

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

INDUSTRIA, MINAS, GAS, SEGUROS Y SOCIEDADES DE CREDITO.

SALE LOS DOMINGOS.

ANUNCIOS.

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

Corresponsales en provincias.

BARCELONA, librería nacional y extranjera, de D. Salvador Manero, Rambla de Santa Mónica, 2 frente al correo y de Sata, hermanos, calle de la Union.

SEVILLA, librería de D. José Geofrin, calle de las Sierras, 35.

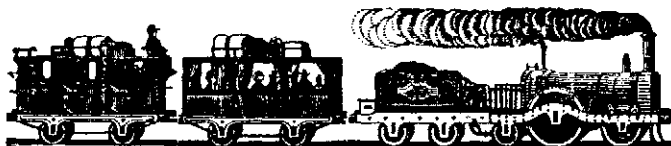
CADIZ, D. José María de Rivas, calle de San Pedro.

BILBAO, D. Emiliano Amann.

SANTANDER, D. Nicanor Crespo.

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

PERIODICO SEMANAL.



SALE LOS DOMINGOS.

Precio de la suscripcion en Madrid y provincias.

Por un año.....	100 Rs.
Por seis meses.....	50 "
Por tres id.....	30 "
En Ultramar y Extranjero.	
Por un año.....	150 Rs.
Por seis meses.....	75 "

CORRESPONSALES

en el extranjero y Ultramar.

PARIS M. Emile Barrault, ingeniero, 33, Boulevard Saint-Martin.

LONDRES, M. Henry, 81, Fleet Street.

BRUSELAS.—Mr. Bonnevie 13, Montagne de la Cour, bureaux du Moniteur du Travail National.

HABANA, establecimiento de D. Benito Tanago, calle del Obispo, 96.

EL PRECIO DE LA SUSCRICION SE DIRIGIRÁ, EN LIBRANZAS SOBRE CORREOS, AL DIRECTOR DEL PERIÓDICO.

NUEVO Y MAGNIFICO MAPA

DE LOS

CAMINOS DE HIERRO ESPAÑOLES

Precios. Para los suscritores 16 rs. Para los no suscritores 20 reales.

RESÚMEN.

Del principio de la garantía en materia de asociacion.—Banco de España.—Subasta de doscientos millones.—La Union.—Ferro-carril de Barcelona á Zaragoza (Memoria).—Ferro-carril de Palencia á la Coruña.—Id. de Santiago á la ría de Padron.—Id. Malagueño.—Id. de Barcelona á Granollers y Gerona.—Id. de Ciudad-Real á Badajoz.—Id. del Grao de Valencia á Almansa.—Banco de España. (situacion).—Obras del puerto del Grao de Valencia.—Crónica.—Actos oficiales. Correspondencia de París.—Ingresos, Anuncios, Boletín Comercial y Bolsas.

DEL PRINCIPIO DE LA GARANTÍA EN MATERIA DE ASOCIACION.

Al Sr. D. Julio Mirés, director gerente de la caja de los caminos de hierro de Francia.

Muy señor mio: Acabo de leer en los

periódicos franceses una carta firmada por Vd. en la cual trata con detenimiento una cuestion que abre á las empresas un nuevo horizonte, y que puede ser para el porvenir un principio muy fecundo; me refiero á la intervencion de la garantía en el compromiso que se firma por toma de acciones entre el público y los banqueros que emprenden nuevas operaciones.

Lejos estamos del dia en que bastaba en Paris, Barcelona y Madrid el anuncio de una suscripcion para que llegase al instante el dinero á las cajas de los felices banqueros, que lo llamaban por el sencillo medio de sus prospectos y programas.

Olvidadizo el público de las ganancias que han podido efectuar los primeros accionistas, receloso á consecuencia de las pérdidas de los que se dejaron seducir en mal hora por cotizaciones demasiado elevadas, ha mirado en estos últimos años con un desden inmerecido, negocios que merecian llamar su atencion, y que por el mero hecho de una prudente apreciacion podian atraer grandes beneficios á los capitalistas.

Este desden inmerecido es un hecho contra el que deben luchar todos los que se interesen por el desarrollo de la in-

dustria y del principio de asociacion; pero como sucede en todos los hechos que tienen relacion con el crédito, la única manera de destruir su funesta influencia, es transigir con ellos y darles alguna satisfaccion.

Eso es lo que ha comprendido Vd. y no vacilo en afirmar que por haber promovido en este momento la idea de garantía, ha prestado Vd. un verdadero servicio.

Queda, pues, por estudiar el género de garantía que se debe ofrecer, y Vd. no extrañará que, en razon de la situacion particular de este periódico, estudie esta cuestion, en relacion con los negocios especiales de este pais, que hoy tiene con justa razon el privilegio de llamar mas la atencion.

La industria tiene en España esta situacion especial: que mientras va desarrollándose cada dia en una importancia que solo pueden apreciar los que han visitado este pais cuatro años hace, y que lo recorren hoy, le falta todavía un mercado central en que sus títulos, negociándose en alza y baja, segun la importancia de cada negocio, ofrezcan un aliciente á la especulacion.

Las empresas que se establezcan deben tener aquí por objeto asegurar á los

capitales réditos seguros y elevados; pues solamente así podrán atraer el capital de este país, que ignora todavía las oscilaciones de las Bolsas y se deja únicamente seducir por la perspectiva de un crecido interés.

Así, pues, para esta nación, lo que convendría exclusivamente, sería que las grandes Compañías de Crédito que se han encargado de la continuacion de las líneas de ferro-carriles, ofreciesen como garantía á los accionistas un interés que se fijara segun el mérito que ca la Compañía atribuyera á sus empresas.

Fijaré mi proposicion por un ejemplo:

La Compañía general de Crédito en España, poseedora de la mayor parte de las acciones del ferro-carril de Sevilla á Jerez, que acaba de ponerse en explotacion, y segura ya de los ingresos elevados que le debe producir, podria muy bien hacer la combinacion siguiente para dar á estos títulos el valor que merecen, ó para emitir los que le quedaran en cartera, y renovar así un capital que puede emplear con provecho en otras empresas.

Como el estudio atento del negocio le hace presumir la posibilidad de que las acciones cobren un interés de 8 ó 9 por 100 de su capital, podria para las acciones que le quedan, ofrecer á los compradores garantizarles durante cierto periodo ese interés, aun cuando llegara á faltarles por parte de la empresa del ferro-carril. Esto sería una imitacion de la garantía del Estado, tal como se halla hoy aplicada en Francia de una manera general para las obligaciones de los ferro-carriles.

Supongo mas; si la Compañía de Crédito quisiera dar mayor importancia todavía á esa garantía, podria depositar en otro establecimiento financiero una parte de sus acciones, las que no se propone enajenar, por ejemplo, á fin de guardar una participacion importante en el negocio, y este depósito responderia del compromiso contraido con el público que tendria así para el interés de sus acciones; 1.º la garantía del ferro-carril; 2.º la de una gran Sociedad de crédito; 3.º la de títulos cuyos réditos y capital en caso necesario podrian negociarse para llenar la diferencia que pudiera sobreve-

nir entre el interés efectivo obtenido y el garantizado.

Lo que digo de la Compañía de Sevilla á Jerez, puede aplicarse con el mismo éxito al ferro-carril de Pamplona á Zaragoza, que se ejecuta bajo los auspicios de la Caja de los ferro-carriles, al ferro-carril del Norte sostenido por la Sociedad del Crédito moviliario, al de Zaragoza á Madrid por la Sociedad Española Mercantil e Industrial, y á los ferro-carriles de Cataluña por la Sociedad Catalana de Crédito, y en fin, al ferro-carril del Grao de Valencia á Almansa por la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento.

Quizá para el público de Paris mas acostumbrado á especular sobre el capital convendria mas ofrecer en una época dada el reembolso del mismo; pero aquí el interés es lo que importa asegurar, y tengo la conviccion de que si entrando en esta senda, que se ha señalado con tanta inteligencia, las Compañías de Crédito españolas se ocuparan en garantizar un interés á sus accionistas, siendo el riesgo nulo si lo calculan sin exageracion, desapareceria al instante esos temores infundados que desde hace bastante tiempo manifiesta el capital.

Queda de Vd. afectisimo S. S. Q. B. S. M.

G. HUBBARD.

BANCO DE ESPAÑA.

Tenemos á la vista la Memoria leida por la administracion del Banco en la Junta general de accionistas celebrada el 11 del corriente, y como quiera que nos parece interesante todo lo que se refiere á un establecimiento de crédito que por sus estensos recursos podria ser una poderosa palanca para el desarrollo de la industria y del comercio, si llevase á cabo menos operaciones con el gobierno y mas con el público, vamos á ocuparnos de este documento.

Nada decimos acerca de las congratulaciones y plácemes con que empieza la administracion su Memoria felicitándose acerca de lo bien que ha atravesado el ejercicio de 1859. Esta dicha ha sido comun á nuestras principales Sociedades industriales y de crédito, si se exceptúan algunas de la plaza de Barcelona que han

sufrido mas ó menos profundamente, por causas enteramente locales y que, sin embargo, han resistido á la crisis. Bueno hubiera sido que el poderoso Banco de España hubiera cedido ante circunstancias que no han podido conmover á otras Sociedades que no cuentan con mucho, ni con sus recursos, ni con la superior proteccion que monopoliza. No obstante, el Banco al congratularse lo hace tal vez al pensar en lo que hubiera sido de él si la guerra actual, menos popular de lo que afortunadamente es en España, hubiera hecho vacilar el crédito del gobierno: en este caso nos parece muy cuerda la felicitacion, pues un establecimiento tan ligado con el poder, debe pasar un miedo terrible cada vez que los acontecimientos puedan producir un descenso en el crédito del Estado.

Tampoco tenemos nada que observar contra el número de billetes puesto en circulacion en Madrid, que en 14 del actual era nada menos que de 275.365,400, emision superior en mucho á la de 1858.

Respecto al estado de prosperidad de las sucursales de Valencia y Alicante basta ver la misma Memoria del Banco para conocer cuan limitadas han sido sus operaciones, sin haber logrado ninguna de las dos poner en circulacion mas de 4 millones en billetes, concretándose no pocas veces esta suma á un millon. La Memoria atribuye este resultado en Valencia á la rivalidad con las Sociedades de Crédito de aquella plaza, de que ya tienen conocimiento nuestros lectores y acerca de la cual se esplica todavía el Banco en son de amenaza; pero la ley está tan clara, que á no ser que el gobierno y las Cortes hagan otra nueva espresamente por complacer al Banco, lo que no creemos, bien pueden las Sociedades Valencianas estar tranquilas.

No negarēmos, á fuer de justos, los servicios que haya podido prestar el Banco al comercio facilitando el numerario que escaseaba en la circulacion, y quisiéramos verle siempre tan dispuesto á favorecerle de un modo mas eficaz ensanchando el círculo de sus operaciones.

Pero el mayor número de estas se ha hecho como en los años anteriores con el Tesoro público, segun la misma Memoria

lo dice paladinamente, siendo el valor total de los efectos descontados de reales vellón 1.068.855,673.

El descuento de letras y pagarés del comercio y de cupones de la deuda del Estado, cuyo total de 133.960,014 reales 44 céntos. presenta la Memoria englobado, es indudable que, á presentarse con la necesaria separación, dejaría una cifra muy exigua relativamente á los valores del comercio, pues el número de cupones que en los dos semestres ha tenido el Banco que facturar y cobrar para satisfacer luego á los interesados, es nada menos que el de 136,884, importantes 32.136,505 reales vellón.

Para apreciar ahora el movimiento de las cuentas insertamos á continuación un estado de los millones á que han ascendido en los diferentes meses de 1859; haciendo abstracción de las cantidades menores para ofrecer á la vista mas claro el conjunto, y advirtiendo que incluimos en cada cuenta su análoga en las sucursales y además en la caja el efectivo en poder de los corresponsales.

Movimiento de las principales cuentas del Banco en el año de 1859.

	Caja. Millones.	Cartera. Millones.	Billetes. Millones.	Cuentas corrientes. Millones.	Depósitos. Millones.
Enero	140	357	231	137	22
Febrero	150	347	230	138	23
Marzo	172	325	227	140	21
Abril	179	304	225	129	21
Mayo	170	321	233	130	20
Junio	163	339	237	140	20
Julio	179	360	255	153	20
Agosto	146	339	235	123	22
Septiembre	139	316	227	101	22
Octubre	173	297	241	100	22
Noviembre	191	343	257	246	22
Diciembre	185	431	270	211	21

El estudio de este cuadro y el de los datos que nos suministra la Memoria dá por resultado que aunque el movimiento general de entrada y salida de la Caja ha sido mayor que en 1858, la cartera ha ofrecido la inmovilidad de siempre, alterada algun tanto únicamente en julio y diciembre, por consecuencia natural de verificarse en estas dos épocas casi todas las liquidaciones y además el cobro de cupones de la Deuda del Estado, de que ya hemos hablado antes y que tan importante papel representan en los descuentos del Banco.

