideraciones, solicita aclaracion á los dos puntos siguientes:

1.º Cuál es la obligacion del Banco de España respecto al establecimiento de sucursales, en el caso de que ocurran dentro de los tres meses siguientes á la ley, las solicitudes de autorizacion para crear Bancos particulares en las localidades que aquella determina.

Y 2.º De quién es el derecho de prioridad á establecer el Banco ó Bancos locales de emision en el caso de que coincidan peticiones, ya de asociaciones de intereses puramente locales, ya de personas estrañas á la respectiva localidad para el establecimiento de aquellos.

Enterada S. M. y oido el Tribunal Supremo Contencioso-administrativo, se ha dignado resolver:

1.º Que la obligacion del Banco de España de establecer sucursales en las capitales que determina el artículo 3.º de la ley de 28 de enero último, cesa en el caso de haber ocurrido particulares ó compañías solicitando, dentro del término de tres meses, autorizacion para establecer Bancos particulares.

Y 2.º Que la prioridad en la fecha de la solicitud determina el derecho, cualquiera que sea la compañía ó particular que haya presentado aquella, y sea que esta presentacion se haya ejecutado

ante el Gobierno de S. M., ó ante sus delegados superiores en las provincias, con tal que consta de una manera auténtica é irrecusable.

De real orden lo digo á V. E. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 12 de junio de 1856.—Santa Cruz.—Sr. Gobernador del Banco de España.

NOVEDADES INDUSTRIALES.

Se proyecta la formacion de una sociedad anónima, que se denominará la *Asociacion española*, y cuyo capital social será de mil millones de reales, garantidos con crédito territorial y de trabajo, aplicados al fomento de la industria general.

El autor de este pensamiento, que es el señor D. Matias Gomez de Villaboa, ha sometido ya á las Córtes los Estatutos de la Sociedad.

Sabemos que el dia 11 han salido de Paris, con direccion á esta córte, los representantes de la compañía que se ha formado para la construccion de una linea férrea que desde Aranjuez está proyectada hasta las minas de carbon de piedra de Hinarejos, pasando por Cuenca.

Los Sres. Pareja y Camacho, este último diputado á Córtes, han sido elegidos director y subdirector de la Sociedad española mercantil, cuyo presidente es el Sr. D. Alejandro Mon.

La estraordinaria escasez de operarios que se está esperimentando, y de la cual se resienten en estos momentos todas las grandes empresas, es causa de que la linea del Mediterráneo en sus dos secciones de Albacete á Almansa y de esta ciudad á Játiva, no adelante con la rapidez que se proponen ambas empresas. Esta última ha apelado á todos los medios para reunir el número considerable de operarios que se proponía ocupar en la linea para dar á los trabajos el conveniente impulso; pero ni los pregones que se han hecho por el reino, ni las gestiones practicadas para conseguir operarios de otros puntos de España, han producido los resultados que se apetecian. Por consecuencia habrá que esperar á que se terminen los trabajos de la siembra y demas faenas agrícolas, para emprender en gran escala y simultáneamente las obras, no solo en los extremos donde ahora se trabaja, sino en diversos puntos de la linea. La empresa valenciana está pagando los jornales á razon de 11 rs. próximamente.

El dia 11 hizo en Barcelona el correspondiente depósito de 78,000 duros la junta provisional de la nueva Sociedad de crédito que va á formarse en aquella plaza, con el nombre de *Gran Central de crédito* de las cuatro provincias catalanas.

INGRESOS DE LOS CAMINOS DE HIERRO EN ESPAÑA.

LA MANUFACTURERA DE ALGODON.

La Junta de Gobierno de esta sociedad, á tenor de lo prevenido en los artículos 16, 19 y 22 de los estatutos, ha acordado convocar á la general ordinaria de accionistas para el 30 del presente mes á las once de la mañana en el local establecido en la calle de S. Pablo, núm. 73, en cuya secretaría y á los efectos indicados en el artículo 13 del reglamento, se hallarán de manifiesto, desde el día 16, el inventario, balance y cuentas de la direccion con sus comprobantes. Dicha junta tendrá el carácter de extraordinaria para tratar de un asunto de interés de la sociedad. Los señores accionistas se servirán pasar con la debida anticipacion á esta secretaría á recoger la correspondiente papeleta de entrada.

Barcelona 12 de junio de 1856.—P. A. de la J. de G. el secretario Antonio Valdejuli.

COMPANÍA GENERAL

DE CRÉDITO EN ESPAÑA. Los que tuvieren resguardos de acciones de esta compañía, podrán presentarse á recoger los certificados al portador, desde el jueves 19 del corriente de diez á dos de la tarde, en la calle del Turco, núm. 6.—El Secretario de la Compañía, Luis de Viado.

SOCIEDAD VALENCIANA

DE FOMENTO. La direccion, teniendo presente lo establecido en el art. 15 de los estatutos, ha acordado que la junta general que debe celebrarse para la renovacion de dos señores directores tenga efecto el 30 del corriente, á las doce y media de la tarde, en el local que ocupa el establecimiento, calle dels Eixarels, núm. 7, y que en la misma junta se nombren de entre los seis señores directores que han de continuar al frente de la sociedad los que hayan de desempeñar los cargos de presidente y vice-presidente en el año contado desde el 1.º de Julio próximo á 30 de Junio de 1857, segun se previene en el art. 16 de dichos estatutos.

