distance de lation des recommendations de la lation de mondo en la lation de mondo en la lation de mondo en la lation de lation de la lation de lation de la lation de lation de la lation de lation de lation de lation de la lation de la lation de la lation de la lation de la lation de latio

PERIÓDICO SEMANAL DE AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO Y ADMINISTRACION.

CONSAGRADO ESPECIALMENTE A DAR VIDA A LOS AYUNTAMIENTOS.

DESCENTRALIZACION ADMINISTRATIVA.

PRECIOS DE SUSCRICION.

DESAMORTIZACION CIVIL.

Ferro-carriles.—Canales de navegacion. Carreteras.—Alumbrado de gas. Sociedades de crédito.

Madrid, 6 rs. al mes: 16 trimestre: en la Administracion, calle Imperial, 7, libreria. Provincias, 8 rs. al mes, y 22 trimestre, remtiendo libranzas à favor del gerente da la empresa, D. Francisco Perez Vila.

Caminos vecinales.—Canales de riego.
Abastecimiento de aguas.—Puertos y faros.
Bancos agrícolas.

LA LEGISLACION MUNICIPAL.

Siendo, como es, indudable que los municipios han sido en épocas diversas el único gobierno de los pueblos, y el elemento indispensable en todos tiempos de la vida de los gobiernos, fácilmente se comprende que la elegislacion municipal» ha seguido las varias ricisitudes de la historia política, administrativa y económica de la nacion; pero al recorrer las épocas de su prosperidad y decadencia, observamos en todas ellas el raro fenóneno de la centralizacion, como causa única le los tristes y prolongados periodos en que el gran poder municipal quedaba reducido á m débil instrumento, movido á impulso de a voluntad de los gobiernos.

Bajo la dominacion romana, ese único y busto poder, compuesto de una aristocrar- a, fué degenerando y estinguiéndose á far del privilegio y de la escesiva centralizan on que las leyes del Imperio otorgaban á sus agistrados. A la caida del Imperio cesó la resion: los godos se regian por usos y cosmbres, y bajo la dominacion árabe, á per de los azares de la guerra, comenzó el amicipio á producir su saludable influencia, sarrollando los gérmenes de la riqueza agrída la y pecuaria.

na Mas era necesario que surgiera otra gran rturbacion social; era preciso conculcar los de iolables fueros de la justicia y del derecho, aque de esta titánica lucha brotara la reseracion municipal. A los estragos y horrolos del feudalismo sucedió la proteccion de Reyes al municipio, otorgándole franquista y robusteciendo su poder contra el podicio colosal de la aristocracia. De esta época a la legislacion municipal, basada hasta ses onces en la tradicion de los usos y cosmitables.

mi-besde entonces fueron sometidas á los cilios las atribuciones municipales que de la cionaban despues los Reyes: desde entonse confiaron á su cuidado el fomento de intereses locales, la derrama de los imestos y el reemplazo del ejército: en una adabra, no hay mas que registrar el libro ande la Novisima Recopilacion, para conoad a historia del régimen municipal en toda ablureza, la organizacion y atribuciones de uno de sus magistrados, las causas de orosperidad y decadencia por espacio de la siglos, y el gobierno civil, económico y comico de los pueblos. Para formarse una ista de las atribuciones legales con que se irularó robustecer en aquel tiempo la indeencia del municipio, basta reproducir dincionada por D. Juan II en Palenzuepara que «nadie se entrometiese en los cicios de los ayuntamientos, ni pueda enen los concejos sino los alcaldes, regidoscribanos: y el que lo contrario hiciere ndas, por la primera vez perdiera la le sus bienes, y por la segunda todos.» uró mucho, sin embargo, la indepen-

ey 4.°, tit. 2.°, Pet. 13, libro 7.° de la Recopilacion. dencia del municipio. los administradores, por derecho propio del patrimonio comunal, no tardaron mucho en quedar reducidos á simples delegados del poder supremo. Alonso el Sábio, introduciendo el fisco en la administracion de justicia y en la presidencia de las sesiones con los alcaldes corregidores, y don Juan II la corrupcion con la venta á perpetuidad de los cargos concejiles, redujeron el poder municipal á una simple rueda del mecanismo del poder central.