Las cuentas corrientes y los depósitos

no han tenido gran diferencia con las mismas cuentas en 1858, habiendo sido las primeras las que han tenido mayor oscilación.

En resumen, se vé un gran establecimiento de crédito que dispone de grandes recursos, como que su movimiento de entrada y salida de la Caja ha sido en el ejercicio anterior nada menos que de 13.288,834,564 rs.; y sin embargo, el comercio y la industria reportan pocos beneficios de él. Porque el Banco absorbe la mayor parte de su capital en operaciones con el gobierno, tales como la que ha llevado á cabo en la subasta de 200 millones en billetes del Tesoro, celebrada el 15 del corriente y en la que el Banco, que posee efectos de la deuda flotante por valor de 200 millones, poco mas ó menos, ha podido presentarse sin temor á la concurrencia, con grandes ventajas y la seguridad de ganar en la operación tres ó cuatro millones en efectivo.

Esto sin duda es muy ventajoso para él; pero cuánto mas lo agradecería el país que buscara esta misma ganancia en operaciones mas pequeñas y mas repetidas cuyos beneficios pudiesen alcanzar á todos.

Buen ejemplo que imitar le ofrece el Banco de Santander que ha anunciado en su Memoria el pensamiento de reformar sus estatutos, para admitir las acciones del ferro-carril de Isabel II, en garantía de préstamos ó anticipos en la misma forma que los títulos de la deuda del Estado. ¿Por qué no hace lo mismo el Banco de España, y entonces cumplirá su verdadera misión favoreciendo el desarrollo de la industria en España?

Por fin despues de una empeñada discusión la Junta general reeligió consejeros para el próximo cuatrenio á los señores D. Antolin de Udaeta, D. Marcelino de Latorre y D. Ramon Pellico, de cuya reeleccion nos alegramos porque el primero, vocal del Consejo de administración de la Compañía de Zaragoza, representa el elemento joven, único de donde podrá salir algun dia, mas ó menos próximo, alguna innovacion útil en la marcha rutinaria del Banco.

SUBASTA

DE DOSCIENTOS MILLONES
en billetes del Tesoro.

El dia 15 se verificó esta subasta bajo la presidencia del señor ministro de Hacienda, habiéndose presentado diez proposiciones que variaban desde 97'33 á 98, la mayor parte por cantidades pequeñas, excepto la del Banco de España que era por toda la cantidad; pero habiendo su representante renunciado al derecho de prorrateo, quedaron adjudicados los 200 millones entre todas las proposiciones que ofrecían el tipo de 98 de este modo:

Al Banco de España ciento noventa millones novecientos ochenta mil reales; al de Sevilla dos millones; al de Barcelona tres millones; al de Zaragoza cuatro millones; y á D. Fernando Delgado, veinte mil reales.

Ha quedado, pues, suficientemente confirmado lo que dijimos al ocuparnos de esta subasta en nuestro número; que era un negocio que solo podia convenir á grandes sociedades y nos afirmamos en nuestra idea de que en esta clase de empréstitos debe interesarse toda clase de capitales. De otro modo hubiera sido lo mismo que el gobierno hubiese hecho un contrato particular con el Banco; pues subastas cuyas condiciones solo son aceptables para un postor, no tienen de subastas mas que la forma.

LA UNION.

Merece un mencion particular el desarrollo que va tomando en España esta Sociedad de Seguros; en el ramo de incendios á prima fija, especialmente, notamos un aumento de consideración en los ingresos mensuales. Tenemos á la vista los boletines de los tres meses de noviembre y diciembre de 1859 y de enero de 1860, y resulta de estos documentos que mientras *La Union Española* (Sociedad mútua) ha reunido 419 actas, representando un capital de 17 millones y medio, la Sociedad á prima fija ha hecho suscribir 3,452 pólizas representando un capital de 224 millones.

El Poryenir de las Familias durante los mismos meses ha recibido 2,806 actas de seguros sobre la vida, representando la suscripcion de un capital de 10.616,934 reales vn.

En el ramo de Seguros marítimos, se han formado durante este mismo trimestre 3,944 nuevas pólizas, cuyo capital representa mas de 105 millones, y cuyas primas ascienden á mas de 2 millones.

FERRO-CARRIL

DE BARCELONA Á ZARAGOZA.

MEMORIA leída en la Junta general de accionistas celebrada en 4 de marzo de 1860.

SEÑORES:

Si la Junta de gobierno ve con sumo placer llegar el día de dar cuenta á la general de señores accionistas de la gestion que le está encomendada, crece naturalmente su satisfaccion si en acto tan solemne puede participar á sus consocios resultados que nos vayan acercando al fin de nuestra importante obra. Si los señores accionistas esperan con ansia este día para enterarse del estado de los negocios de la Compañía, y para poder juzgar del porvenir que á sus intereses aguarda, la Junta de gobierno ha de desearlo doblemente; porque á su calidad de accionistas va unido en sus vocales el deseo tan natural en todo delegado, de obtener de su comitente la aprobacion de sus actos: en esta sancion, que nunca le ha faltado, adquiere el cuerpo administrativo nuevas fuerzas para emprender en nombre de la Compañía, tareas, que por su importancia y resultado han de atraer á favor de la Sociedad la gratitud del país.

No ha de tardar mucho el día en que el país reconozca cuanto debe á los hombres que con su fuerza de voluntad ó sus caudales lo hayan dotado de vías de comunicacion. Una de las mas importantes del reino, una de las que mas fecundas consecuencias ha de producir para el desarrollo de la riqueza pública, es sin duda la nuestra. La Sociedad se ha complacido siempre en recordar que nuestra línea ha de contribuir de una manera muy directa á que nuestro puerto eleve su exportacion á un alto guarismo: ella contribuirá poderosamente á que Barcelona conserve su importancia mercantil é industrial; por ella ha de irse á la corte, por ella al mar Cantábrico, por ella nos hemos de enlazar con el resto de Europa. Camino de tan alta importancia ha dado un gran paso en el año 1859: los trabajos en él ejecutados han correspondido á los esfuerzos de la Sociedad: nos hemos colocado en una situacion desde la cual se ve distintamente la conclusion de nuestra difícil obra.

El ejercicio de 1859 es, pues, muy importante bajo mas de un aspecto: esta consideracion y la costumbre que la misma Junta de gobierno se ha impuesto de ser sumamente explícita con sus consocios, la conduce naturalmente á tratar hoy de diversos objetos. Bien quisiera la Junta de gobierno no fatigar el ánimo de los señores accionistas, y ser sumamente lacónica; pero asuntos de marcado interés, datos que no se dan sino una vez en el año, no

consienten ser tratados oscura y someramente. Ella, pues, dará los detalles convenientes acerca de la explotacion de nuestra vía estendida á toda la primera seccion; refirirá los trabajos y estado de la construccion de las demás secciones; tratará del balance; discurrirá sobre los recursos de la Sociedad, sometiendo su pensamiento á la deliberacion de los señores accionistas; presentará las modificaciones que la ley hace necesarias en nuestros estatutos; tratará de las obras accesorias que puedan producir ventajas al movimiento de nuestra línea por las afluencias que á ella han de venir, y que la Sociedad debe proteger. Esta es la tarea de hoy, cumpliendo el precepto de nuestros estatutos.

EXPLOTACION.

La del ejercicio que nos ocupa se divide en dos períodos: el primero que comprende 184 días, desde 1.º de enero hasta 3 de julio, es la explotacion de 34 kilómetros ó sea hasta Tarrasa, igual á la del año anterior, y la segunda, desde 4 de julio hasta 31 de diciembre, 181 días la explotacion de la primera seccion ó sea hasta Manresa. Las reflexiones que pudieran aducirse acerca del primer período, no serian mas que la repeticion idéntica de las las emitidas en el año anterior, porque el producto de estos seis meses es igual al del mismo período del año precedente. Cuando nuestra explotacion estaba reducida á los 34 kilómetros que median hasta Tarrasa, con los gastos siempre respetables de esta industria y con el pago de un peage en 11 kilómetros, no podia producirnos gran utilidad, y solo podia servirnos de enseñanza para poder apreciar los futuros productos. Desde el día 4 de julio en que la explotacion se extendió hasta Manresa, ya la línea debió cambiar completamente en el modo de ser apreciada. Mientras no pasaba de esos 34 kilómetros; mientras terminaba en Tarrasa, en un punto aislado, sin carretera alguna que la enlazara con otra poblacion, sin salida ulterior, sin afluencia alguna de consideracion, lo hemos dicho repetidas veces, la explotacion no era mas que una señal de vida de la línea que se estaba trabajando, nunca una esperanza de gran lucro; así es que cubriendo la suma de gastos, pagando el peaje á la Sociedad de Granollers, y dejando aun una pequeña cantidad en la cuenta de beneficios, escedia su producto á las esperanzas preconcebidas. Estendida la línea á 65 kilómetros; terminando en una ciudad industrial y de importancia, como centro de la montaña, afluyendo á ella los viajeros y los productos de varios pueblos en diversas direcciones, es ya otra cosa: á una línea que puede servir á distintas comarcas, que puede poner en el puerto en tres horas los productos de la montaña que necesitaban dos jornadas

para ser trasportados, se le han de exigir resultados bien distintos. ¿Puede darlos tal como se apetecen, tal como se hayan calculado desde el primer día de explotacion? Todos los inteligentes en esta materia contestarán desde luego que no. Si bien la locomocion por vapor tiene una fuerza de atraccion que triunfa siempre en la lucha con cualquier otro medio de transporte, sin embargo, los que en el mismo país no están acostumbrados á viajar, no viajan desde luego; esperan un motivo para satisfacer la curiosidad. Los afluentes que se hallan algo apartados de la vía, dudan por el pronto de las ventajas que hayan de reportar de cambiar de medio de conduccion en la mitad del camino; unos y otros tardan en venir; pero cuando vienen por la primera vez, cuando tocan la baratura, la comodidad y el ahorro de tiempo, unos y otros son ya nuestros viajeros, unos y otros repiten sus viajes; y así se observa que el número de viajeros marcha siempre en escala ascendente.

La carga tarda todavía mas á pagarnos su tributo: la del mismo país podria entrar en la línea desde un principio: pero existen intereses creados dedicados á su transporte, los medios de conduccion antes empleados no se reconocen vencidos desde el primer día; intentan ahorros, ensayan rebajas, y luchan, aunque conozcan que han de concluir por ceder; sin embargo, tardan siempre hasta que los intereses encuentran otra senda que tomar.

Los conductores de los productos que están apartados de la vía, los que han de venir á ella desde lejos, estos tienen que vencer aun mas dificultades: tienen que dejar muchos su camino habitual, y buscar otro para llegar á la línea: dudan de pronto si la Compañía podrá evacuar la comision que ellos por sí desempeñaban en la entrega y recepcion de efectos; rémoras son estas que retardan la produccion con que las vías férreas cuentan y que al fin no les falta.

Si á estas causas se agregan los incidentes naturales en una línea que acaba de abrirse, mas frecuentes aun si cruza un terreno difícil, habrá de concluirse forzosamente que un camino de hierro no puede ni debe ser juzgado por sus primeros meses de produccion, y mucho menos el que corre desde Tarrasa á Manresa, abierto en una série de montañas; y que si bien se ha puesto en rápida comunicacion con Barcelona, puede estimarse aun incompleta, porque le falta la que por la línea ha de tener con la provincia de Lérida y con Aragon.

No seria, pues, prudente apreciar nuestra primera seccion por los seis primeros meses de explotacion.

Este primer período que no tenia aun sus rendimientos naturales por las causas indicadas y que ha sufrido interrupciones por incidentes

imprescindibles, que no es fácil se repitan, ha confirmado, sin embargo, los cálculos que sobre ella se hicieron, y ha demostrado desde luego que los ferro-carriles no producen en proporcion aritmética á su longitud, sino que á medida que se van estendiendo, son mayores sus rendimientos.

El promedio kilométrico es el mas exacto regulador del movimiento de un camino de hierro; el de nuestra explotacion hasta Tarrasa alcanzaba en el primer período de 1859 á 2,478, pfs. el de los 32 kilómetros que median desde Tarrasa á Manresa se elevó á 4,690, y confundido con el anterior trayecto, ofrece un promedio kilométrico de 3,625 en la explotacion de toda la seccion, ó sea un aumento de 47 por 100.