Lo que se hace público con el fin de que los señores poseedores de cinco ó mas acciones nominales, ó de 5,000 ó mas reales en acciones al portador, desde antes del 30 de Abril último, se sirvan asistir á dicha junta á los objetos expresados; advirtiendo que los tenedores de cinco ó mas acciones nominales pueden asistir sin necesidad de acreditar esta circunstancia, por constar en los registros de la sociedad, y los que lo son al portador deberán exhibir éstas en el acto de presentarse.

Igualmente ha acordado la direccion que en todos los días, excepto los festivos y los lunos y jueves, á contar desde 1.º de Julio próximo, se pa-

FERRO-CARRIL DE JEREZ AL PUERTO DE SANTA-MARIA Y AL TROCADERO.		FERRO-CARRIL DEL ESTE DE BARCELONA.—(MES DE MAYO).	
Productos	14,075 ános 782 mils.	Productos del mes de mayo de 1856.	Duros.
Gastos	7,327 duros 109 mils.	Kilómetros en esportacion en 1855.	Mils.
		Id. en 1856.	
		19,794 viajeros.	9,386
		Mercancias, equipajes, etc.	2,191
		19,083 viajeros.	369
		Mercancias, equipajes, etc.	383
		Quincena correspondiente al 56.	
		Ingreso total desde 1.º de Enero al 31 de Mayo.	
		En 1855.	41,947
		En 1856.	9,384
		Diferencia.	5,863
			237

FERRO-CARRIL DEL NORTE.		DIRECCION DE ESPORTACION.	
Productos del mes de mayo de 1856.	Duros.	Mils.	
67,086 pasajeros.	9,386	238	
Cargas.	2,191	882	
Exceso de equipaje, etc.	369	383	
Total.	41,947	513	
Productos del mismo mes en el año anterior.	9,384	286	
Diferencia á favor del presente.	5,863	237	

que el semestre de intereses de las acciones de la misma que vencerá en 30 del corriente, á cuyo fin pueden los señores accionistas presentarse con sus acciones ó resguardos.

Valencia 13 de Junio de 1856.—El vice-presidente, Campo.

OBSERVACIONES sobre la agricultura española y la organizacion de su enseñanza; por D. Genaro Morquecho y Palma.—Esté folleto se vende á 8 rs. en las librerías de Bailly-Bailliere, calle del Principe, y de Duran, calle del Empeinado (antes de la Victoria).

EMPRESA DEL FERRO-CARRIL

DE ISABEL II. A fin de que no pare perjuicio, de que esta empresa no seria responsable, á los señores prestamistas que tienen en garantía carpetas provisionales de la subvencion del gobierno, se les hace saber, que el 30 de junio próximo vence un semestre de intereses, y que para su cobranza es necesario que á mediados del propio mes se presenten en Madrid las mismas carpetas.

Los que gusten remitirlas por conducto de esta

administracion, pueden servirse entregarlas en la oficina de contabilidad antes del día 8.

Santander 24 de mayo de 1856.—El vicepresidente, Indalecio S. de Porrúa.

A LOS INGENIEROS Y MINEROS.

Las acreditadas mechas de seguridad de la fábrica de los Sres. Bant y compañía, tan útiles para toda clase de barrenos, tanto en caminos y canteras, como en la explotación de minas, se hallan de venta en el único depósito de esta corte, Postigo de San Martin, núm. 17, principal de la izquierda.

PUBLICACIONES

DE D. NICOLAS DE CABANILLAS.

Cajas de descuentos, crédito territorial, industrial y comercial, haciendas, colonias agrícolas, empréstitos, correos, bancos, subsistencias, caminos de hierro, estadística, pesca, etc.—Dos tomos en 8.º marquilla.—Precio 20 rs.—Se vende en Madrid en la librería de Aguado, de Cuesta de la Publicidad.

BOLETIN COMERCIAL.

Ha mejorado mucho el tiempo, y los campos presentan en la mayor parte de España un aspecto muy lisonjero. Es de esperar que las cosechas salven los peligrosos resultados de la escasez, malamente previstos y exagerada por los espíritus astuzadizos y las maniobras de la especulación. Las noticias del extranjero son tambien halagüeñas. En las costas vecinas de Africa las cosechas, dicen, serán magníficas; toda la estension del imperio turco promete abundantes frutos; y el buen tiempo, que en Francia es general y se sostiene, afirma la esperanza de que, aparte las localidades en donde las inundaciones han destruido los sembrados, la próxima recoleccion de cereales será tambien crecida.

Por lo espuesto creemos que las variaciones y aun las anomalías que se han observado en nuestros mercados durante la semana anterior, entre las que podemos señalar el que en Málaga por ejemplo, el precio de los cereales baje y el del pan continúe elevado, lo mismo que en Palencia y otros puntos de Castilla venga tomando mayor valor cuando los cereales y viñedos se desarrollan perfectamente, proceden sobre todo de los cálculos y combinaciones de la especulación, atenta quizás á las consecuencias no realizadas, pero que pudieron preverse, de las grandes inundaciones de Francia. A esta circunstancia deberá añadirse lo que en otras revistas hemos apuntado; los labradores han hecho mucho dinero en los últimos años; no les apremia la venta, y por lo tanto, tratan de conservar sus existencias, que no deben ser muy considerables, haciendo de este modo que suban los precios. Como una prueba de la verdad de esta observacion, conviene recordar que en algunos mercados de Andalucía, á pesar de ser contraria para los trasportes la estacion, por haber comenzado las siegas, se ha notado un aflujo nada comun de granos, y de granos de dos años; y despues que en Estremadura se ha impedido la esportacion, las ventas se han paralizado; hecho infalible de que no escaseaban los géneros.