Inútiles fueron los esfuerzos por reconquistarle: ni la union de las comunidades de Castilla para contrarestar el poder de Cárlos V, ni la resistencia á los medios represivos pudieron salvar la vida legal del municipio. Murió hasta la reforma de Cárlos III, que estableció los procuradores síndicos, de eleccion popular, para defender y promover los intereses de la localidad y evitar la inmoralidad de los concejales, que esplotaban en provecho propio la administracion del comun.

A pesar de ella, no quedaban reivindicados los derechos municipales: hasta la reforma de 1812 no se conoció una legislacion general y ámplia que determinara las funciones de los ayuntamientos, tanto en su formacion y gobierno interior, como en su relacion con las diputaciones y el Estado. Aunque incompleta, tuvo por objeto esta legislacion refrenar el principio centralizador, devolviendo á los pueblos el indisputable derecho de intervenir é inspeccionar por sí solos la administracion de los intereses procomunales. Vino luego el decreto de 15 de junio de 1814, y restauró el régimen anterior á 1808; pero volvió á regir en 1820, y la instruccion de 3 de febrero del 23 para el gobierno económico y político de las provincias completó la legislacion del 12 en la parte referente à la administracion municipal y provincial.

No hay para qué ensalzar los efectos de esta ley descentralizadora, que regeneraba por completo la vida municipal: combatida por la ignorancia y por la supersticion de la época, fué anulada por la real cédula de 17 de octubre de 1824, que establecia el nombramiento de alcaldes, regidores y síndicos por las chancillerias propuestos en ternas por los ayuntamientos, conservando ademas los regidores perpétuos; reforma absurda é impropia del presente siglo, que se sostuvo, no obstante, hasta el decreto de 23 de julio de 1835, y que fué derogada con el restablecimiento de la ley del 3 de febrero del 23, por decreto de 16 de octubre de 1856, vigente hasta la promulgacion de la Constitucion del 37.

Con tal variedad y tal vacilación en leyes tan importantes como las del gobierno interior de los pueblos, no es difícil comprender el atraso que ha esperimentado el desarrollo de nuestra riqueza, mientras las reformas económicas de las demas naciones elevaban su industria y su comercio, animaban los centros productores y abrian grandes cáuces de tracción para nivelar la producción y el

consumo entre todas las provincias ó departamentos.

No nos es dable conocer en España el resultado económico de la descentralizacion municipal, porque ha sido tan corto el período de esta legislacion, que solo pudo contribuir á iniciar las grandes reformas que han constituido la prosperidad de otras naciones. Por eso la vemos nacer en 1812 para completarse y formarse en 1823: la vemos decaer en 1824 para renacer con mas fuerza en 1836: eclipsada y adormecida en 1837, reaparece mas viva en 1840, y se conserva hasta los sucesos del 43, que trajeron en pos de sí otra reforma completa de centralizacion, la ley de 8 de enero del 45, interrumpida tan solo por los sucesos del 54, de todos conocidos.

En resúmen, vemos en contínua lucha la idea vieja y carcomida de la centralizacion, apoyada á la sombra de rancias preocupaciones, que hasta hoy ha podido vencer la idea nueva y fecunda del progreso. El pais toca sus consecuencias, y los hechos, que son mas elocuentes que todas las palabras, están demostrando hasta qué punto hemos marchado por la senda de la ignorancia.

En vez de fomentar los intereses materiales con leyes protectoras que fortalecieran la accion municipal; en vez de condenar al olvido las leyes represivas que coartan su accion benéfica, y con ella las reformas necesarias al fomento de la riqueza pública, hemos carecido de vias de comunicacion, nuestra agricultura ha permanecido estacionada, y solo se ha procurado arbitrar gabelas y gravámenes para detener y comprimir los progresos de la civilizacion presente.

Hasta hoy no hemos conocido los efectos del vapor, cuando las demas naciones han borrado las distancias y los límites de sus fronteras: cuando España haya completado esta grande obra, habrá triunfado para siempre la independencia municipal que, á través de los siglos, viene sinbolizando la causa de la civilizacion y del progreso.

Entonces se verificará lo que ha dicho un eminente jurista:—«Desde el momento que existe una ley fundamental que establezca los derechos y armonice los deberes, esta ley debe ser inviolable.»

La multiplicidad de leyes en cualquier pais solo puede servir á los sofistas y á los malvados, que necesitan un vasto arsenal de recursos para burlar el derecho de los hombres honrados.

MANUEL COUJIL.

REVISTA DE FERRO-CARRILES.