Este aumento evidencia con harta claridad que si 32 kilómetros de prolongacion sobre 34 dan tan satisfactorio resultado, una línea de 366 kilómetros, atravesando cuatro provincias del reino de las mas pobladas, con industria y con un terreno feraz, cuya agricultura no espera mas que un buen medio de conduccion para aumentar considerablemente sus productos, ha de dar resultados que escederán, á no dudarlo, á las esperanzas que hayan podido concebirse, y que demostrarán la prudencia ó mas bien la timidez de los cálculos sobre productos verificados.

El promedio kilométrico es el dato cardinal de productos, es el compendio de todos los demás datos; y de consiguiente, fuera inútil tarea ir desentrañando todos los ramos del servicio, pues al fin, este trabajo no tendria otro resultado que aspirar á saber el promedio kilométrico. Sin embargo, como hay un punto en nuestra línea que por su importancia mercantil é industrial descuellan de una manera muy notable sobre todos los demás, veamos si en nuestra corta prolongacion ha revelado su tendencia á conservar el lugar que se le ha designado.

De la estacion de Barcelona hablamos en la Memoria estadística de productos, publicada en enero de 1858, le atribuimos una produccion que escedia á la tercera parte de la de toda la línea, mientras alcanzaba á cerca de la mitad sobre los productos del trayecto hasta Tarrasa.

En el primer período del ejercicio que nos ocupa dá esta estacion un promedio diario de 413 pfs. sobre 224 que es el todo de la línea en explotacion; en el segundo período alcanza su promedio diario á 318 sobre 647 que es el de toda la seccion.

Este dato demuestra que á medida que se va prolongando la via, no solo hemos de contar con los rendimientos del país que vamos explotando, sino con el aumento de los puntos ya explotados; y muy esencialmente con Barcelo-

na, que en relaciones mercantiles con toda la línea irá aumentando sus rendimientos á medida que los rails que de su estacion parten vayan enlazando nuevas comarcas; y si en el corto trayecto á Tarrasa su solo movimiento daba la mitad de los productos de la línea, y si estendida hasta Manresa ha conservado siempre esta misma proporcion, de esperar es que explotada toda nuestra via conservará el puesto que un cálculo bien meditado le señalara.

Suficientes considera la Junta estas demostraciones para crear en el ánimo de los señores accionistas una plena conviccion de que los productos de esta línea han de responder ampliamente á los sacrificios hechos para su construccion, y para que puedan abrigar la fundada esperanza de que los capitales empleados en esta importante obra han de obtener pingües y seguros rendimientos. Confesado este porvenir por los ánimos mas desconfiados, todavia intentan combatirlo con esperanzas de anularlo, con la suma de exorbitantes gastos que esta industria demanda. Ya otra vez se hizo cargo la Junta de este argumento de terror, y para tranquilidad de sus consocios le cumple repetir lo que entonces dijera; las líneas de corta estension, teniendo sobre sí el peso de gastos generales é indispensable para toda línea, y que en las prolongaciones no aumentan en proporcion, hallan siempre excesiva la suma que por este respecto viene á cargar sobre limitados productos; sin embargo, en ninguna de las cuatro líneas que de Barcelona parten, cortas aun han escedido los gastos de un 50 por 100, existiendo una que por sus circunstancias especiales ha podido cubrirlos con menos de un 40 por 100. En una línea bien ordenada y de alguna estension no puede pasar de estos tipos la suma de gastos: y posible es que, á fuerza de estudio, con bien entendidas economías, y con una via ya perfectamente sentada, pueda alcanzarse alguna rebaja. Nuestra línea, reducida á 34 kilómetros en el primer período del año, con gastos extraordinarios, por no poseer aun talleres propios, y si estendida á 65 en el segundo con una costosa y difícil conservacion en los primeros meses de explotacion de una línea construida sobre enormes terraplenes y entre elevadísimos desmontes, circunstancias que exigen fuertes dispendios hasta que la via esté bien sentada con todos sus accidentes, hecha deduccion de parte de los gastos extraordinarios por razon de talleres, que la Sociedad no ha de sufrir tan luego como tenga los suyos propios, ha visto alcanzar sus gastos á 48 por 100 sobre sus productos.

Estendida ya la explotacion á toda la seccion, mejor sentados ya todos los accidentes de la via, y con mayores productos, de esperar es que en el año que corremos bajará nuestra propor-

cional de gastos; y prolongada la via á las demás secciones, puede aspirarse á que no pase de los tipos indicados, á fin de que la mayor parte de productos sean beneficios para los capitales empleados. Todavía figura en el ejercicio de 1859 el pago de peaje á la Sociedad Camino de Hierro de Barcelona á Granolles y Gerona por los once kilómetros de su via que corremos; pero sin duda cesará en el presente año este pago, pues construyendo nuestra via en la esplanacion del citado camino, desaparecerá este tributo que venia mermando nuestra cuenta da beneficios.

El convenio á este efecto celebrado con aquella Compañía, que aprobó la Junta general de señores accionistas en la extraordinaria de 4 de setiembre último, ha sido elevado á escritura pública, y remitido al gobierno de S. M. para su superior aprobacion. Partiendo de esta base se le han dirigido tambien los planos para la estacion de esta ciudad: tan pronto como estas aprobaciones se obtengan, en la misma plaza de Palacio, al costado del sitio en que estuvo la puerta de Mar, levantaremos el primer edificio de nuestra línea; construiremos los once kilómetros de via desde esta ciudad al empalme, y desde entonces marcharemos con absoluta independencia en la explotacion de nuestro camino de hierro.

CONSTRUCCION.

En el año de 1859 han quedado completamente dominadas en el terreno de la ejecucion todas las dificultades de nuestra importante línea; ya no es hoy necesario que la Junta hable de esos colosales trabajos de tierra, de esas atrevidas obras de arte: con la explotacion de nuestra primera seccion ya han podido todos los señores accionistas cruzar todas esas montañas, y medir la importancia de la lucha que el hombre ha sostenido contra la naturaleza que parecia empeñada á impedirle el paso; ya han atravesado esos ocho túneles, que tanto hierro y tanta pólvora han sido necesarios para su perforacion; ya han contemplado esas altísimas trincheras abiertas en la peña; ya han visto esos puentes viaductos, que cada uno de ellos llamaria la atencion, si otro mayor no la atrajera; ya han admirado la grandiosidad y la esbeltez del Bujadell, de esta obra que ocupa un primer lugar entre las obras de arte contemporáneas; de esa obra que así honra al hábil ingeniero que la concibió y la ha dirigido, como á la empresa que la ha ejecutado; ya han cruzado sobre sólidos y elegantes puentes el Llobregat, el Cardoner y el Rajadell, y en dos horas se han trasladado á la antigua y memorable Manresa.

Mas de 1,300 pasajeros cruzan diariamente esta seccion, que se halla en muy buen estado, y de consiguiente ya no hemos de ocuparnos

mas de ella en el capítulo de construcción. Pero llegados á Manresa, antes de ahora se ha dicho, no están vencidas aun todas las dificultades; otras quedan de la misma naturaleza hasta alcanzar la altura de Calaf, hasta llegar á la Rubiola, punto culminante de nuestra línea, situado á 737 metros sobre el nivel del mar; cierto es que en este trayecto había también ocho túneles que perforar, grandes desmontes que abrir, y altos terraplenes que levantar, desollando entre todas las obras un muro en seco de 27 metros de altura, con 123 de longitud: obra que en su género es la primera en España; cierto es que el país montañoso que continuamos cruzando en la segunda sección nos imponía todas estas obras de difícil ejecución; pero todas están terminadas; ya están sobre ellas sentadas las barras de hierro; ya la locomotora ha silvado entre aquellos peñascos; ya la villa de Calaf la ha saludado con alborozo; también están sentados los rails desde Cervera á la orilla del Segre, y solo en los 26 kilómetros que median desde Calaf á Cervera es que continúa la colocación del material fijo en estado tal que dentro de 15 días quedará colocada toda la vía, y antes de concluir el mes que corre llegarán nuestras locomotoras al Segre; vamos pues á atravesar ya todo Cataluña en cinco horas. La segunda sección está pues concluida también, y con la colocación de los tramos de hierro del puente sobre el Segre, que está en esta ciudad esperando ser transportado por la vía, quedará completamente terminada la sección hasta la ciudad de Lerida. La explotación de este importante trayecto, que comprende 118 kilómetros, y que comenzará dentro de breves días, vendrá á mejorar el ejercicio del año que corremos. Las secciones 3.^a y 4.^a desde Lérida á Zaragoza son, pues, las que quedan en plena construcción; cerca de seis mil hombres se ocupan todavía en concluir las obras de tierra ejecutadas ya en un 90 por 100 de su volumen total, y en la última cuarta parte de las obras de fábrica; unas y otras deben quedar terminadas en la primavera de este año, y concluida por consiguiente la esplanación de toda la vía hasta Zaragoza; la operación, pues, que ha de fijar su completa conclusión es el transporte y colocación del material fijo y de los tramos de hierro de los seis puentes que existen en las dos secciones.

Si el transporte de ese considerable material, que ha de ser conducido por la vía, puede verificarse sin que se atravesase obstáculo alguno, es de esperar que antes que el año concluya, silbarán nuestras locomotoras á orilla del Ebro, término ansiado de nuestra importante obra. Entonces empezará á saberse lo que realmente vale la empresa que hemos acometido.

BALANCE.

El que corresponde al año de 1859 que va unido á esta Memoria, ha estado de manifiesto en las oficinas de la Sociedad desde el día 13 del mes último vencido, con arreglo á lo que prescriben los estatutos, y de él han podido enterarse los señores accionistas. Figuran en este documento las respetables sumas invertidas durante el año en la construcción del camino, de que se deduce la exactitud con que los señores accionistas han satisfecho los dividendos que se han decretado, y el celo con que la Junta ha procurado allegar recursos en tiempos, por cierto, bien difíciles; pero á estos esfuerzos es debido el adelanto de nuestra obra, y que no haya tenido que sufrir la paralización de un solo día. Aparece casi estinguido el haber que la Catalana general de Crédito tenía sobre la Sociedad procedente del préstamo de 30 millones de reales que nos hizo en 1856, de modo que sin faltar los medios necesarios para dar impulso á los obras del camino y sin nuevos sacrificios se habrá cubierto esta respetable suma, merced á la acertada combinación de los contratos de marzo de 1858.

La Junta de gobierno presenta con arreglo á la ley este documento que demuestra el activo y pasivo de la Compañía en 31 de diciembre de 1859, formado en vista de la cuenta general presentada oportunamente con arreglo al artículo 27 del Reglamento social, y en vista de lo que consta en los libros de la misma. Al tenor de lo prescrito en el artículo 25 de los estatutos, á la Junta general corresponde su aprobación.

RECURSOS.

En el mes de marzo de 1858, levantados ya los planos de toda la línea, conociendo matemáticamente su extensión, y de consiguiente su importe con arreglo á la contrata de construcción, pudo fijarse el capital de la Compañía; y atendido el coste de la línea, que alcanzaba á 15.006,000 pfs., y teniendo en consideración el daño que se había sufrido para la colocación de 10,000 acciones, y el que entonces se estipulaba por la de otras 48,000, se elevó el capital á pfs. 17.000,000, compuesto de pesos fuertes 9.000,000 valor de 90,000 acciones, 4.000,000 de la subvención otorgada por el Estado, y otros 4.000,000 de valores á emitir en obligaciones. Como el exceso de capital era en aquella época próximamente igual á los daños ya sufridos, resultaba que el resto debía ser efectivo: los dividendos de los accionistas lo han sido ciertamente, pero no así la subvención ni las obligaciones.

La subvención debía ser entregada en acciones de ferro-carriles por su valor nominal; pero la Junta tenía incoada una pretensión, que con fundamento creía podría tener buen éxito,

para que la subvención le fuese entregada por su valor efectivo, es decir, por lo que el papel valiera según cotización, y desgraciadamente no ha sido posible hasta ahora obtener esta mejora; y si bien no ha abandonado la Junta esta pretensión, que tal vez en su día alcance mejor resultado, sin embargo tiene que ir recibiendo el papel por su valor nominal, y esto importa un daño de alguna consideración.

Las obligaciones de esta Sociedad han obtenido muy favorable acogida en nuestro mercado; pero á pesar de esto la experiencia nos enseñó que sin daño no hubieran sido aceptadas; por estinadas que fuesen no podían serlo mas que los títulos de la deuda consolidada; al contrario debían ofrecer alguna ventaja sobre el papel del Estado para obtener fácil salida; si la Junta se hubiese empeñado á no someterse á este regulador, hoy las tendría aun en caja, y no hubiera podido cumplir los compromisos á que aquel papel estaba aplicado; hé aquí otro daño que había que sufrir también. La importancia de estos descuentos, la necesidad de aumentar el material móvil, sobre el señalado en la contrata de construcción, porque cuando esta se hizo no se conocía el movimiento que la línea había de tener, y la conveniencia de emprender ó coadyugar á la construcción de obras accesorias que contribuyan á aumentar el movimiento de la línea, y de que mas adelante nos ocuparemos, son causas que imponen nuevos sacrificios; pero sacrificios reproductivos, porque ellos han de servir para completar la obra, y ponerla en estado de atender con desahogo al servicio que el tráfico ha de exigir, y solo así podrá la Compañía obtener los buenos resultados que de su empresa espera.