La cuestion, pues, de subsistencias, que con razon nos alarmaba, cambia por fortuna de aspecto. La esportacion extraordinaria de toda clase de frutos, que tan altos precios han alcanzado, es muy probable que se modere; así es que, aun con una cosecha regular, no debemos temer la carestía ni menos la escasez. Bien necesitamos que la alimentacion de las clases laboriosas, se haga fácil y económica, aun en beneficio de la misma agricultura; pues en presencia del grande impulso que se va comunicando á las obras públicas, los jornales del campo subirán de punto y costará encontrar operarios. Indicio es de esto lo que ya sucede en varios puntos: en Aragon por ejemplo, faltan segadores, aunque se les paga en ciertos pueblos á 16 rs. por jornal, con la comida y vino.

Cereales. En Estremadura, Granada, Córdo-

ba y otros puntos del Mediodía y del Este se conservan los mismos precios que hemos apuntado en la revista anterior. En Sevilla, los trigos fuertes se hacen de 69 á 70, los pintones de 68 á 69, y las mezcillas de 67 á 68, que son los precios medios, y en Málaga el trigo recio de 57 á 68 rs.; el cañivano de 58 á 62, y el morillo de la vega de 54 á 56, todo segun calidad. Los mercados de Castilla se presentan en alza aunque leve, pues en Valladolid, plaza reguladora en este punto, donde no faltan compradores, el 17 se pagó el trigo á 51 rs. fanega de 92 libras, y á 50 y $\frac{1}{2}$ en el canal; las nuevas tarifas sobre consumos han encarecido, como es natural, las subsistencias. El mercado de las harinas en Santander, que se presentaba en bastante calma, se habia reanimado esperando el alza como consiguiente á los desastres de las inundaciones en Francia; así es que principiando algunas ventas para entregar en setiembre á 24 $\frac{3}{8}$ rs. arropa, luego se hicieron otras á 22 y $\frac{1}{2}$ para fin de mes, y á 22 $\frac{1}{4}$ para julio, y alguna mas para fin de junio y julio á 22 $\frac{7}{8}$; las segundas y terceras siguieron la misma marcha, llegando aquellas á 20 y 20 y $\frac{1}{4}$, y estas á 17 y $\frac{1}{2}$ rs. arropa. —En Valencia, en donde tambien se espera buena cosecha de granos y frutos, el barril de harina castellana de flor, y peso de 200 libras, puesto á bordo, se ha vendido de 210 á 215. En Barcelona no abundan las existencias, y los trigos de Alicante se han colocado á 93 y 95 rs. cuartera, y el de Mahon y Mallorca, muy superior, á 98 y 98 y $\frac{1}{2}$; las harinas de Santander primera clase á 98 rs. quintal; segunda á 94. Se esperaban nuevos arribos y baja en los precios. En la ribera alta del Ebro los cereales van en rápida baja y abundan: el robo de trigo en Tudela se ofrece á 25 y 23 rs., y la cebada á 10 y 10 y $\frac{1}{2}$.

Las harinas, el trigo y cebada del pais y del extranjero, han tenido en Lóndres una ligera subida. En París se conservan firmes los precios de los cereales: las cuatro marcas de harina se venden á 92, 50, y 93 fr., aunq se se ha ajustado partidas á 75 frs. el saco de 150 kilogramos, á entregar en los cuatro últimos meses; hecho notable que indica la confianza que inspira el porvenir. Se espera un descenso en los precios con la venta de los depósitos de granos que en Polonia y otras comarcas rusas se destinaban al ejército. En Galatz y en Ibrailla (provincias danubianas), estaba últimamente de 13 á 19 frs. el hectólitro, primera mano, costando el flete hasta Marsella uno: 3 frs. El mercado de harinas en la Habana se hallaba abatido, y en Nueva-York, por el contrario, estaba animado por la mucha esportacion; el hectólitro de trigo para embarque se hacia de 24 á 25 frs.

Vinos y aceites. —En Palencia y otros puntos de Castilla, y en la zona del Ebro y gran parte de Andalucía, la cosecha de vino se presenta excelente, al paso que la inmensa invasion del oidium en los ricos viñedos de Jerez de la Frontera, produce temores graves. En Córdoba, Granada y Navarra,

parece inmejorable el estado del olivar: el 14 escriben de Tudela que estos tienen ligado cien veces mas de fruto del que pueden mantener. Estas circunstancias, y la escasa extraccion que se nota en estos líquidos, hacen que en su mercado haya poco movimiento. El aceite continuaba á 35 rs. en los molinos de Córdoba; en Sevilla el de consumo sin derecho se ha vendido á 42 y en el mercado de Málaga á 40 rs. arropa. Los aguardientes han obtenido en Barcelona cierto fauor: se han vendido algunas partidas de 19 á 20° á 45 duros la pipa, y blanco de 19 á 21° se ha pagado á 43 $\frac{1}{2}$. Los aceites han declinado un tanto por las pocas ventas: el sevillano estaba á 29 sueldos (15, 47 rs.) e $\frac{1}{4}$ cuartal. El aceite se ha realizado en Santander á 51 rs. arropa.

En Marsella mejoraban los aceites de oliva, habiendo subido á 111, 73 frs. el hectólitro.