Ferro-carril de Reus á Mora de Ebro.

Hé aqui los importantes datos que acerca de esta linea publica en el «Diario de Reus» D. Pedro Gras:

Coste de la linea de Reus a Mora de Ebro.

—Segun plano levantado por Mr. Hibar, ingeniero inglés, pocos años atrás, tendrian

que construirse de Reus á Mora 72 kilóme tros, 445 metros de ferro-carril, de los cuales 53 kilómetros, 436 metros son en pais quebrado, montuoso, como el que media desde Alforja á la Olla del Pere del Mas, tres cuartos de hora de Falcet, y los restantes 39 kilómetros, 9 metros son en pais llano, como el que media desde Reus á Alforja y desde la Olla del Pere del Mas á Mora.

Tomando el tipo mas elevado, como comprenderá cualquiera persona inteligente en estas materias, que es á razon de millon por kilómetro en los terrenos montañosos, y de medio millon en los terrenos llanos, los 33 kilómetros, 436 metros de la parte montuosa costarian 33 millones y medio de reales, y los 39 kilómetros, 9 metros de la parte llana costarian 18 millones y medio, dando la suma total de 52 millones.

Producto.—Segun nota que han facilitado los pueblos, resulta del estado general que se ha formado un movimiento de 112,358 toneladas francesas, y en personal, contando solo el del partido de Falcet, saeado del último censo, el de 41,109 personas. Reducidas á quintales las toneladas son 2.247,160, y contados estos á 2 rs. de trasporte, unas distancias con otras producen anualmente el valor de 4.494,520. El personal de 41,109 personas, contando á 10 reales, produce 411,090 rs. Las dos partidas unidas dan el producto total de 4.494,520 rs.

Ventajas que aminoran el coste en construccion.—En toda la línea no se encuentran montañas calizas; todo es terreno pizarroso, arcillas y arenisca descompuesta, de modo que en ningun punto hay necesidad de barreno y pólvora, y todo puede desmontarse á pico y azadon. Inmediatas á la línea están las canteras calizas de Cornudella, Falcet y otros pueblos, los bosques de Prades, Cabacés, Tivisa, Serra y Darmós, y en todas partes hay tierras arcillosas y agua en abundancia. Por último, se puede trabajar en gran parte á media ladera, lo que es de gran ventaja.

CIRCUNSTANCIAS QUE AUMENTAN EL PRODUCTO Y
QUE NO SE HAN TENIDO EN CUENTA AL FORMAR EL ESTADO.

1. La subvencion que probablemente prestaria el gobierno de S. M.

2. El grande comercio que el bajo Aragon y el partido de Gandesa sostiene con las ciudades de Reus y Tarragona, ya de importacion de pesca salada, lencería, frutos coloniales y otros artículos, ya de esportacion de cereales y otros artículos tambien, cuyos datos podrán sacarse de las aduanas de Reus y Tarragona.

3. El comercio que hacen los pueblos del alto Aragon por el rio Ebro y el mar con notable esposicion y grande rodeo, y que con mas ventaja se haria por el ferro-carril.

4. La importancia militar y económica de Mora de Ebro.

5.ª y última. Los artículos que se han omitido en el estado con la premura con que se ha hecho, que importan una suma respe-

table, y entre los cuales debe figurar lo que producen las célebres minas de plomo del inmediato pueblo de Bellmunt.

Atendidas todas estas circunstancias, se calcula en la referida Memoria, donde algunas de ellas van detalladas, que el producto anual se eleva á la importante cifra de 7.152,568 rs., y que dará, por consiguiente, dicho ferro-carril un 13'73 por 100 de beneficio; aum cuando en nuestra humilde opinion un esceso de modestia ha impedido que no se diese á las referidas circunstancias toda la importancia que en si tienen para elevar estos guarismos.

Ahora bien; los pueblos que en el corto período que ha mediado desde que se hizo la concesion del ferro-carril de Valencia á Tarragona, han reunido estos datos y han podido ofrecerlos à la consideracion del público, ¿tienen ó no fe en la empresa que van á acometer?.... Y si tienen esta fe que han heredado de sus mayores, ¿verán malogrados sus deseos? De ninguna manera. Abrigamos la conviccion de que el ferro-carril de Reus à Mora de Ebro formará parte del de Tarragona á Valencia; pero en el remoto caso de que así no fuese, las locomotoras tambien recorrerán el Priorato y llegarán á Mora la Nueva, cuando no traspasen el rio y se internen por el partido de Gandesa, bajo Arajon y Castilla, al formarse una linea central que acorte la distancia de Madrid à Cataluña. Este dia tal vez no se halla muy lejos. Llegará cuando las empresas constructoras se convenzan de la indisputable bondad de la idea que aquí se ha concebido, y las empresas se convencerán.—P. Gras.