La Sociedad tiene aun recursos dentro de la ley para cubrir este déficit: ella no acordó mas que la emisión de 4.000,000 pfs. en obligaciones; según la ley puede emitir hasta la mitad del valor de las acciones, computándose solo el valor efectivo que entre en caja y no el nominal, según lo ha declarado el gobierno de S. M. en favor de otras Sociedades; y en este caso podría emitir hasta pfs. 4.500,000; pero la Junta ha creído que la subvención que se invierte también en obras, y se convierte de consiguiente en hipoteca, ha de ser igualmente computada para emitir obligaciones por su mitad, y en este caso podría la Compañía emitir otros 2.000,000; así lo ha espuesto la Junta al gobierno de S. M., y así espera que sea resuelto. No obstante, á pesar de todas estas consideraciones, parece que si el capital no alcanza, lo mas fácil fuera acordar su aumento, pues en este caso, ó con obligaciones ó con acciones ó de otro modo no podría la Sociedad prescindir de elevarlo hasta donde fuese necesario; pero la Junta no va en pos de lo mas

fácil; la Junta busca lo mas conveniente, y cree que no lo fuera decretar hoy un aumento, que habria de traer nuevos partícipes con quienes hubiese la Compañía de dividir utilidades que felizmente no están ya lejos. La Junta ha reflexionado muy detenidamente acerca de este delicado asunto, y cree que lo mas sencillo y menos oneroso para la Sociedad es emitir obligaciones hasta el limite que el gobierno de S. M. permita, si fuese necesario, ó verificar cualquier operacion de crédito en la cantidad suficiente para completar el pago del importe total de la línea con el de las obras accesorias que se juzguen ventajosas, y el del materia movable que haya de aumentarse, sin variar la cifra del capital, y si acaso solo en el capitulo de obligaciones. Esto cree la Junta que fuera lo mas conveniente, y así lo propone á la general de señores accionistas para que resuelva lo que estime mas acertado.

MODIFICACIONES.

Los estatutos y reglamento de la Sociedad fueron redactados en 1852 con arreglo á la ley de 28 de enero de 1848 y reglamento de 17 de febrero del mismo año; pero despues de publicada en 3 de junio de 1853 la general de ferrocarriles, y en 11 de julio de 1856 la de Sociedades para obras públicas, quedó la Compañía, si bien constituida legalmente, en discordancia con la legislacion vigente, y aunque la Junta de gobierno ajustó todos sus actos á las disposiciones que rigen, considerando de derecho alterado todo aquello que á ellas estuviera en oposicion, el gobierno de S. M., sin embargo, se ocupó de la situacion legal de la Compañía, y declarándola legalmente subsistente por real orden de 30 de noviembre de 1859, dispuso que en la primera Junta general ordinaria se modificasen los estatutos y reglamento en lo necesario para ponerlos en armonía con la legislacion vigente.

La Junta de gobierno debió preparar el cumplimiento de este precepto, y al efecto despues de examinar muy detenidamente los estatutos y reglamento de la Compañía, así como las leyes relativas á la materia con posterioridad publicadas, ha formulado las modificaciones que en su concepto deben hacerse, las cuales por separado somete á la deliberacion de la general de señores accionistas. Estas modificaciones en su mayor parte puede decirse que no son mas que la sancion legal de hechos ya consumados; la variacion del capital es un hecho ya acordado por la Sociedad, y solo falta escribirlo en los estatutos para que esté en armonía con la situacion en que la misma Sociedad se ha colocado: los títulos de las acciones y todo lo á ellas referente es otro hecho de la misma naturaleza: con arreglo á la ley las acciones no-

minativas están ya canjeadas por títulos al portador; así es que no entrañando las citadas modificaciones variacion alguna fundamental, ni disposicion que pueda afectar los intereses de los señores accionistas, entiende la Junta que podrá procederse desde luego á la discusion y aprobacion de las citadas modificaciones en cumplimiento de lo que el gobierno de S. M. se sirve disponer.

OBRAS ACCESORIAS Y AFLUENTES.

Una Sociedad que construye un camino de hierro tiene el deber de estudiar continuamente los medios de hacerlo cada dia mas productivo, atrayendo nuevas afluencias á la via. Un ferro-carril es una gran arteria á la que los caminos vecinales, las carreteras, los tramwais en su ida, y aun otros caminos de hierro de menos importancia, han de llevar gran parte de la savia con que ha de alimentarse: verdad es que el interés local, el interés particular han de cuidar de esas vias secundarias; verdad es que ellos han de buscar los medios de enlazarse con la gran línea; pero sin embargo, hay localidades de importancia tal, de producto tan seguro, que no debe consentirse permanezcan separadas, y se retarde su afluencia á la via, porque el interés particular no se atreve á vencer las dificultades que existen; en nuestra línea se han presentado ya dos casos de distinta importancia, y que la Sociedad los ha estimado tambien de diverso modo: en Junta general de 11 de enero de 1857 autorizó á la de gobierno ampliamente para resolver lo conveniente acerca de la ejecucion de una carretera desde la via al monasterio de Monserrat, y otra á la villa de Olesa para que se estableciera una comunicacion cómoda y corta desde la línea á los baños de la Puda.

La primera se ha construido por la Sociedad, y por cierto que no habrá de arrepentirse de este gasto, tanto porque el establecimiento de un portazgo, que se espera concederá el gobierno muy pronto, ha de resarcirla en parte, cuanto por el mayor movimiento que este medio cómodo de subir á la renombrada montaña atrae á la via.

La de Olesa puede indudablemente aumentar tambien nuestros rendimientos, muy especialmente en verano, con los viajes á la Puda: esta obra está ya acordada, y va á sacarse á pública subasta, contribuyendo la Sociedad con una tercera parte del costo, y quedando á cargo de S. E. la diputacion provincial y de la de la villa de Olesa las otras dos terceras partes. Otras localidades de sumo interés é importancia pueden presentarse en nuestra larga via así como otras obras que influyan de algun modo en el aumento de productos; y como fue-

ra molesto en extremo tener que convocar Junta general para cada caso particular, ó perjudicial á los intereses de la Sociedad para evitar lo prescindir de obras que pueden ser de suma utilidad, la Junta de gobierno cree que seria muy conveniente que estuviera competentemente facultada para emprender ó auxiliar dentro del limite de 10,000 pfs. todas aquellas obras que por las afluencias que pudieran atraer, ó por otra causa, considerase han de reportar utilidad á la Compañía: cuando el gasto esceda del limite indicado, la general de señores accionistas resolverá, como ahora, lo que estime conducente.

La Junta de gobierno, que no pierde nunca de vista ni el interés colectivo de la Sociedad, ni el de los señores accionistas, en calidad de tales, se ocupó en el año próximo pasado de la situacion de los valores de la Compañía; y observando que su escaso movimiento podia tener origen en el número ya considerable de títulos que existian, y en que tal vez no les bastaba el mercado de Barcelona, trató de buscar otro, en donde conocido nuestro papel y las circunstancias de nuestra importante obra, pudiera hallar fácil circulacion con ventaja de los señores accionistas.

Este mercado no podia ser otro que el de París; allí se cotizan otros valores españoles, y quizás á aquella cotizacion deben la buena situacion en que se encuentran; la Junta, pues, nombró una comision que en octubre se trasladó á la capital del vecino imperio, y allí inició el espediente necesario para la admision de nuestros valores en aquella Bolsa; para obtenerla han debido acreditarse varios extremos, y despues de seguidos los trámites que las leyes marcan, se ha obtenido la cotizacion de nuestro papel en la Bolsa de París desde el dia 22 del mes último vencido. La Junta de gobierno se complace en poder participar á los señores accionistas este resultado, que puede ser de suma utilidad así á sus intereses, como á la Sociedad que ha de hallar siempre ventaja en ser conocida.

Tambien se ocupa la Junta de que esta misma autorizacion se obtenga para los mercados de Bélgica.

La Junta de gobierno concluye su tarea de este dia, participando á los señores accionistas que todas las dependencias de la Sociedad marchan con suma regularidad y exactitud, cumpliendo todos los empleados en ellas sus deberes con un celo y asiduidad recomendables.

Barcelona 4 de marzo de 1860.—El presidente, José Manuel Planas.—José Clos y Pujol, secretario.

BALANCE

de la Sociedad del ferro-carril de Barcelona á Zaragoza.

ACTIVO.		PASIVO.	
	DUROS.		DUROS.
Accionistas.—Parte que falta cobrar del capital de las acciones.	1.483,785	Capital.	17.000,000
Subvencion.—Quedan por recibir del gobierno.	1.616,691 280	Obligaciones al 5%—Acreditan los tenedores de 1,742.	174,200
Valores emitidos.—Realizados.	3.341.446 770	Idem al 6% id. id. 40,000.	4.000,000
Valores á emitir.—Quedan por emitir.	658,553 270	Sociedad Catalana general de Crédito.—Cuenta de adelantos y comisiones.—Saldo á su favor.	56,422 811
Camino en explotacion.—Importe del de Moncada á Tarrasa con el material movable recibido de la casa constructora.	1.228,225	Banco de Barcelona.—Prést. hechos á esta Sociedad.	270,000
Desvío en el empalme.—Su costo.	3,857 776	José Plandolit.—Saldo de un préstamo.	16,169
Construccion.—Entregado á la casa constructora á cuenta del camino en construccion y gastos ocasionados en este concepto desde la creacion de la Sociedad.	11.938,685 832	Tomás Campuzano.—Préstamos hechos á esta Sociedad, bajo garantía de acciones de subvencion.	1.275,000
Carretera de Monserrat.—Invertido en su construccion.	85,982 592	Fondo de reserva.	1,080 445
Terrenos frente Junqueras.—Costo total.	55,069 058	Conclusion de obras.—Fondo que debe aplicarse á las del trozo del camino de Moncada á Tarrasa.	372 364
Caja.—Metálico existente en la de esta Sociedad y en la de la Catalana de Crédito.	109,223 816	Intereses vencidos de acciones y obligaciones.	13,136 580
Combustible.—Carbon existente.	1,708 083	Ferro-carril de Barcelona á Granollers y Giron.—Peaje y gastos suplidos de cuenta de esta Sociedad.	22,600 248
Moviliario de oficinas.—Su importe.	3,052 437	Corresponsales.—Saldo á su favor.	136,297 920
Material de repuesto, vestuario, muebles y útiles de explotacion.—Su importe.	12,739 891	Junta de gobierno.—Su comision de 1% sobre duros 4.484,989'750 recaudados é invertidos.	44,849 897
Valores pendientes.—Saldo de varios pendientes de liquidacion.	76,859 683	Daños y lucros.—Beneficios de este año.	43,745'968
Suscriptores de la subasta de obligaciones de 15 de diciembre de 1859.—Deben.	317,437 500	REPARTO.	
Corresponsales.—Saldo á favor de la Sociedad.	55 289		
Garantias especiales.—Valores en garantía de prest.	2.120,800	5% para la Junta de gob.	2,187'298
		12% para el administ.	218,730
		2% para el fondo reserva.	874'949
		Beneficio líquido aplicable á la cuenta de intereses segun lo acordado por los señores accionistas en la Junta general de 30 de marzo de 1856.	3,280'947
			40,465'021
	23.053,875 233		23.053,875 233

Barcelona 31 de diciembre de 1859.—El presidente, José Manuel Planas.—José Clos y Pujol, secretario.

FERRO-CARRIL DE PALENCIA Á LA CORUÑA.

Hemos leído en *La Correspondencia de España* del 15:

«Hoy ha entregado el Sr D. Juan Flores al señor ministro de Fomento la proposicion garantida con el depósito de 29,000 duros para que se saque á subasta la primera seccion del ferro-carril de Galicia que es la comprendida entre Palencia y Leon.

El Sr. Flores se propone salir muy pronto para las provincias de Galicia, y si estas corresponden como es de esperar, auxiliando, como lo han hecho las de Leon y Palencia, hará proposiciones á las restantes secciones de la línea.

FERRO-CARRIL MALAGUEÑO.

El 15 han debido inaugurarse los tra-

bajos de este ferro-carril. Carecemos aun de noticias detalladas sobre esta inauguracion.

FERRO-CARRIL DE SANTIAGO Á LA RIA DE PADRON.