En la Habana, el vino tinto abunda de 40 á 45 duros pipa, con tendencia á subir: el seco tiene poco consumo. El aceite de olivo seguia abatidísimo.

Materias filamentosas. —Continúan muy solicitadas nuestras lanas de Castilla, Navarra y Aragon: en Cáceres tienden á la alza, y las del último corte se colocan á mejor precio que las del año anterior. En Tudela apenas se almacena una partida entre veinte cosecheros: el 14 se pagaban á 74 rs. arropa navarra (13 k 39). —En Francia han sufrido mucho los ganados con los malos temporales: los cultivadores sostienen sus pretensiones y se ha restringido la demanda.

En la ribera del Cinca, lo mismo que habia sucedido en Valencia y Murcia, la cosecha de la seda se ha malogrado del todo; y puede decirse que se han perdido en España las cuatro quintas partes. Mala parece que será tambien en el Mediodía de la Francia, y solo se remediarán los males de la fabricacion con la mas favorable cria de Nápoles y del Levante, y con los envíos de China y de Bengala. El precio del capullo en Lombardia y el Piamonte, en donde la cosecha no ha sido abundante, es el siguiente: Milan á 6 frs.; Brescia de 5,70 á 6; Bergamo de 5,80 á 6,20; Trioul de 4,9 á 5 frs. —En Brusa se esperaba una cosecha abundantísima.

Los algodones continuaban firmes á últimos de mayo en Nueva-York. Segun noticias, los de Nueva-Orleans y middling á 105 $\frac{1}{8}$. En Barcelona siguen con poco movimiento: se habia vendido una partida de 475 balas á 268,80 rs. quintal.

Terminaremos la presente revista comunicando á nuestros lectores una noticia que no deja de ser interesante. Nueve comerciantes de los mas principales de San Petersburgo, Odessa y Moscow han sido autorizados para establecer grandes casas de comercio en Paris, Lóndres, Viena, Marsella, Constantinopla, Nápoles, Lisboa, Nueva-York y Rio-Janeiro: de manera que el comercio de la Rusia está próximo á tener un estenso desarrollo.

BOLSA DE MADRID.

Toda la semana que acaba de transcurrir ha estado nuestro mercado bajo la impresion de la baja que la amenazaba en la anterior. Tenemos necesidad de decir que los fondos han desmerecido, pero es un desmérito que no aleja la demanda como otras veces ha sucedido. Los valores, aunque en descenso, se han sostenido, pues, de 42,30 á que abrió el consolidado: solo ha sufrido una baja de 15 céntimos en toda la semana. Esta baja es muy natural, atendido á que en estos días se han tenido que realizar las entregas de las proposiciones hechas en la subasta del 31 de mayo, y necesariamente los fondos que se entregaban en el Tesoro habian de faltar en la Bolsa, porque en el Tesoro se hacia la operacion bursátil. Por otra parte, los títulos recibidos en cambio, indispensablemente han de salir al mercado, y todo contribuye á que la paralización de las operaciones corrientes sea una cosa necesaria: sin embargo, volvemos á decir que la baja ha sido sostenida, que no se ha experimentado la desanimacion que otras veces con menos fundamento se ha notado, y estas son señales que deben alhagar á los que se dedican á negociaciones de Bolsa.

No ha dejado de contribuir á tal estado la baja de nuestros fondos en Paris; baja que alcanza tambien á los de aquella nacion. Muchas causas hay reunidas en Francia, para que los valores no mejoren, ni aun sigan su curso ordinario: los rumores de empréstito no cesan; la cuestion italiana trae desasosegados los ánimos; por otro lado, las pérdidas causadas por las inundaciones son enormes; y acumulados tantos motivos, no es extraño que los especuladores se retraigan, y que los fondos, lejos de mejorar ó de sostenerse, se pronuncien en baja, si no de mucha consideracion.

Apuntaremos, por último, como una causa próxima de baja en nuestras Bolsas la inmediacion de las expediciones veraniegas, porque nuestros hombres de negocios se han hecho ya á no permanecer en su casa durante el calor.

La diferida ha presentado esta semana la misma anomalía de la anterior: ha bajado algo, pero no tanto como el consolidado; razon por la que insistimos en la opinion que emitimos de que á este papel le está reservado un gran porvenir.

Las amortizables y las deudas del Tesoro tambien han sufrido su parte de baja, pero han estado en relacion con los precios de las subastas del mes anterior. Tal vez en estos días, que se aproximan los del mes que corren, mejoren algo en sus precios.

Las acciones de carreteras no han tenido alteracion, y está paralización en un papel tan solicitado se debe sin duda al anuncio de la subasta

del lunes próximo, para la nueva emision de treinta millones, que ya en el primer llamamiento no pudieron cubrirse, por lo excesivo del tipo fijado por el gobierno.

Las sociedades de crédito no han ofrecido esta semana grandes variaciones, ni han sido sus acciones objeto de grandes transacciones. Unicamente ha sido notable la aparicion en la cotizacion oficial de las acciones de la Compañía general de crédito en España, habiéndose cotizado con 28 y 29 duros de prima publicándose ayer á 2420 rs.