Ferro-carril de Tarragona á Barcelona.

Por fin se ha resuelto la tan debatida como ruidosa cuestion de esta via férrea por
real órden de 44 del actual. Por ella se
aprueba el trazado de Tarragona á Martorell,
aprovechando el trayecto en esplotacion de
esta villa à la capital del Principado, ó lo que
es lo mismo, se opta entre los dos trazados
en cuestion por el que ha presentado la empresa de Martorell.

Seguramente en la historia de los ferrocarriles españoles no se ha presentado cuestion mas enojosa. Rubor causa el recordar los repugnantes debates á que han dada lugar los especuladores por lograr sus interesados fines; como si á una operacion bursátil pudiera sucumbir el mas sagrado derecho, el bienestar de toda una comarca; debates que concluyeron con la trasferencia de los derechos de Grau y Ceriola à favor de la empresa concesionaria, por real orden de 10 de diciembre de 1860; pero que no concluyeron, ni podian concluir, para las importantes y ricas poblaciones de la costa, entre las que figuran en primera línea Villanueva y Geltruy Sitges MATHEMAN HID RAIDMATE

- No podemos estendernos hoy tanto como la gravedad de este asunto y su dilatada historia exigen; pero no concluiremos sin advertir á los pueblos todos del litoral que ha llegado ya la hora de realizar su pensamiento, construyendo á sus espensas la via férrea que ha de dar vida á sus ricas comarcas.

Sentimos en el alma que la dirección general del ramo no haya tenido en cuenta el medio conciliador que proponíamos en otro número, único, en nuestro concepto, para armonizar los intereses de la empresa de Martorell con el incuestionable derecho de las poblaciones interesadas.

sup v deshot shirted a significant of a significant of the significant

El domingo último por la noche atravesaron las locomotoras el puente sobre el Gállego, llegando hasta la estacion de Zuera, que

dista unos dos kilómetros: el lúnes á las cuatro de la tarde llegó un tren compuesto de dos magnificas locomotoras, núms. 23 y 24, un tender, un coche y veintiseis wagones cargados de rails, deteniéndose todo en el puente quince minutos, con objeto de ver si este peso estraordinario causaba alguna sensacion en las obras; despues el tren pasó à unos tres kilómetros de la estacion, saliendo el martes á las seis y media de la mañana con direccion a Lérida: la via avanza rapidamente en su colocacion, y hoy deberán llegar las locomotoras á Villanueva, cuya estacion está casi concluida, faltando solo terraplenar el anden: el miércoles ó jueves de esta semana deben llegar los trenes à Zaragoza si no ocurre algun imprevisto entorpe-

Tambien ha dispuesto la sociedad de este ferro-carril admitir alumnos de maquinista, á fin de ir formando un plantel de maquinistas con los jóvenes que se dediquen á aprender.

Ferro-carril vizcaino.

Leemos en el «Irurac-bat» de Bilbao, correspondiente al dia 23:

«Ayer, á las diez de la mañana, partió desde la estacion de nuestro ferro-carril para Llodio la locomotora de que hablamos pocos dias há á nuestros lectores. Se celebraba el bautizo de este agente poderoso de locomocion. Iba engalanado con dos banderas españolas colocadas á cada lado, y detrás de ella un wagon adornado de banderas, grimpolas, ramos y flores, ocupado por varios miembros del Consejo de Administracion, gerente, secretario, ingeniero señor Wignoles hijo, y otros varios ingenieros de la seccion. Llegados á Llodio, donde se les sirvió un ligero almuerzo, fué bautizada la locomotora con el nombre de «Vizcaya,» regresando á las tres de la tarde á Bilbao, despues de recorrer el trayecto con gran velocidad y sin la menor interrupcion. Este es el primer viaje de la locomotora num. 1, viaje que acredita la solidez del camino y estado de las obras; porque detrás del tender llevaba el wagon ya dicho, siete mas muy cargados de traviesas y otros dos de material para las construcciones de la estacion de Areta.»