La Sociedad económica de Amigos de país de Santiago de Galicia ha iniciado el pensamiento de este ferro-carril y habiendo encontrado apoyo en el ayuntamiento, ambas corporaciones han nombrado una comision mixta, que ha dirigido ya un manifiesto á los habitantes de aquella ciudad.

Esta via férrea, que no pasaria de 16 á 17 kilómetros, sin túneles ni grandes obras, podia ser constituida, por consi-

guiente á muy poco costo y uniria una ciudad populosa é importante como Santiago con los puertos del Océano, pudiéndose luego prolongar desde dicha ciudad á empalmar con la via general que ha de unir á Galicia con las Castillas. Entretanto, facilitaria en el país que atravesase el desarrollo de la agricultura y de la ganadería y aun la explotacion de minas por la facilidad en el trasporte de los productos.

Ya en otras ocasiones hemos demostrado la utilidad que pueden tener estos ferro-carriles cortos en determinadas localidades y el innegable interés que deben tener las provincias en construirlos con sus propios recursos.

FERRO-CARRIL

DE BARCELONA Á GRANOLLERS Y GERONA.

Ya tienen conocimiento nuestros lectores de la aprobacion de los planos de Granollers para la prolongacion que fuimos los primeros en anunciar: falta ahora únicamente la concesion definitiva que esperamos no se hará esperar por parte del gobierno para que puedan emprenderse los trabajos. El público espera impaciente la inauguracion hasta Santa Coloma.

FERRO-CARRIL

DE CIUDAD-REAL Á BADAJOZ.

Las obras de este ferro-carril se ejecutan bajo la direccion del ingeniero gefe de primera clase D. Manuel Peironcelly, que ha dejado para aceptar este destino de la empresa, el negociado de carreteras que desempeñaba en el ministerio de Fomento. El representante del gobierno es el ingeniero gefe de segunda clase D. José Barco.

De varios puntos de Estremadura, parece que se han ofrecido capitales al concesionario, pues los pueblos desean tomar parte en la construccion de la via.

El concesionario y el ingeniero de las obras salieron hace algunos dias para Badajoz, donde han debido inaugurarse el 17 los trabajos de la seccion de dicha capital á Mérida.

FERRO-CARRIL

DEL GRAO DE VALENCIA Á ALMANSA.

El día 15 se celebró la Junta general de accionistas de esta Sociedad. En ella fueron aprobados el balance y cuentas del año 1889, y dió cuenta la direccion de que la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante habia desistido de sus derechos á la adquisicion del de Valencia, optando por el reintegro del anticipo hecho á la Sociedad. Tambien fueron aprobadas algunas reformas en los estatutos propuestas por la direccion para ser sometidas á la aprobacion del gobierno, y quedaron elegidos directores los señores D. Federico Trenor y D. José de Llano.

BANCO DE ESPAÑA.

Su situacion en 14 de marzo de 1860.

La Caja ha tenido en este mes bastante aumento subiendo á 225 millones desde 208 que contaba en el anterior; la cartera desde 408 ha bajado á 314, diferencia de 94 millones que indica un incremento bastante considerable en las operaciones. Los billetes en circulacion en Madrid han disminuido en un millon y en la misma cantidad poco mas ó menos los de las sucursales. Las cuentas corrientes en Madrid han bajado á 133 millones, 60 menos que en el mes anterior: los de las sucursales han disminuido en un millon. Los depósitos han disminuido algo.

ACTIVO.		Rs. vn.	Cs.
Caja.	Metálico.....	87.233,324-28	
	Barras de oro y plata en la casa de la moneda.....	25.288,020-36	
	Efectos á cobrar en este día.....	243,981	
	Efectivo en las sucursales.....	12.903,139-01	
En poder de los comisionados de las provincias y correpondsiales extranjeros.....		101.355,939-12	
Cartera de Madrid.....		290.963,125-91	
Cartera de las sucursales.....		24.211,399-28	
Efectos públicos.....		38,185,573	
Bienes inmuebles y otras propiedades.....		5.611,903-38	
		585.889,291-64	
PASIVO.		Rs vn.	Cs.
Capital del Banco.....		120.000,000	
Fondo de reserva.....		12.000,000	
Billetes en circulacion en Madrid.....		268.728,100	
Idem id. en las sucursales.....		6.637,390	
Depósitos en efectivo en Madrid.....		20.963,929-83	
Depósitos en efectivo en las sucursales.....		144,386-66	
Cuentas corrientes en Madrid.....		133.637,823-13	
Cuentas corrientes en las sucursales.....		1.975,818-43	
Dividendos.....		3.277,685	
Diversos.....		19.524,248-59	
		585.889,291-64	

Madrid 14 de marzo de 1860.—El interventor, Juan Sierra.—V.º D.º.—El gobernador, Santillan.

OBRAS

DEL PUERTO DEL GRAO DE VALENCIA.

«Se prosiguen con actividad los trabajos de la via del Grao al Puig. Pasa de doscientos hombres los que componen las brigadas que hoy se ocupan en esta importante obra, y llega á mas de cinco kilómetros la esplanacion llevada á cabo en los pocos dias que han mediado desde que se dió principio á los trabajos. Esta actividad es un favorable augurio de la

pronta terminacion del puerto de Valencia.»

(Diario mercantil.)

CRÓNICA.

Parece que han llegado ya á Teruel algunos de los encargados de principiar los estudios del ferro-carril. Los estudios, segun dicen, se harán simultáneamente desde dicha ciudad hacia Liria, y vice-versa, siguiendo luego á Calatayud.

Se ha verificado la inauguracion del ferro-carril del muelle de Alicante á la estacion con asistencia de las autoridades civiles y militares y una animacion extraordinaria.

Dice un periódico que se ha verificado la contrata del ferro-carril de Quirós á Trubia, que despues ha de terminar en San Estéban de Pravia.

Parece que se han remitido al ministerio de la Guerra los planos correspondientes al proyecto del ferro-carril de Zaragoza á Francia por Jaca y Canfranc, con objeto de que informe acerca de si podrá ofrecer inconveniente su trazado para la defensa de las plazas de Zaragoza y Jaca.

ACTOS OFICIALES.

Accediendo S. M. la reina á lo solicitado por D. Cipriano Segundo Montesino, se ha servido autorizarle para que, por el término de un año, y con sujecion á lo dispuesto en el art. 8.º de la instruccion de 10 de octubre de 1845, practique los estudios necesarios para la mejora de la ria de Bilbao; entendiéndose que esta autorizacion no le da derecho á que se le otorgue la concesion definitiva de dichas obras, ni á reclamar indemnizacion de ningun género por los trabajos que practique. Al propio tiempo S. M. se ha servido ordenar que se faciliten al interesado los datos y antecedentes que la administracion posea, relativos á este asunto.

CORRESPONDENCIA.

PARÍS 13 de marzo de 1860.

Tristemente se reflejaba en la contratacion los efectos producidos por las cuestiones que de algun tiempo á esta parte vienen agitando á los hombres de negocios. Aun en medio de las impresiones de incertidumbre á que daban origen las cuestiones de alta política, hemos visto sucederse con bastante frecuencia otras de nomenos importancia en el terreno puramente financiero; y todas ellas siempre destinadas por desgracia á arraigar mas la desconfianza en el mercado, dividir el ánimo en los especuladores y alejar los capitales de la contratacion. No quiere decir esto que el objeto de las cuestiones á que nos referimos y que tan funesto resultado han tenido para los negocios fuese el de introducir la alarma y el desconcierto en los rentistas; estoy muy distante de inferir esta suposicion poco favorable á los iniciadores de ideas que si algo malo contenian era tal vez la falta de oportunidad. Los hombres de negocios se han visto, á caso contra su voluntad, retraidos de la contracion porque el horizonte rentístico se hallaba cubierto con la pesada bruma que por espacio de largo tiempo ha estado dominando en la atmósfera política. En tales momentos aparecia una de tantas cuestiones de que ya tengo á Vd. dada cuenta, y que estraño es ver los naturales efectos que se habian de producir. Pero felizmente vemos que la situacion embarazosa empieza á desaparecer, y no creo aventurado asegurar que en breve disfrutaremos en el mercado de todas las expansiones á que puede dar lugar nuestros reconocidos progresos en la esfera económica.

Ya el haberse promulgado como ley el tratado de Comercio con Inglaterra es un hecho cuya importancia se ha saludado por la Bolsa y cuyas consecuencias se apreciarán tanto mas cuanto mas se vayan tocando los resultados que ofrecerán al comercio y la industria la sustitucion de la confianza y la libertad por la tirantez que no ha mucho existia á uno y otro lado del canal de la Mancha. El, además, nos asegura hasta cierto punto, una pacifica solucion en las cuestiones europeas, su-

puesta la salaridad de pensamientos que debe existir entre las dos potencias cuya influencia en estos asuntos es bastante poderosa.

A la cuestion de emision de obligaciones por las Compañías de ferro-carriles, indefinidamente aplazada, como dije á usted en mi anterior, y la de supresion de los derechos de entrada á la Bolsa, que le ha cabido igual suerte, les ha sucedido un hecho notable por mas de un concepto. Mr. J. Mirés ha dirigido una carta al *Journal des Debats* en la que expone una idea tan ventajosa á los intereses de las Compañías como importantes para los especuladores y hombres de negocios. No me detengo en pormenores de este documento porque supongo lo dará usted ha conocer á sus lectores bajo otras formas que las concretas en que yo pudiera hacerlo. Asi, pues, careciendo de otros asuntos que hayan podido ejercer presion alguna en el mercado de efectos públicos, paso á dar á Vd. algunos detalles sobre sus oscilaciones y estado de la contratacion.

Las rentas sostienen, no sin gran trabajo los precios que habian alcanzado, pero en cambio los valores que representan empresas industriales se resienten de un modo muy sensible del abandono en que yace el mercado.

El mas importante movimiento lo han sostenido las acciones de Orleans que en medio de un considerable número de transacciones lograron elevarse hasta el tipo de 1,391 para descender despues al precio que las cotizó. Igual suerte les ha cabido á las de Lyon al Mediterráneo y Oeste que respectivamente alcanzaron los cambios de 892'50 y 583 bajando despues hasta el cambio á que las cotizó. Como observará Vd. son de mayor consideracion las bajas sufridas que la subida que algunos efectos han alcanzado.

Las rentas españolas han tenido alguna subida lo cual se atribuye á las negociaciones de paz, entre el gobierno de Madrid y el del sultan de Marruecos.

En cuanto á las Compañías españolas, en acciones del Norte se han hecho algunas trasferencias á fecha y cambio de 448'75; las de Sevilla á Jerez han sido bastante solicitadas á 495; las de las

Compañías de Crédito á 495. El Zaragoza se aprecia cada dia mas, en razon del aumento progresivo de sus ingresos.

Valores franceses.

	Cotizacion del 7.	Idem del 12.
3 por 100.	67 90	68 —
Banco de Francia.	2815 —	2800 —
Crédito moviliario.	747 —	742 50
Orleans	1377 —	1388 75
Norte	921 —	923 75
Este	642 —	658 75
Lyon Mediterráneo.	891 —	890 —
Mediodia.	495 —	498 75
Oeste.	586 —	582 50

Valores españoles en la Bolsa de París

3 por 100 exterior.	44 25	44 50
Idem interior.	45 50	43 12
Diferido convertido.	33 50	34 25
Pasivo sin interés.	— —	15 —
Crédito Moviliario.	462 —	453 75
Mercantil española.	— —	— —
Crédito en España.	193 —	195 —
Zaragoza (acciones).	485 50	485 —
Norte idem.	— —	435 50
Sevilla á Jerez.	495 —	490 —
Sevilla á Córdoba.	— —	340 —
Tarragona á Reus.	— —	— —

CAMBIOS DE MADRID.

Cotizacion oficial del colegio de agentes, el dia
17 de marzo de 1860.

PLAZAS.	Daño al papel.	Benef. al papel
Alicante.	"	1/4
Badajoz.	1/4 p	
Barcelona.	"	1 4
Bilbao.	"	3/8 p
Cádiz.	"	1/8 d
Córdoba.	par	"
Coruña.	1/4 d	"
Granada.	1/2 d	"
Málaga.	"	1/4 p
Murcia.	"	"
Pamplona.	par	"
San Sebastian.	"	1/2 d
Santander.	"	1/2 d
Sevilla.	"	1/8
Valladolid.	"	3/8 p
Zaragoza.	par p	

París á 8 dñv. 5'23
Londres á 90 dñv. 50'45 p.

ESTADO
DE LAS
SOCIEDADES DE CREDITO ESPAÑOLAS.

Sociedad general de crédito mobiliario español.	
<i>Situación en 29 de febrero de 1860.</i>	
En caja. Efectivo.	6.003,061 40
Carta y títulos.	45,142,649 80
En poder de varios.	85.008,814 02
Diversos.	1.408,878 76
Acciones.	364.800.000
	502.363,403 98
Capital.	456.000,000
Cuentas corrientes.	46.363,403 93
	502.363,403,98

Sociedad española mercantil é industrial.