La discusion de la ley para aplicar á las sociedades de ferro-carriles las mismas ventajas de que disfrutaban aquellas, tal vez hayan retraido á algunos especuladores mas aficionados á las últimas que á las primeras, y guarden sus fondos para cuando estén equiparadas en garantías. Las acciones del Banco de España han sufrido una baja de 4 por 100. Ignoramos la causa que ha podido contribuir á ello, si bien nos atrevemos á aventurar sea debido á la influencia que ha podido tener la aclaracion de la ley de Bancos, estinguendo el privilegio que este tenia de establecer sucursales, hoy concedido á los primeros que lo han solicitado, con las garantías que la misma ley exige.

MINAS.

Poco de particular podemos manifestar á nuestros lectores respecto del movimiento del mercado de esta semana; no ha dejado de notarse regular animacion, sin que esta haya sido determinada sobre tal ó cual empresa; las transacciones han seguido el curso corriente, sin dejar de figurar en ellas una gran parte de los cantones mineros, como mas próximos citaremos á Hieldelaencina, habiendo sido el Relámpago el mas preferido; la Fortuna, sin duda próxima á algun acontecimiento, ha sido bastante solicitada, teniendo lugar algunas transacciones.

La Antorcha no ha sido menos solicitada, á causa sin duda de haber encontrado un filon á 132 varas de profundidad de 4 1/2 pies de potencia siendo su metalizacion, aunque no compacta de 18 pulgadas esperamos un resultado muy pronto por la importancia que da este nuevo hallazgo, prescindiendo de la que la dan los otros filones que ha dejado colgados en otras galerias.

La Querubina, así como la Jacoba, han sido tambien solicitadas; pues llaman bastante la atencion de los mineros.

Sierra Nevada sigue llamando la atencion, teniendo que añadir en confirmacion á cuanto se ha dicho de su riqueza las favorables nuevas oficiales que ha recibido la sociedad. Feliz pensamiento que ha tenido la dicha de cortar el filon titulado trueno que con una vara de potencia estaba amagado en la galeria Rafaela esperando que la inexo-

raéle barrena del minero le hiciera ver la luz pública; damos la mas completa enhorabuena á los interesados, que tan pingües beneficios están proximos á percibir.

Segun se nos ha dicho se forma ya sociedad para la explotación de tres minas que dicen están situadas en la continuacion del filon de la Exploradora; si es así, como de buen grado lo creemos, auguramos un gran porvenir á los que en ella se interesen.

Sierra Almagrera, como de costumbre adelantando mucho en sus labores, habiéndose realizado algunas transacciones de la Crescencia, Dos Mundos, Perla, Luz del hombre, y otras de menos importancia.

Tambien han sido muy solicitadas las acciones de la sociedad Tesoro de España en Sierra Nevada, así como las de la Nueva Mejicana, ambas inmediatas al pueblo de Aldeire.

Por último, la animacion que se observa, en ocasion en que la emigracion de costumbre es bastante notable, nos da una idea lisonjera de nuestra industria, y vemos con gusto crece la aficion por los inmensos capitales que á ella se dedican.

No podemos menos de llamar la atencion de los mineros honrados respecto de las nuevas sociedades que aprovechando el momento de entusiasmo se van á formar para explotar minas en Sierra Nevada. Tengan presente que llegarán á un número elevadísimo las solicitudes de registro que en el gobierno de Granada se han presentado; una gran parte de ellos, tal vez por ignorancia ó bien de mala fé, se han hecho sobre terrenos cuyo título real de propiedad obra en poder de sus propietarios hace mas de dos años. La buena fé respecto de los que suscriben á la formacion de una sociedad para con los cedentes, será causa de muchas víctimas, y la curia no será la que menos participará del movimiento de Sierra Nevada, pues segun hemos oido, han tenido el atrevimiento de registrar dentro de las propiedades de la Exploradora, así como del Feliz pensamiento; no es posible que el registrador alegue ignorancia de haber entrado en terreno vedado, deber suyo es averiguar los límites de la propiedad ajena, por cuya razon repetimos, no debe formalizarse contrato alguno con los cedentes hasta que la demarcacion determine su verdadero dueño, exigiendo al mismo tiempo una garantía que ponga á cubierto los intereses de la sociedad que de tan buena ley empieza á su exploracion, ó de lo contrario, en la imposibilidad de poder dar garantía el cedente, conviene que las juntas directivas que se vean defraudadas, sean inexorables para todo aquel que trate de explotar la credulidad pública, contribuyendo con su celo á estirpar abusos de consecuencias graves en lo general.

BOLSA DE PARIS.

MOVIMIENTO DEL 10 AL 16 DE JUNIO.