Ferro-carril granadino.

Nuevo trazado.

He aquí lo que acerca de este ferro-carril dice un periódico de Granada:

«Las ventajas de este nuevo trazado son tan sencillas de comprender, que á poco esfuerzo habremos de convencernos de ellas. Construyéndose en la forma primitiva, el ferro-carril granadino no dejaria ser de un ramal aislado, cuyo movimiento quedaria muy reducido, toda vez que se limitaria al tránsito de pasajeros y á las transacciones mercantiles que se efectuan entre los productos agrícolas de nuestra vega y los géneros y artículos de consumo que importamos ya de otras provincias de la Peninsula, especialmente de Barcelona, ya del estranjero. Pero este movimiento seria lánguido y nuestra via férrea arrastraria una penosa existencia, toda vez que él no seria suficiente á levantar de la postracion en que por harto tiempo ha estado sumida nuestra oriental ciudad, que en buen hora comienza hoy á regenerarse.

No es suficiente para la completa regeneracion de Granada y su fértil provincia, la terminacion del ferro-carril de esta á Málaga: necesario es para ello el empalme con la via férrea de Andalucia que nos ponga en comunicacion directa con la córte, con las demás provincias de la Península, con la Europa toda, en fin. La provincia de Jaen, ese pais

privilegiado, el mas productor del mundo en la aceites, necesita fáciles vias de comunicación para la esportación de sus productos, y su vecindad con la de Granada la hace estar providencialmente llamada á unirnos con el resto de España.

No dejaremos de clamar, pues, con entusiasmo por la construccion del ferro-carril que partiendo de Granada vaya á empalmar por Jaen con la linea general de Andalucía, pues así y solo así podrá decirse regenerada la antigua y merecida importancia que con justicia alcanzaron los antiguos reinos de Granada y Jaen.

No dudamos que la Sociedad del Cambio Universal, que tiene hechos ya los estudios de este ferro-carril, activará su concesion y construccion, el cual tanto ha de influir en el mejoramiento y prosperidad de esta parte de Andalucía, que con tanto afan camina siempre por conquistar el puesto distinguido que lo porvenir tiene reservado à nuestra privilegiada patria.

Ferro-carril Estremeño-Castellano.

Los ayuntamientos del partido judicial de Montanchez, del de Navalmoral de la Mata y los de Villar de Plasencia, Jarandilla, Jarilla, Aldea Nueva del Camino, Galisteo, Baños y los vecinos de la ciudad de Plasencia, han representado al gobierno pidiendo que de los dos proyectos de lineas férreas que han de atravesar la provincia, el uno llamado «Estremeño-castellano» y el otro desde «Madrid á la frontera de Portugal por Talavera y Trugillo,» se dé al primero la preferencia en su construccion.

Grande importancia debe tener, en efecto, esta nueva línea, cuando todos los pueblos se interesan tanto por su concesion y se apresuran á solicitar la proteccion del gobierno; pero aunque son bien notorios los beneficios de los ferro-carriles, nosotros creemos que podian conciliarse todos los medios emprendiendo simultáneamente los trabajos en ambas vias.

Nuestra opinion sobre este punto es bastante conocida; pero no podemos apreciar hoy las razones económicas en que los pueblos de Cáceres pueden fundar la pretension de prioridad, que es la cuestion: procuraremos, por lo tanto, adquirir nuevos datos para tratarla con toda imparcialidad y detenimiento.

Ferro-carril del Norte.

La compañía de los caminos de hierro del Norte ha acudido al gobierno pidiendo autorizacion para abrir á la mayor brevedad á la esplotacion pública la seccion comprendida entre Madrid y el Escorial; á cuyo efecto ha remitido para su aprobacion los cuadros de movimiento que espresan la salida y marcha de los trenes y las tarifas para viajeros y mercancias.

No sabemos qué inconveniente habrá impedido la inauguracion para el viaje de sus majestades, hallándose corriente la via; pero ya que la empresa no ha podido ser complacida, no dudamos que se la autorizará cuante antes para que puedan disfrutar los habitantes de la corte en la presente estacion de las cómodas, frecuentes y rápidas visitas á tan grandioso monumento.

Ferro-carriles portugueses.

Ya se ha inaugurado y abierto á la esplotacion la seccion de Ponte d'Asseca á Santarem.