<i>Situación en 29 de febrero de 1860.</i>	
ACTIVO.	
Existencia en metálico.	11.730,929'05
Idem en efectos á realizar y fondos públicos.	90.089,668 83
En poder de corresponsales.	1.503,025 50
Varias cuentas deudoras.	20.549,501 80
Rs. vn.	123.844,525 17
PASIVO.	
Cuentas corrientes.	12.961,824 70
Varias cuentas acreedoras.	19.682,700 47
Capital (75 por 100 del valor de las acciones de la primera emisión).	91.200,000
Total.	123.844,525 17

Compañía general de Crédito en España.

<i>Estado de su situación en de 29 febrero de 1860.</i>	
ACTIVO.	
Efectivo. Rvn.	6.204,946 08
Carta y títulos.	140.094,437 28
Varios deudores.	96.205,104 60
Acciones por emitir.	266.000,000
Rvn.	508.504,437 96
PASIVO.	
Capital. Rvn.	399.000,000
Varios acreedores.	109.504,437 96
Rvn.	508.504,437 96

Sociedad catalana general de crédito

<i>Estado de su situación en 29 de febrero de 1860.</i>	
ACTIVO.	
Acciones. Pfs.	3.600,000
Caja.	713,925'059

Préstamos y efectos en cartera.	2.781,436'772
Corresponsales y varios deudores.	2.574,323'995
Inmuebles.	57,621'500
Pfs.	9.727,310'326

PASIVO.	
Capital. Pfs.	6.000.000
Cuentas corrientes.	1.805,235'047
Varios acreedores.	1.922,035'279
Pfs.	9.727,310'326

INGRESOS
DE LOS
FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

Ferro-carril de Madrid á Alicante.	
Kilómetros en explotación.	482
<i>Tráfico del día 4 al 10 de marzo de 1860.</i>	
Gran velocidad.	
	Reales. cént.
11,952 viajeros.	254,812 99
Equipajes y perros.	6,916 79
Encargos, valores, comestibles.	16,939 04
Carruajes y ganados.	344 50
Correos.	12,600 »
Diligencias.	6,060 »
Telegrafos.	» »
Varios.	91 25
Total de la gran velocidad.	297,664 57

Pequeña velocidad.	
Mercancías.	685,282 57
Carruajes y ganados.	3,758 82
Varios.	711 68
Total de la pequeña velocidad.	689,753 07
Total general de productos.	987,417 64
Término medio al día.	141,059 66
Recaudación anual por kilómetro.	107,111 69

Ferro-carril de Madrid á Zaragoza.	
Kilómetros en explotación.	57
<i>Tráfico del día 4 al 10 de marzo de 1860.</i>	
Gran velocidad.	
	Reales.
5,975 viajeros.	38,229 36
Equipajes y perros.	380 82
Encargos, valores, comestibles.	1,142 39
Carruajes y ganados.	» »
Correos.	» »
Diligencias.	6,446 »
Telegrafo.	» »
Varios.	» 50
Total de la gran velocidad.	46,199 07

Pequeña velocidad.	
Mercancías.	13,602 16
Carruajes y ganados.	64 »
Varios.	» »
Total de la pequeña velocidad.	13,666 16
Total general de productos.	59,865 23
Término medio al día.	8,552 17
Recaudación anual por kilómetro.	54,913 93

Ferro-carril del Grao de Valencia á Almansa.	
Kilómetros en explotación.	138
<i>ingresos desde el 30 de enero al 5 de febrero.</i>	
11,033 viajeros. Rs. vn.	120,795 98
Mercaderías, equipajes etc.	160,260 97
Total producto.	281,056 95

Semana correspondiente de 1859.	
15,706 viajeros.	62,037 39
Mercaderías, equipajes, etc.	24,672 24
Total producto.	86,709 83
<i>Ingreso total desde 1.º de enero.</i>	
En 1860.	807,465 35
1859	451,051 60
Diferencia.	356,413 75

Ferro-carril de Barcelona á Zaragoza	
<i>Productos de los días 26 de febrero al 3 de marzo 1860.</i>	
Kilómetros en explotación.	34
Id. desde 4 del mes de julio.	66
	Drs. Mls.

5,478 pasajeros.	1,745'142
Exceso de equipaje.	36'639
Pasaje.	19'791
Cargas.	2,010'401
Perros.	4,400
Total de productos.	3,816'373
De la misma semana correspondiente al año anterior.	1,332'713
Diferencia en favor de esta semana.	2,483'660
Promedio diario de esta semana.	543'196
Promedio kilométrico anual de la semana.	3,023'360
Idem id. de la semana correspondiente al año anterior.	2,649'460
Aumento en el promedio kilométrico.	47 1/2 0/10

Ferro-carril entre Jerez, el Puerto y Cádiz.

Kilómetros en explotación. . .	27 1/2
Productos desde el 1.º al 29 de febrero de 1860. . .	
34,264 viajeros.	157,877'00
Mercancías, equipajes, etc. . . .	129,603'76
Total Rvn.	287,480'76
En igual mes del año anterior. . .	
26,199 viajeros.	125,220'25
Mercancías, equipajes, etc. . . .	67,138'66
Total Rvn.	192,358'91
Diferencia.	95,121'85

Ferro-carril de Isabel II.**SECCION PRIMERA.**

Kilómetros en explotación. . . .	94
Id. de carretera.	36
Productos desde el 1.º hasta el 7 de marzo de 1860.	
3,619 viajeros. Rs. vn.	16,607 63
Mercancías.	63,992 11
Idem por acarretos.	» »
Total producto.	82,599 74

COMPANIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA.—El Consejo de administración de esta Compañía,

tiene el honor de convocar á los señores accionistas de la misma para la Junta general ordinaria que debe celebrarse el miércoles 16 de mayo próximo á la una de la tarde en sus oficinas de Madrid, calle de Fuencarral, núm. 2, cuarto principal.

De conformidad con los estatutos, la Junta se compondrá de los 150 accionistas que reúnan mayor número de acciones, siempre que estas no bajen de cincuenta.

Los señores accionistas que deseen formar parte de la Junta deberán depositar sus acciones, veinte días por lo menos antes del señalado para la celebración de aquella, ó sea antes del 26 de abril próximo, en Madrid, en la caja de la Sociedad general de Crédito Moviliario Español, calle de Fuencarral núm. 2, y en París, en la de la Sociedad general de Crédito Moviliario francés, place Vendôme, núm. 15.

Los depósitos se recibirán gratis todos los días no festivos desde las 10 de la mañana hasta las 3 de la tarde.

Madrid 12 de marzo de 1860.—El secretario general, Antonio Mendez de Vigo.

COMPANIA DEL FERRO-CARRIL DE ZARAGOZA A PAMPLONA.—El Consejo de administración de esta Sociedad,

teniendo presente que la construcción del ferro-carril marcha con la mayor rapidez, y á medida que adelantan los trabajos crecen las obligaciones á que debe hacer frente la Compañía, con arreglo á las cláusulas del convenio celebrado con el constructor, y con la mira de asegurar la próxima y sucesiva entrega de la línea, ha decidido en su sesión de 9 de Marzo corriente hacer efectivo un dividendo de 300 francos por acción, ó lo que es lo mismo, la realización completa del capital representado por las acciones.

En su consecuencia se previene á los señores accionistas que del 15 al 30 de abril próximo se sirvan depositar la cantidad correspondiente á las acciones que poseen en las cajas de los banqueros de la Sociedad.

En Madrid, en la del Excmo. Sr. D. José de Salamanca, paseo de Recoletos, y en París, en la de los señores J. Mirés y Compañía, calle de Richelieu, núm. 99.

El Consejo, con arreglo al art. 15 de los estatutos, podrá proceder á la venta de las acciones cuyos dividendos no sean satisfechos.

SOCIEDAD GENERAL DE CRÉDITO MOVILIARIO ESPAÑOL.—El Consejo de administración de esta Sociedad ha acordado que la Junta general ordinaria de accionistas,

correspondiente al año actual, se verifique el día 15 de mayo próximo, á la una de la tarde, en el domicilio de la Sociedad en esta corte, calle de Fuencarral, núm. 2, cuarto bajo.

Segun lo dispuesto en los estatutos la Junta se compondrá de los 150 accionistas que reúnan el mayor número de acciones, siempre que este número no baje de 50.

Los accionistas que deseen formar parte de dicha Junta deberán depositar sus títulos 30 días antes de la fecha señalada para la reunión de aquella, es decir; antes del 15 de abril próximo, en Madrid en las oficinas de la Sociedad, ó en París, en las de la Sociedad general de Crédito Moviliario, place Vendôme, 15.

Los depósitos se recibirán gratis, y todos los días no feriados, de diez á tres de la tarde.

SOCIEDAD ESPAÑOLA MERCANTIL E INDUSTRIAL.—El Consejo de administración en cumplimiento de lo prevenido en el art. 30 de los estatutos, ha acordado que la Junta general ordinaria de señores accionistas correspondiente al presente año tenga lugar el 22 de abril próximo á las doce del día en la nueva casa de la Sociedad, calle del Baño, número 3.

Con arreglo á lo que establece el art. 28 de los estatutos, dicha Junta se compondrá de los 150 señores accionistas que reúnan mayor número de acciones con tal que no bajen de cincuenta, y los que aspiren á hacer parte de la misma se servirán depositar en Madrid en la Caja de la Sociedad, ó en París en la de los señores de Rothschild hermanos, las acciones que les den derecho á ello, treinta días antes del señalado para la reunión de la Junta general.

Si hubiere accionistas que tuviesen un número igual de acciones, será preferido el que hubiese hecho el depósito con anterioridad, segun lo que tambien previene el precitado art. 28 de los estatutos.

Madrid 15 de febrero de 1860.—El director Juan Francisco Camacho.

Comision para la construcción del ferro-carril de Madrid á Zaragoza.—Esta comision ha acordado admitir proposiciones para la ejecución de las explanaciones, túneles obras de fábrica y casas de guarda y estaciones que deben construirse en la quinta seccion de este ferro-carril, que comprende desde la salida de la estación de Arcos hasta la de Calatayud inclusive, con una longitud de 61 kilómetros 620 metros aproximadamente.

En dicha seccion, además de los desmontes y terraplenes, muros de sostenimiento y defensas necesarios para la explanación, habrá que ejecutar próximamente 19 puentes, 14 pontones y pasos de carreteras, 34 alcantarillas, 86 tajeas y sifones, 6 estaciones y el número de casas de guarda necesario para el servicio de conservación y de pasos á nivel; todo con arreglo á los pliegos de condiciones y detalles respectivos que estarán de manifiesto en las oficinas de la Sociedad, calle del Prado, núm. 26.

Las proposiciones se harán con arreglo á los modelos que estarán de manifiesto para cada clase de obra, y deberán referirse á todas las obras de la seccion, á las de cada una de las tres demarcaciones en que aquella está dividida, ó bien á los movimientos de tierras, túneles, obras de fábrica ó edificios de la expresada seccion.

Las proposiciones indicadas deberán presentarse con doble cubierta, la exterior dirigida á esta comision, y en la interior se expresará el nombre y domicilio del proponente y el objeto de la proposición.

El plazo para recibir los pliegos terminará el día 31 de marzo próximo venidero, y la comision los abrirá en un solo acto dentro de los ocho días siguientes.

La comision se reserva el derecho de admitir la proposición que crea mas ventajosa, ó ninguna de ellas si así lo estima conveniente.

Madrid 17 de febrero de 1860.—P. el secretario de la comision, J. Adame.

Esta comision ha acordado admitir proposiciones para la ejecución de los tramos de hierro para las alcantarillas, pontones y puentes de esta clase en la tercera seccion del citado ferro-carril, pudiendo los fabricantes consultar los pliegos de condiciones y demás datos en las oficinas de esta Sociedad, calle del Prado, número 26.

Las proposiciones indicadas se presentarán ó remitirán al domicilio de la Sociedad con doble cubierta; la exterior dirigida á esta comision, y en la interior se expresará el nombre y domicilio del proponente y el objeto de la proposición.

El plazo para recibir los pliegos terminará el día 20 de abril próximo, y la comision los abrirá en un solo acto dentro de los ocho días siguientes.

La comision se reserva el derecho de admitir la proposición que crea mas ventajosa, ó ninguna de ellas si así lo estima conveniente.

Madrid 10 de marzo de 1860.—Por el secretario, José Adame.

MONTEPIO UNIVERSAL.

COMPANÍA DE SEGUROS MUTUOS SOBRE LA VIDA.

SITUACION EN 15 DE MARZO DE 1860.

Capital suscrito.