	Martes 10.		Miércoles 11.		Jueves 12.		Viernes 13.		Sábado 14.		Lunes 16.	
	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.
FONDOS FRANCESES.												
3 0/0 recibido en 22 de diciembre de 1855.	71	50	71	50	72	80	71	25	70	80	71	26
3 0/0 1.º empréstito 22 diciembre de 1855.	80	0/0	desem.									
3 0/0 2.º	71	60	71	40	71	80	71	25	71	50		
3 0/0 2.º (cert. descont.)	50	0/0										
4 1/2 0/0 recibido 22 marzo de 1856.	93	25	93	75	94	25	94		95	60	93	50
4 1/2 0/0 1.º empréstito	80	0/0	desem.									
4 1/2 0/0 2.º	93		93	75	94		93	75				
4 1/2 0/0 2.º (cert. descont.)	50	0/0										
4 1/2 0/0 2.º	60	0/0										
BANCO DE FRANCIA.	1050		1050		1025		1050		685			
CREDITO DE LA RENTA DE FRANCIA.	695	50	695	50	695	690				705		
Obligaciones 300 frs. 4 0/0 recibido en mayo.	440		442	50	442	50		445				
dichas 5 0/0	440				400		400					
Prom. de obligación 1,000 frs. 3 0/0 id.			950									
CREDITO MOVILIARIO.	1817	50	1820		1805	1805	1785	1775	1760	1785		
VALIA DE PARIS. Oblig. 1849 5 0/0 abril de 1856.	1085		1085		1085		1085					
" 1852 5 0/0 julio de 1855.	1075		1075		1075		1075					
" 1855 j. marzo de 1855.	387	50		387	50							
(200 frs. pagados)												
FONDOS ESTRANGEROS.												
Belga 3 0/0 consolidado.	94	1/2		94	1/2		94	1/4				
Belga empréstito 4 1/2 0/0 recibido nov. de 1855.	97	1/4		97	1/2		97	1/2				
Monte 5 0/0 recibido ene. de 1856.	92	25		92	50		92	50				
" 5 0/0 de 1855.												
Romano 5 0/0 dic.	87			88			86					
España difeada.				25			25	1/4				
" 5 0/0 exterior.				46			46					
" 5 0/0 interior.	44			42			42					

ACCIONES DE LOS CAMINOS DE HIERRO.—MOVIMIENTO DEL 10 AL 16 DE JUNIO.

Número de acciones.	Valor de emisión.	Desembolso.	Duración de la concesión.	Longitud.		Pago de dividendos.	Interés y dividendos. 1854	Nombres de las compañías.	Martes 10.		Miércoles 11.		Jueves 12.		Viernes 13.		Sábado 14.		Lunes 16.	
				Concedida	Explotada				Cont.	Plazo.	Cont.	Plazo.	Cont.	Plazo.	Cont.	Plazo.	Cont.	Plazo.	Cont.	Plazo.
				Frs.																
400,000	500	todo	99 a.	1865	1158	Ab. y oc.	69	Orleans	1360	1370	1390	1390	1580	1375	1370	1347	50	1360	1365	
300,000	"	"	"	"	"	id.	50	Oeste-Noroeste	947	945	982	50	947	942	942	927	50	923	940	
300,000	400	"	"	1075	710	En. y jul.	50 50	Norte.	1120	1127	1140	1137	1130	1125	1125	1125	111	50	1150	
250,000	500	"	"	"	"	"	62	Antigua Este.	970	962	967	50	965	945	945	947	50	937	930	
250,000	"	325	"	1023	872	Ma. y no.	4 0/0	Nueva.	875	870	875	875	808	802	855	855	852	50	852	50
245,000	"	todo	"	931	554	En. y jul.	73 75	Paris a Lyon.	1595	1500	1495	1540	1497	1492	1406	1480	1575	1485		
250,000	400	"	"	817	525	Ab. y oc.	86	Lyon al Mediterráneo	1700	1705	1710	1735	1700	1695	1675	1655	1675	1589	1689	
184,000	"	todo	"	930	252	En. y jul.	4 0/0	Caminos del Mediodía	770	765	780	777	773	765	760	765	765	765		
180,000	350	"	"	1088	259	"	4 0/0	Gran Central.	670	670	676	25	677	670	635	747	50	635	630	
80,000	250	"	"	215	"	"	4 0/0	Lyon a Geneve.	800	797	805	805	800	802	990	785				
50,000	300	"	"	98	"	"	4 0/0	S. Ramb. a Grenoble	685	675	665	665	650	648	75		655	647	50	
50,000	"	todo	"	54	"	"	4 0/0	Graisessac a Béziers	610	610	607	50	607	600						
8,000	250	"	"	31	"	"	4 0/0	Bességes a Alais.												
82,000	250	"	"	"	"	"	4 0/0	Ardennes Oise.	640	655	655	655	635	620	620	620	50			
82,000	"	"	"	"	"	"	4 0/0	Montmaon a Moulins												
15,000	"	todo	"	53	53	"	"	Bordeaux a la Teste.	720				715							
100,000	150	"	"	"	"	"	4 1/2 0/0	Victor Manuel.	650	645	650	650	645	643	641	25	640			
200,000	"	todo	"	226	228	Ma. y no.	4 0/0	Central suizo.	565				565							
400,000	98	225	92	1176	1176	"	5 0/0	Caminos austriacos.	580				570							
9,400	500	"	"	80	51	En. y jul.	3 0/0	Anvers a Gand.	892	890	898	900	900	898	887	890				
40,000	1000	"	"	80	"	Ab. y oc.	5 0/0	Centro de Italia.												
6,400	250	todo	99	"	"	Fe. y jul.	5 0/0	Tarragona a Reus.	320				325							

BOLSA DE MADRID.

MOVIMIENTO DEL 16 AL 21 DE JUNIO DE 1856.