La compañía abre una suscricion para la colocacion de 10,000 obligaciones emitidas à 240 frs., pagaderos en tres plazos: 40 francos al suscribirse, 100 el 1,º de setiembre y 100 el 1.º de diciembre.

Estas obligaciones producen un interés anual de 15 frs., y son reembolsables á 500 francos, amortizándose en 98 años.

La suscricion está abierta desde 24 de julio corriente al 8 de agosto próximo en Paris.

Ha sido reconocido por órden del gobierno el trayecto para el ferro-carril de sangre entre Bonanza y Sanlúcar de Barrameda, cuyos estudios fueron concedidos á D. Francisco M. Sanchez.

Ya està montada en Vitoria una locomotora para emplearla en el arrastre de materiales en las obras del ferro-carril del Norte. El regimiento de infanteríade Castilla, que guarnece aquella ciudad, da mas de 200 hombres para las obras de la vía.

El bergantin inglés «Caross» que conduce e à Bilbao 16 wagones ó coches de 1., 2, yar 5, clase, y otra porcion de efectos, entró el 22 o en aquel puerto. Al momento se verificará la o descarga,

Las obras de la via avanzan mucho, y pronto llegaremos á Orduña.

En el terreno próximo á la estacion de ferro-carril de Puerto-Real á Gádiz, se trata de construir por la empresa del mismo ua, elegante jardin inglés que sirva de paseo los embellezca aquellos sitios.

Se encuentra en Tortosa estudiando el trazado para el ferro-carril de Valencia à Tarragona, el ingeniero Sr. Verdugo. Pare que el puente que ha de echarse sobre Ebro, estará mas inmediato de Tortosa de que se creia.

Se espera en Tarragona al señor ingenies jefe de la division del ferro-carril de Barct lona, D. Angel Camon, que viene á inspecionar las obras de la via férrea de Montblar á Reus.

Las distancias que separan á Madrid co centro de comunicaciones por caminos hierro de los puertos principales españo son las siguientes:

Madrid á Alicante, 455 kilómetros, metros; al Grao de Valencia, 494,646 Santander, 515,535; á Cartagena, 527 Bilbao, 563,661; á Gijon, 642,56; á Sebastian, 619,771; á Tarragona, 630 Sevilla, 642; á Barcelona, 712; al Troc ro, 775,500; á Cádiz por Puerto-Real, á Vigo, 844,973; á la Coruña, 832,2.

Han aprobado las Cortes portuguesa leyes declarando libre el tránsito de Po gal para España de todo el material pa ferro-carril de Ciudad-Real á Badajoz frontera de Portugal.

Del 16 al 22 de julio han transitado el ferro-carril de Madrid à Zaragoza parte de esplotacion, 8,840 viajeros, y sobtenido por productos generales por de 411,103 rs. 51 céntimos. Por el de drid à Alicante circularon 15,123 viaje los productos fueron de 1.345,251 céntimos. Por el de Alcázar à Giudac circularon 5,286 viajeros, siendo los productos 58,702 rs. 74 céntimos.

Hoy probablemente llegarán a Zarag locomotoras de la via férrea de Barcelor

SECCION DE DBRAS PUBLIC

CACERES. El espediente de espro de los terrenos orupados por la carre primer órden de San Juan del Puerto

se ha hecho, que importan una suma respe-

ceres, entre el rio Salor y los términos de Aldea del Gano y Cáceres, ha sido remitido al ministerio de Fomento por el gobernador de la provincia. Esperamos que sea despachado con la premura que el actual movimiento de las provincias estremeñas reclama.

HUESCA. Parece que la esposicion elevada il ministerio de Fomento por los ayuntamientos de Hecho y Siresa en la provincia le Huesca para que se construya una caretera de tercer órden, acaba de pasar á inorme del ingeniero jefe de aquella provincia, de cuyo celo nos prometemos su pronto despacho.

ALBACETE. Se han recibido en el mismo ninisterio los espedientes de espropiacion le los terrenos ocupados por la carretera de Albacete á Cartagena en los términos de Toparra y Hellin en la provincia de Albacete.