DOSCIENTOS VEINTE MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL DOSCIENTOS SESENTA Y UN MIL RS. VN.

NÚMERO DE PÓLIZAS.—**CUARENTA MIL TRESCIENTAS SESENTA Y NUEVE.**

DEPOSITADO EN EL BANCO DE ESPAÑA EN TÍTULOS DE LA RENTA DIFERIDA A 3 POR 100,

OCHENTA Y UN MILLONES ONCE MIL REALES VELLON.

La cobranza de los derechos de administracion se verifica en cinco plazos de á 1 por 100, ó al contado con la rebaja del 12 por 100.

EL MONTEPIO UNIVERSAL, aunque no cuenta mas que dos años de existencia, es ya conocido del público lo bastante para que pueda creerse exento de seguir la costumbre admitida de enumerar las ventajas generales y especiales que sus Estatutos ofrecen al público. Todo el que desee ingresar en cualquiera de las asociaciones que comprende, hallará en la Direccion general, en Madrid, calle de la Magdalena núm. 2 ó en las oficinas de sus representantes en provincias, así como en los prospectos que se facilitan á quien los pide, los datos, aclaraciones y detalles que necesite para ilustrar su opinion en la materia.

DELEGADO DEL GOBIERNO: **SR. D. MANUEL LLORENTE.**

JUNTA DE ADMINISTRACION.

EXCMO. Sr. Duque de Rivas, grande de España, Presidente.	EXCMO. Sr. Conde de Sanafé.
Sr. Marqués de San Felices, Grande de España, Vice-presidente.	» Sr. Conde de Belascoain.
Sr. D. Diego Coello y Quesada, Caballero Gran Cruz de Isabel la Católica.	» Sr. Conde de Moctezuma, marqués de Tenebrón, Grande de España.
Sr. D. Juan Drúmen, Médico de Cámara de S. M.	» Sr. Conde de Pomar.
	Sr. D. Fernando de Guillamas y Galiano.

DIRECTOR GENERAL INTERINO: **D. VICENTE MARTINEZ ALONSO.**—SUBDIRECTOR GENERAL: **SEÑOR MARQUÉS DE SAN JOSÉ.**

A. NALLARD Y COMPAÑIA.

MADRID.

PUERTA DE ATOCHA (RONDA).

(Cerca de la estacion del ferro-carril de Alicante.)

Fábrica, única en Madrid, de *contadores y aparatos para el gas y para el agua*, indicadores, reguladores de presion, manómetros, etc., fundicion de bronce y cobre.

Se encuentran en esta los últimos modelos de aparatos empleados en París por la industria del gas.

WILLIAM STEPHENSON AND SONS.

THROCKLEY, NEWCASTLE-ON-TYNE.

Fabricantes de toda clase de ladrillos refractarios, retortas, tejas y otros objetos de arcilla refractaria de todas formas y tamaños.

Oficinas en Londres. — 78, King William street, City.

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.—Las colecciones de los años 1856, 1857 y 1858, se venden separadamente al pre-

cio de 100 reales cada una para Madrid y provincias, 150 reales para Francia, Inglaterra, Alemania, Portugal y las colonias de Ultramar.

El número 36 del 57 que contiene toda la legislación relativa á los ferro-carriles, se vend. al precio de 4 rs. en nuestras oficinas.

TOMAS TURTON AND SONS

SHEAF AND SPRING WORKS
SHEFFIELD.

Fábrica de acero, limas, sierras, herramientas, muelles de locomotivas, coches y wagones de ferro-carril.

BOLETIN COMERCIAL.

Abierta ya la comunicacion de algunas importantes vias terrestres y sobre todo por efecto del arribo de diferentes buques que procedentes de la isla de Cuba han descargado en los principales puertos de nuestro litoral productos ultramarinos; el comercio ha recibido un poderoso impulso y el movimiento y la animacion se ha restablecido allí donde no ha mucho dominaba la paralización y atonía. Basta considerar la situacion mercantil de las tres plazas de mayor interés comercial, Barcelona, Santander y Alicante, para convencerse de esta verdad. En la primera las ventas que se han verificado en los últimos días de la quincena que contamos de mes, han sido bastante notables, sosteniéndose los precios con la firmeza consiguiente á los deseos de contratar. El movimiento del mercado respecto á trigos ha sido todo lo importante que se desprende de los siguientes datos:

Los candeales de Alicante se han colocado con facilidad de 19 3/4 á 20 pesetas la cuartera, asegurándose que una partida de clase superior ha conseguido algo mas de este último precio; las jejas se han vendido de 19 1/4 á 19 1/2, y los candeales de Aguilas de 19 á 19 1/4. Una partida de trigo de la Coruña llegada de Tarragona parece habia sido vendida á la vela, no habiendo sido posible adquirir el precio. Las existencias de candeales de Alicante son regulares y escasas las demás clases.

Harinas. Sumamente escasas; las pocas que hay disponibles son superiores y continúan en primeras manos. De Santander primeras se detallan de 21 á 21 1/4 pesetas quintal. A la vela se han hecho algunas operaciones, pagándose las primeras de 20 1/4 á 20 1/2 pesetas, y las segundas de 19 1/4 á 19 1/2. También faltan las primeras y segundas de Zaragoza.

Cebada. Una pequeña partida procedente de Alicante, clase superior; se ha vendido al precio de 13 pesetas cuartera. No hay existencias de este grano.

Aceite. Han conseguido colocacion bastantes partidas, clases de Andalucía á los precios de 35 1/2 á 36 sueldos cuartal en playa. Aunque las existencias son algo notables, los precios se sostienen, y á causa de lo muy firmes que están en los puntos de produccion no se puede esperar por ahora reduccion en los precios que rigen en dicha plaza.

Aguardientes de caña. Faltan absolutamente los de 28 á 30 grados, los de 19 á 20 son algo abundantes, habiéndose realizado durante la semana algunas partidas á duros 36 la pipa en depósito.

Cafés. No hay existencias en primeras manos.

Cacaos. Tampoco se han hecho ventas de importancia: las operaciones quedan reducidas á la colocacion de pequeñas partidas necesarias al consumo, obteniendo los de Guayaquil de 5 sueldos 9 dineros á 5 sueldos 10 dineros la libra; algunos tenedores pretenden 6 sueldos. Los de Caracas siguen escasos y sostenidos, sobre todo las clases superiores.

Azúcares. Las operaciones son limitadas en razon de la escasez que de dicho dulce existe en depósito, pues que tan solo existen dos partidas quebrados y una blancos bajos, por los que se pretenden precios muy elevados.

En Santander el mercado harinero ha estado todo lo animado que era de esperar tan pronto como desaparecieran las causas que lo habian sumido en la apatía. Hánse realizado todas las existencias que en manos de fabricantes habia de este polvo á 17 1/2 rs. arroba y aun se aseguraba, á última hora haberse vendido una partida de primera á 17 5/8 rs. Para que los precios sigan en aumento solo falta que el estado de los caminos no permita llegar á la plaza las grandes existencias detenidas por falta de medios de transporte en Reinosa y Alar del Rey, pues aun suponiendo que las que hay en la estacion de los Corrales sean de alguna consideracion, dista mucho de poder dar abasto á los continuos pedidos de Andalucía y al despacho de algunos buques fletados y detenidos por falta de carga.

Se han hecho algunas ventas de cacao Guayaquil á 24 1/2 pesos quintal de 107 libras con plazos regulares, quedando los compradores dispuestos á entrar en nuevas adquisiciones siempre que no se eleve de este tipo.

Carecemos de arribos de aceite, siendo por consiguiente escaso y solicitado. Creemos seria fácil conseguir 65 rs. por una buena partida.

Arroces. Aunque las existencias de este artículo son de alguna consideracion, el aspecto no ha empeorado pues se van consumiendo algun tanto, y si las entradas no se suceden y nos dejan algun tiempo, mejorará el precio de 24 reales arroba por el de tres pasadas superior.

La escasez de buques para el Mediterraneo hace que los fletes se aumenten de un modo considerable. Últimamente se ha hecho con destino á Barcelona á 10 1/4 á cuyo tipo seria fácil fletar algunos mas si se presentasen para satisfacer las apremiantes órdenes que de aquella parte del litoral se reciben.

En Alicante el movimiento mercantil ha adquirido mayor importancia por los frutos coloniales. Figuran en las ventas unas 320 cajas, azúcares de Manila blanco bajo y quebrado superior, trasferidas á los precios de 55 y 50 reales arroba respectivamente.

Correspondencia de Pinto Perez y Compañía.

LONDRES 5 de marzo de 1860.

Metales. Son de limitada importancia las operaciones, y la única fluctuacion que podemos cotizar es una baja de 1/4d por lib. en metal amarillo.

Hierros. Barras en Gales, librs ests. 5 10s 6d por tonelada; en Liverpool, librs. est. 6 5s; á 6 15s; flejes en Liverpool, librs. est. 8 10s á 9 5s; plancha de 9 librs. esters. á 10; lingotes en Gales de librs. esters. 10s á 4; en Glasgow, de 55s á 57s libre á bordo al contado, descuento 2 1/2 por 100.

Cobre. Nuestro mercado continúa sin animacion; pero cotizamos los torales de España á librs. esters. 106 á librs. esters. 108 por tonelada; el inglés en lingotes Tough cake, libras esters. 117; refinado librs. esters. 120; plancha 1s 1d; metal amarillo, 11d por libra; viejo 11 1/2d libre á bordo al contado, descuento 3 por 100.

Estañ. Cotizamos el inglés, en barras libras esterlinas 137; refinado, librs. esters. 138; en lingotes, librs. esters. 136; banca, librs. esterlinas 136; Straits, librs. esterlinas 132 por tonelada, libre á bordo al contado descuento 2 1/2 por 100.

Plomos. Bastante firme y cotizamos el inglés librs. esters. 22 22 10s por tonelada; los dulces de España de librs. esters. 21 15s á libras esters. 22; duros argentíferos librs. esterlinas 20 17s á 6d, á librs. esters. 21; pagándose por separado la ley de plata segun ensayo por tonelada al contado descuento 2 1/2 por 100.

Acero. A 20 librs. esters. por tonelada, al contado, descuento 2 1/2 por 100. En Liverpool á librs. esters. 18 1/2 por idem.

Zinc. Se sostiene á librs. esters. 21 40s por onelada, al contado, sin descuento. En plancha, librs. esters. 27 por idem, sin descuento.

Azogue. Continúa á librs. esters. 7 por botella de 75 libras, descuento 3 por 100.

Carbones. Podemos facturar el carbon de Newcastle para gas ó vapor, á 8s 6d por tonelada, libre abordo, con tres meses plazo. Carbon calcinado de primera calidad, 15s á 16s y de segunda de 11s para arriba por tonelada, con las mismas condiciones. El de Gales de superior calidad para vapores de 8s 9d. á 9s por tonelada libre á bordo en Swansea ó Cardiff á 3 meses plazo sin comision.

Fletes. Nuestro mercado de fletes continúa sin cambio; pagándose hoy para la Coruña á 15s por tonelada; Lisboa 16s; Cádiz, Gibraltar y Algeciras, 19s á 22s; Málaga, Cartagena, Alicante, Valencia y Barcelona, 21s á 23s; Santa Cruz de Tenerife, de 16s á 17s; Nápoles 22s á 23s.

BOLSA.

Madrid 17 de marzo de 1860.

Por fin podemos señalar una semana de mas animacion especialmente en los últimos dias, pues no solo se han realizado mayor número de operaciones sino que tambien los tipos ofrecen un movimiento de alza.

Varias son las razones que han contribuido á este efecto. En primer lugar el alza que los partes acusan en la Bolsa de Paris, la que como era natural ha refluído en nuestro mercado y despues las esperanzas de paz, que aunque poco apoyadas por alguna parte de la prensa han corrido en la Bolsa como muy fundadas, esperanzas cuya realizacion siempre que, como no lo dudamos, estuviera en armonia con lo que el decoro nacional exige, seria bien acogida por la industria y el comercio, que vigorizados por el prestigio que la nacion ha recobrado con sus victorias en Africa, podian esperar un gran desarrollo á la sombra de una paz conquistada tan honrosamente.

El consolidado queda hoy á 44'60.

La diferida á 34'80.

Se han realizado además algunas operaciones en deuda amortizable de 2.ª á 13'10 y á 14'50; en acciones de carreteras emision de abril de 1850 á 93; en acciones de Obras públicas de 1.º de julio de 1858 á 86'75 y á 87. No publicadas ha habido

tambien transacciones en amortizable decelona sigue siendo solicitado quedando 1.ª á 1875, en deuda del personal á 10'90, y finalmente en acciones de carreteras de diferentes emisiones señalando alguna mejora. El Canal de Isabel II. á 105. El Banco de España ha subido á 188.

Los cambios son hoy: el de Paris 5'25.