TITULOS.	LUNES.		MARTES.		MIÉRCOLES.		JUEVES.		VIERNES.		SABADO.	
	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.
FONDOS PUBLICOS.												
Títulos 3 0/0 consolidado.....	42,50 e	"	42,30 e	"	42,50 d	"	42,20	"	42,15	"	41,90	"
Idem (pequeños).....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Títulos 5 0/0 diferido.....	25,80	"	25,65 d	"	25,70	"	25,70	"	25,60	"	25,50	"
Idem (pequeños).....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Material del Tesoro preferente con interés.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Idem op. preferente con interés.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Idem sin interés.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Amortizable de primera.....	12,50	"	12,50 d	"	12,50-8	"	12,50	"	12,40	"	12,40	"
Idem de segunda.....	6,60 d	"	6,50 d	"	6,60	"	6,60	"	6,60	"	6,35	"
PARTE TELEGRAFICO DE PARIS.												
FONDOS ESPAÑOLES.												
5 0/0 exterior.....	42, 7/8	"	"	"	"	"	42	"	42	"	42	"
5 0/0 interior.....	"	"	"	"	"	"	23	"	"	"	"	"
Diferida.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Amortizable.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Consolidados ingleses.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
FRANCESES.												
4 1/2 0/0.....	"	"	93,50	"	93,50	"	94	"	93	"	94,10	"
5 0/0.....	72	"	71,50	"	71,50	"	71,50	"	75,10	"	75,15	"
OBLIGACIONES Y ACCIONES DE CARRETERAS.												
Emisión 1.º abril 1843, 1.000 rs. Cabilillas.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Idem 1.º julio 1843, 1.000 Coruña.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Idem 1.º abril 1850, fomento de a 4000.....	81	"	80,25	"	80,25	"	80,25	"	79	"	79	"
Idem fomento de a 2.000.....	83	"	83	"	83	"	83	"	82	"	82	"
Idem 1.º junio 1851, de a 2.000.....	82	"	82,50	"	82	"	82	"	81,75	"	81	"
Idem 31 agosto 1852, de a 2.000.....	85,50	"	85,75	"	85,75	"	85	"	84	"	84	"
Canal de Isabel II.....	107	"	107	"	106,50	"	106,50	"	106,50	"	106,50	"

FERRO-CARRILES, SOCIEDADES INDUSTRIALES Y DE CRÉDITO.

Número de acciones.	Valor nominal.	Desembolso.	Epoca de los dividendos.	Intereses o dividendos pagados.	NOMBRES DE LAS SOCIEDADES.	LUNES.		MARTES.		MIÉRCOLES.		JUEVES.		VIERNES.		SABADO.	
						Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.
80000	2000	todo	Diciemb.	6 0/0	Banco de San Fernando.....	124 d	"	122	"	120,75	"	120,75	"	120,75	"	120	"
84000	1900	80 0/0	"	"	Española mercantil.....	"	"	3480	"	3440	"	2160	"	"	"	"	"
120000	1900	30 0/0	"	"	Crédito moviliario.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
18000	1900	30 0/0	"	"	De crédito en España.....	2480	"	2460	"	"	"	"	"	"	"	24,20	"
20000	2000	50 0/0	"	"	Sociedad catalana.....	69	"	69	"	"	"	"	"	68,25	"	68,50	"
15000	2000	Todo	30 junio	6 0/0	Madrid á Aranjuez.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8400	1900	todo	F. junio	5 0/0	Aranjuez á Almansa.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	2000	todo	"	"	Almansa á Valdeca.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	2000	todo	"	"	Alar á Santander.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	2000	46 0/0	"	"	Langreo á Gijón.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
17000	1900	1000	Mayo.	"	Tarragona á Raus.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
23000	2000	1500	"	"	Jerez al Puerto de Santa María.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3500	2000	todo	"	"	Ac. del camino de Mataró.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	2000	46 0/0	"	"	Id. del Norte (sec. de Granollers).....	98 20	"	98 20	"	98	"	98	"	98 10	"	98	"
	2000	6 0/9	"	"	Id. de Barcel. á Zaragoza 1.ª sec.....	46 75	"	46 75	"	46 50	"	46 50	"	46 50	"	46 50	"
	1900	1000	"	"	Seguros generales, 8 0/0.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	2000	1500	"	"	Gas de Madrid.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	2000	12500/0	"	"	Canalizacion del Ebro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	2000	todo	"	"	Metalúrg. de S. J. de Alcaraz.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	2000	todo	"	"	Id. del Canal de Urgal.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	10000	6 0/9	"	"	Id. de la España industrial.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
					Id. de Lloyd Barcelones.....	25 70	"	"	"	25 60	"	25 60	"	25 60	"	25 70	"

ACCIONES DE SOCIEDADES MINERAS.—MOVIMIENTO DEL 16 AL 21 DE JUNIO.

Acciones	NOMBRE de las minas.	Punto donde radica.	OPERACIONES y dinero.	PAPEL.	Acciones	NOMBRE de las minas.	Punto donde radica.	OPERACIONES y dinero.	PAPEL.
	Suerte.	Hendelaencina.	180.000	182.000		Antorcha.	Hendelaencina.	20.000	22.000
	Santa Cecilia.	"	88.000	90.000		Fortuna.	"	14.000	15.000
	San Carlos.	"	132.000	134.000		Mercurio.	Almagrera.	28.000	29.000
	Artistas.	"	146.000	148.000		Crescencia.	Idem.	15.000	14.000
	Relámpago.	"	160.000	162.000		Exploradora.	Sierra nevada.	55.000	58.000
	Vascongada.	"	52.000	54.000		Palacios y Golond.	Plasenzuela.	15.000	16.000
	Santa Catalina.	"	20.000	22.000		Carranzana.	Santander.	4.400	4.600
	San Guillermo.	"	25.000	25.000		Agustina.	Idem.	4.300	4.600
	Trillana.	"	12.000	14.000		Feliz Pensamiento.	Sierra nevada.	10.000	12.000
	Mallorquina.	"	12.000	14.000		Diógenes.	Hendelaencina.	4.500	4.800
	Perla y tempestad.	"	7.000	8.000		Querubina.	Idem.	14.000	16.000
	San Antonio.	"	14.000	15.000					

MADRID.— Editor responsable, D. Tomás Aranzaz.— Imprenta de Julian Peña; Cava-alta, 44.