CANAL DE ISABEL II. Durante el mes ce e junio se han gastado en las obras del Yanal de Isabel II, 196,904 rs. 94 céntimos. 22 os aforos del Lozoya han dado por resultalao y por término medio del 1 al 10 92,924 eales fontaneros, del 16 al 20 67,830 y del y1 al 30 106,504 reales fontaneros. De las bras del alcantarillado se han construido urante el mes 753 64 metros lineales de alde la Comadre, Sego-de la Cuesta de los Ciegos, id. de San Lázaro, at uzon, Travesía de id., Calderon de la Barua, plazuela delBiombo y Ronda de Valencia, eo los sumideros y dos pozos registros en la de Comadre. Ciento cuarenta metros lineales le galería principal de distribucion en las cales de Atocha y Toledo, y en las afneras de puerta de Atocha continúa el acopio, Tal ueba y embetunado de la tubería y piezas aree hierro fundido que han de colocarse en la re ona central de la poblacion.

de CADIZ. Ocupándose un periódico de la ran mejora que piensa llevar á cabo el ayunmiento de dicha ciudad de derribar todas mies casas inmediatas á la catedral, con obsercto de dejarla aislada y ensanchar la plaza, aspe espresa en estos términos:

obierno estudiar detenidamente antes de ar su aprobacion; porque aun cuando sea cona verdad que el ornato público es el alma elas poblociones, y la medida por donde saca su estado de ilustracion, tambien es erto que deben tenerse muy en cuenta los erjuicios que pueden originarse á la propies, ad particular, mucho mas cuando las refor-346 as no llevan el sello de una necesidad im 527 escindible.

; à El Boletin de Comercio de Cádiz se ocupa de 330 ta cuestíon, haciendo observaciones impropriantes sobre las cuales llamamos la atendal, con del gobierno, y la llamamos tambien bre las reclamaciones que puedan hacer sintereses privados.»

Por nuestra parte procuraremos adquirir levos datos para emitir nuestra opinion.

CRONICA GENERAL

tad Estadistica. Una real orden de 23 del oza tual establece varias disposiciones para y soveer cuatro vacantes de jefes de brigada por las nueve que corresponden á la dirección el d'operaciones topográfico-catastrales. Con viaje eglo á dichas prescripciones, podrán opá aquellas plazas: los individuos que han pertenecido a cuerpos facultativos, civió militares, siempre que estén separados causas que no les hagan desmerecer; los witectos, ingenieros industriales y agrónos; los directores de caminos vecinales' araguestros de obras y agrimensores, aprobacelors al tenor de la real órden de 16 de julio 1852. A falta de un regular número de LIC irantes que reunan las condiciones señala-, podrá la junta general de estadística persproir la entrada al concurso á los que carezcarre de títulos; pero que acrediten con docunertantos los estudios y práctica que fueren estimados bastantes para el caso. El sueldo señalado por los reglamentos vigentes á los jefes de brigadas, es el de 12,000 rs. anuales, con gratificacion eventual siempre que salieren á trabajos fuera de Madrid. Las solicitudes para admision á exámen se recibirán en la secretaría de la junta general de estadística hasta el 15 de setiembre próximo.

Puerto de Luanco. El ayuntamiento de Luanco ha elevado una esposicion al señor ministro de Fomento solicitando se establezca un puerto de refugio en la magnifica concha con que la naturaleza dotó á dicho punto, para poner á cubierto las embarcaciones de los escollos y peligros que constantemente tienen que arrostrar en la costa cantábrica.

A la simple vista, dice Las Antillas en un estenso y razonado artículo, la concha de Luanco ofrece estas ventajas; así como tambien las de calado para grandes buques, cosa en estremo rara en todo el litoral de Asturias. En cualguier otro punto de aquellos contornos, seria necesario que el trabajo venciese dificultades casi insuperables, que se hiciese un puerto artificial á costa de sacrificios inmensos, sin contar con la completa seguridad del éxito; en Luanco no hay mas que aprovecharse de las ventajas especiales que la concha ofrece, y dar la última mano á la obra de la naturaleza. Y esta opinion no es impremeditada, ni deja de estar fundada en sólidos conocimientos, ni en observaciones profundas y detenidas; pues pertenece al estudioso é ilustrado ingeniero D. Guillermo Schulze, á quien debe la provincia de Asturias profundos y exactos trabajos hidrográficos, y que llevó al estudio del importante exámen de la costa, además de sus multiplicados conocimientos en la materia, el tino, discernimiento y exactitud que resaltan siempre en todas sus operaciones facultativas. Para los que han podido apreciarle de cerca, para los que conocen su laboriosidad é inteligen cia, y el concienzudo detenimiento que preside siempre en todas sus investigaciones, el testimonio del Sr. Schulze es la mejor garantía de la bondad de la concha de Luanconnem sources ob . and byold . ey ar