El de Londres 50'45.

BARCELONA 14 de marzo.

Anómala por demás se presenta á veces la contratacion: una vaga noticia, un rumor cuya procedencia se ignora, un dia de calma en el mercado bastan á veces para determinar una baja en los precios; pero al presente sucede todo lo contrario. La plaza encalmada, la especulacion indecisa, las noticias del exterior poco claras aun, y sin embargo, los tipos se mantienen firmes y aun en alza, pues el consolidado se cotizó ayer á 44'60 y 44'65 esto es, un alza de 10 y 15 céntimos sobre la semana anterior.

La diferida tiene estos dias algunas demandas y se realiza á 34'70 hallándose papel solo á 34'75.

Algo mayor ha sido el mercado de acciones, habiendo acudido á él bastante número de capitales, y sosteniéndose muy bien los cambios presentándose con mejora algunos valores. El Banco de Bar-

con dinero á 80'40 y papel á 80'50. Se ha realizado lo que anunciaba á ustedes con respecto á la Sociedad Catalana general de Crédito, pues conocido perfectamente su estado por su Memoria ha visto el público cuán poco justa habia sido la depreciacion sufrida por sus titulos.

En su consecuencia ha sido grande el número de las demandas y en pequeño el de las operaciones, quedando con dinero á 27'25 y hallándose papel solo á 27'35, con tendencia á continuar subiendo.

Las acciones de ferro-carriles han tenido bastantes operaciones con algunos aumentos notables en sus tipos, pues se han cotizado las de Barcelona á Arenys y Gerona al mismo cambio de 86'50; las de Barcelona á Granollers y Gerona á 62'50; las del Centro á 53 dinero, dividiendo cobrado, y las de Barcelona á Zaragoza con dinero á 57'50.

Se han realizado las obligaciones de Granollers á 88'25; las de Zaragoza, emision julio de 1858, tenian dinero á 88, y papel á 88'25, y las de enero de 1859 se pagaban á 83'25, y tenian papel á 83'35.

MADRID: 1859.—IMP. DE J. ANTONIO GARCIA, CALLE DE LA PUEBLA, NÚM. 19.

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

FECHA de los EMPRÉSTITOS.	NÚMERO de OBLIGACIONES.	Capital reembol.	INTERÉS FIJO.	ÉPOCA de los VENCIMIENTOS.	DURACION de la AMORTIZACION.	NOMBRE de las SOCIEDADES.	ÚLTIMOS CAMBIOS.
1858.	100,000	1,900	57 rs.	enero.—julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza.	Paris. 253 75 frs.
1859.	24,576	1,900	57	enero.—julio.	99 —	Córdoba á Sevilla.	Paris. 247 50 —
1859.	130,000	1,900	571	"	"	Norte.	Paris. 251 25 —
1858.	32,000	1,900	57	"	desde 1861 47 —	Sevilla á Jerez.	Madrid y Paris. 245 " —
"	4,483	13,725	600	"	"	Alar á Santander.	"
"	28,000	1,000	60	enero.—julio.	"	Valencia á Almansa.	Barcelona. 92 " 10 —
1858 (julio).	6,000	2,000	120	enero.—julio.	desde 1867	Barcelona.	88 25 10 —
1858 (diciembre).	7,925	2,000	120	enero.—julio.	desde 1864 10 —	Barcelona á Zaragoza.	Id. 83 35 10 —
1859.	6,630	2,000	120	enero.—julio.	desde 1864 10 —	Id.	"
"	2,500	"	"	"	"	Barcelona á Granollers.	"
1859 (octubre).	6,250	2,000	120	octub.—abril.	desde 1867 9 —	Id. Id.	Barcelona. 88 25 10 —
"	4,800	"	"	"	"	Tarragona á Reus.	"
1859 (enero).	2,000	2,000	160	enero.—julio.	desde 1859 10 —	Langreo á Gijon.	"
"	4,000	4,000	100	junio.—dic.	99 —	Jerez al Trocadero.	"

BOLSA DE MADRID.— MOVIMIENTO DEL 12 AL 17 DE MARZO 1860.

TÍTULOS.	LUNES.		MARTES.		MIÉRCOLES.		JUEVES.		VIERNES.		SABADO.	
	CONTADO.	PLAZO.	CONTADO.	PLAZO.	CONTADO.	PLAZO.	CONTADO.	PLAZO.	CONTADO.	PLAZO.	CONTADO.	PLAZO.
FONDOS PUBLICOS.												
Títulos 3 % consolidado	44 40	"	44 40	"	44 45	"	44 55	"	44 60	"	44 60	"
— 3 % diferido	34 55	"	34 60	"	34 60	"	34 70	"	34 80	"	34 80	"
Material del Tesoro preferente con interés	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— no preferente con interés	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— sin interés	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Amortizable de primera	17 80	"	"	"	18 ..	"	18 25	"	18 15	"	18 15	"
— de segunda	13 10	"	13 20	"	13 50	"	13 80	"	14 50	"	14 50	"
Deuda del personal	14 85	"	10 85	"	10 85	"	10 90	"	10 90	"	11 ..	"
Participes legos	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— á 4 y 5 %	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
PARTE TELEGRAFICO DE PARIS.												
FONDOS ESPAÑOLES.												
3 % interior	44 1/4	"	43 1/8	"	43 1/8	"	43 1/8	"	43 3/4	"	43 3/4	"
3 % exterior	"	"	"	"	"	"	"	"	45 ..	"	"	"
Deuda diferida	34 ..	"	34 ..	"	34 ..	"	"	"	34 ..	"	34 1/4	"
— amortizable	12 3/4	"	12 3/4	"	13 ..	"	13 1/4	"	14 ..	"	14 1/4	"
FONDOS EXTRANJEROS.												
Consolidados ingleses	94 3/4	"	94 5/8	"	94 5/8	"	95 7/8	"	95 ..	"	94 3/4	"
3 %	67 75	"	68 05	"	67 85	"	68 ..	"	68 05	"	68 05	"
4 1/2 %	95 ..	"	95 40	"	95 60	"	95 55	"	95 75	"	95 50	"
OBLIGACIONES Y ACCIONES DE CARRETERAS												
Emission de 1.º abril 1850, 4000 rs.	93 ..	"	93 ..	"	93 25	"	93 25	"	93 25	"	93 25	"
— 2000 rs.	94 50	"	94 50	"	94 50	"	94 50	"	94 50	"	94 50	"
— 1.º junio 1851, 2000 rs.	91 50	"	91 50	"	92 ..	"	92 ..	"	92 ..	"	92 ..	"
— 31 agosto 1852, 2000 rs.	89 25	"	89 25	"	89 50	"	89 50	"	89 50	"	89 50	"
— 1.º julio 1856, 2000 rs.	86 ..	"	86 ..	"	86 50	"	86 50	"	86 50	"	86 50	"
— 1858, 2000 rs. (fomento)	86 46	"	86 50	"	86 50	"	86 75	"	87 ..	"	87 ..	"
Canal de Isabel II.	104 80	"	105 ..	"	105 ..	"	105 ..	"	105 ..	"	105 ..	"

FERRO-CARRILES, SOCIEDADES INDUSTRIALES Y DE CRÉDITO. — BOLSA DE MADRID.

Numero de acciones.	Valor nominal	Desembolso.	Epoca de los dividendos.	Intereses ó dividendos pagados.	NOMBRES DE LAS SOCIEDADES	LUNES.		MARTES.		MIÉRCOLES.		JUEVES.		VIERNES.		SABADO.	
						CONT.	PLAZO.	CONT.	PLAZO.	CONT.	PLAZO.	CONT.	PLAZO.	CONT.	PLAZO.	CONT.	PLAZO.
60000	2000	Todo.	Diciem.	6	Banco de España	181 ..	"	181 50	"	181 50	"	185 ..	"	187 ..	"	188 ..	"
64000	1900	75 %	En. Jul.	8	Española mercantil	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
120000	1900	40 %	En. Jul.	23	Credito mobiliario	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
70000	1900	Todo.	En. Jul.	24	De credito en España	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
240000	1900	80 %	En. Jul.	6	Madrid á Zaragoza y á Alicante	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
200000	1900	40 %	En. Jul.	6	Norte de España	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
37500	2000	Todo.	Enero.	8	Alar á Santander	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
47368	1900	Todo.	Diciem.	6	Sevilla á Jerez y Pto. Rt. á Cádiz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
36000	1900	Todo.	Junio.	6	Sevilla á Córdoba	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
18000	1900	40 %	Abr. Oct.	6	Reus á Montblanch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
25000	2000	Todo.	En. Jul.	6	Langreo á Gijón	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8000	2000	Todo.	Enero.	5	Jerez al Trocadero	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
16000	2000	25 %	En. Jul.	18	La Union (seguro)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5500	2000	Todo.	Mayo.	5	Metalurg. de S. J. de Alcaraz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

FERRO-CARRILES, SOCIEDADES INDUSTRIALES Y DE CRÉDITO. — BOLSAS DE BARCELONA Y VALENCIA.

Numero de acciones.	Valor nominal	Desembolso.	Epoca de los dividendos.	Intereses ó dividendos pagados.	NOMBRES DE LAS SOCIEDADES	DIA 7.		DIA 8.		DIA 9.		DIA 10.		DIA 12.		DIA 13.	
						DINERO	"	DINERO	"	DINERO	"	DINERO	"	DINERO	"	DINERO	"
"	"	"	"	"	Títulos 3 % consolidado	44 50	"	44 63	"	44 55	"	44 55	"	44 65	"	44 60	"
"	"	"	"	"	Id. id. diferido	34 60	"	34 70	"	34 65	"	34 65	"	34 70	"	34 70	"
"	"	"	"	"	Billetes de calderilla	95 85	"	95 85	"	95 85	"	95 85	"	95 85	"	95 85	"
60000	2000	40 %	F. y A.	10	Sociedad catl.ª gral. de Crédito	27 ..	"	27 ..	"	27 ..	"	27 ..	"	28 75	"	27 25	"
40000	2000	50 %	A. y F.	52 r. va.	Banco de Barcelona	86 ..	"	86 ..	"	86 25	"	86 25	"	86 40	"	86 40	"
30000	2000	30 %	"	6	Credito mobiliario Barcelones	10 65	"	10 75	"	10 50	"	10 50	"	10 40	"	10 25	"
15000	4000	30 %	F. y A.	"	Union Comercial	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5000	4000	20 %	Jun. Fe.	140	Caja barcelonesa	30 25	"	30 ..	"	30 25	"	30 25	"	30 50	"	30 ..	"
15000	4000	20 %	Febrero.	75	Caja industrial y mercantil	25 40	"	25 50	"	25 65	"	25 75	"	25 75	"	25 25	"
"	5000	8 %	"	"	Comp. catalana gral. de seguros	6 ..	"	"	"	5 90	"	6 75	"	6 75	"	7 90	"
8000	250	10 %	Marzo.	80	Compañia ibérica de seguros	2 75	"	"	"	6 75	"	2 50	"	2 50	"	3 25	"
2000	10000	6 %	Marzo.	260	Lloyd barcel. de seguros marit	"	"	"	"	2 50	"	"	"	"	"	"	"
600	20000	12 %	Marzo.	2200	Comp.ª barc. de seguros marit	8 25	"	"	"	8 25	"	8 25	"	8 25	"	"	"
13050	2000	Todo.	Jul. Fe.	7	Camino del Este (Mataró)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
25000	2000	60 %	Idem.	6	Id. id. (Prolongacion)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
12000	2000	Todo.	Marzo.	5	del Norte (Granollers)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
25650	2000	20 %	Idem.	6	Id. id. (Prolongacion)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
18050	2000	Todo.	Marzo.	3 1/2	del centro (Martorell)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
85000	2000	80 %	Jul. Fe.	6	de Zaragoza á Barcelona	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
13793	2090	Todo.	En. Jul.	6 50	de Almansa á Valencia	"	"	"	"	45 ..	"	"	"	"	"	"	"
603	950	Todo.	Oct. Ab.	6	de Tarragona á Reus	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
18000	2000	60 %	Jul. En.	4	Canal de Urgel	"	"	"	"	"	"	"	"	52 ..	"	"	"
10000	4000	5 %	"	"	Canal de Tamarite	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2300	4000	Todo.	Ab. En.	140	Alumbrado por el gas en Barna	118 50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5000	2000	95 %	Junio	16	La maquinista terrestre y marit	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5000	4000	50 %	En. Jun.	10	Sociedad valenciana de fomento	"	"	"	"	"	"	4 ..	"	"	"	50 ..	"
12000	2000	25 %	Febrero.	6	Credito valenciano	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 ..	"
4000	5000	10 %	Enero.	28	Segs. maritimos valencianos	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 ..	"

Director Editor responsable. D. GUSTAVO HUBBARD