OBJETO Y OPERACIONES

DE LA

SOCIEDAD DE LA GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

Los números que llevamos publicados habrán podido convencer á nuestros lectores de que no acostumbramos hacer ofertas vanas, de que sabemos cumplir lo que prometemos y de que hemos procurado desde un principio elevar nuestro periódico á la altura de los primeros que de su clase se publican en Europa, dilucidando y juzgando las cuestiones bajo el punto de vista de la conveniencia y seguridad que pueden ofrecer.

Nuestras aspiraciones y nuestros deseos podemos consignarlos en brevísimas palabras. Queremos favorecer, apoyar y secundar todo aquello que pueda ser beneficioso á nuestro país, propagando el espíritu de asociación, sin el cual no pueden acometerse grandes empresas, é infundir el crédito recíproco, fundado en la buena fé, que es la base esencialísima é indispensable del comercio.

Encaminaremos nuestros esfuerzos á crear en la Bolsa de Madrid el verdadero mercado financiero que España necesita y que no puede menos de adquirir grande incremento y desarrollo, con las vastísimas y numerosas obras de utilidad pública que van á emprenderse, y para cuya realización sobran elementos en este suelo de fecunda vitalidad, donde la industria apenas ha dado todavía sus primeros y vacilantes pasos.

Queremos constituirnos en un verdadero centro de todas las noticias industriales que interesen á nuestro país. Diríjanse á nosotros las sociedades existentes hoy; siempre nos encontrarán dispuestos á dar á conocer sus trabajos y apreciarlos con sincera imparcialidad. En cuanto á las sociedades que se creen en adelante, examinaremos minuciosamente las diversas condiciones que ofrezcan al presentarse al público; y así como señalaremos, sin arredrarnos, á las que nazcan con mezquinas miras de especulación ó de ágio, así también apoyaremos con todas nuestras fuerzas á las que se dirijan á reportar utilidades positivas á los intereses públicos.

En cuanto á las circunstancias que han presidido á la formación de este periódico, aseguran á la vez su completa independencia y su larga duración. Colocados por nuestra posición especial en el centro mismo de los negocios, podemos examinarlos á la vez bajo un punto de vista general y bajo sus más minuciosos detalles.

Organizada ya completamente nuestra Sociedad; y adornada de todos los requisitos legales, ofrecemos al público las condiciones que á nuestro juicio consideramos suficientes para satisfacer las necesidades del comercio y de los particulares, y que son á su vez una garantía de la exactitud con que nos proponemos llenar nuestros compromisos.

Por ellos se verá que interesamos nuestro propio capital en el cumplimiento de

las órdenes y encargos que se nos dieren, lo cual bastará para que no se confunda nuestra Sociedad con una simple casa de comisiones. Nuestras operaciones serán hechas siempre por agentes ó corredores de Bolsa, y todos nuestros actos llevarán el sello de una escrupulosidad y franqueza que nada deje que desear á nuestros comitentes.

Separados completamente de todas las fracciones políticas, pediremos tan solo al gobierno que afirme la tranquilidad pública, que introduzca el orden en la Hacienda y ofrezca una completa seguridad en las transacciones.

Hemos dicho lo suficiente para hacer comprender la misión que nos hemos impuesto; esperamos tranquilos á que se nos juzgue por nuestras obras.

CONDICIONES Y COMISION.

	Depósito en la caja de la Sociedad.	Comision libre para la Sociedad.
Para la compra de títulos del 3 por 100 consolidado. . .	70 por 100	1/4 por 100
Idem 3 por 100 diferido.	70 por 100	1/4 por 100
Idem material del Tesoro.	80 por 100	1/4 por 100
Idem acciones de carreteras.	80 por 100	1/4 por 100
Idem fondos extranjeros (en la Bolsa de Paris).. . . .	80 por 100	1/4 por 100
Idem acciones de Sociedades de crédito.	85 por 100	1/2 por 100
Idem idem caminos de hierro.	80 por 100	1/2 por 100
Idem idem de minas.	85 por 100	1/2 por 100
Idem sociedades industriales.	80 por 100	1/2 por 100

Abriremos cuentas corrientes con condiciones especiales.

Daremos dinero sobre títulos y acciones.

Pagaremos cupones, dividendos y desembolso de acciones, á 6 por 100 de interés, mas un 1/4 por 100 de comisión.

Tenemos establecido un giro mútuo, cuyas operaciones son ya bien conocidas del público.

Las órdenes de venta serán acompañadas de los valores, sin cuya condición no tendrán efecto.

Las garantías se constituirán en metálico, en valores al portador, en letras aceptadas por nuestros corresponsales, ó por casas de toda confianza.

La responsabilidad de la Sociedad cesa en el momento de depositar, previas las formalidades necesarias, los valores en las administraciones de correos ó en los establecimientos y casas que designen los comitentes.

Si el depósito que exigimos se hiciese por el total valor de la orden, reduciremos la comisión á la mitad de la que fijamos, dejando á nuestros comitentes la libertad mas amplia para exigirnos las garantías que consideren necesarias.

Para las operaciones de la Sociedad se ha establecido una sucursal en la Habana.