Una vez realizado el puerto de refugio en Luanco, contará la costa de Asturias con un nuevo y poderoso aliciente para el desarrollo de la industria, el país prosperará, y el mismo Gijon cogerá ópimos frutos de lo mismo que hoy cree solo serviría para perjudicarle. Todos los que amen verdaderamente los intereses de su país, en vez de oponerse á este objeto, deben contribuir con todas sus fuerzas á que se realice, seguros de que no solo prestan un servicio al bienestar y prosperidad de la provincia, sino que al mismo tiempo contribuyen á que se lleve á cabo un fin humanitario.

—El 22 fué un dia de júbilo para Torrevieja: el parte telegráfico que se recibió anunciándose el dia de la subasta de las obras del puerto colmó de alegría y entusiasmo á aquellos babitantes; así lo indicaban la música, las campanas, las banderas de los buques y de los cónsules, y otras mil demostraciones espontáneas. El ayuntamiento, precedido de la música, acompañado de los empleados y personas notables, y seguido de un gentío inmenso, en medio de numerosas aclamaciones, dió un paseo por el pueblo y despues se cantó un solemne Te-Deum en accion de gracias.

Agricultura. Llama la atencion en el término de Carlet (Valencia) una heredad propia del médico D. Cárlos Cervera, por la especial manera de estar cultivada y el esmero con que se han aplicado todos los adelantos de la agricultura, siendo notable los prodigiosos resultados obtenidos por un inteligente propietario, pues aquellas tierras que antes se creian incultivables por los labradores del pais, están ahora cubiertas de viñedo y olivares que solo cuentan 18 meses y están sin embargo llenos de fruto.

SECCION COMERCIAL.

Blégica. El consumo y esportacion de la hulla en Bélgica durante el año de 1860 ha sido la siguiente:

	a signiente:	Toneladas.
La	produccion de Hainaut de Namur	EMPR.0220
78-57 18-57	Total	. 9.606,720

6 sean 182 millones de quintales.

La esportacion subió à 3.453,737 toneladas, 69 millones de quintales, y el consumo interior 6.249,992, ó sean 124 millones de quintales.

Esto dire bastante en favor de un gobierno bueno y un pueblo industrial.

—El Banco español de la Habana ha repartido á sus accionistas un 4 por 100 sobre el capital efectivo de la institucion, por las utilidades obtenidas en el primer semestre del corriente año.

La situacion de este establecimiento arrojaba en 28 de junio una existencia en efectivo de 1.433,333 ps. fs. 34 cénts. en su departamento de emision, y 5.512,943-47 en
el de giros y descuentos. Los vencimientos
en el primero ascendian á 2.886,666 pesos
fuertes 66 cénts., y en el segundo á seis millones 782,013 36. Los créditos aplazados
con escritura pública figuraban por 912,42188, y las ganancias y pérdidas líquidas por
171,666-44.

MERCADOS.

Lóndres. En Lóndres la afluencia de mercancías e: a moderada, y los negocios algo activos. Los trigos han obtenido los mismos precios del lunes último. Los demás artículos sin variacion.

Marsella. Trigos disponibles y librables, estaban muy firmes. Trigo Marianopoli 37 francos disponible y 38 francos los tres últimos meses. Trigo de Yrka, á entregar, 34 francos 50 cénts. El todo por carga de 160 litros.

Cádiz. Los azúcares han estado mas animados, habiéndose hecho algunas transacciones con un 3 á 7 por 100 de beneficio, segun sus clases y condiciones. En cafés se ha hecho poco por no ser la estacion á propósito.

Nava del Rey. Granos .- Las noticias mercantiles de Nava del Rey alcanzan al 25, y nos dicen que el mercado de cereales estaba completamente desanimado, no haciéndose transacciones mas que para el consumo. Respecto á cosechas, nos dicen que la de cebada, centeno y guisantes ha sido en lo general corta, y buena la de algarroba. La de trigo, que está empezando á recogerse, tambien es mas corta que la del año pasado. Para el vino hay poca estraccion y con tinúan los mismos precios en que ha venido beneficiándose, y son: vino comun para los arrieros, de 16 á 17 rs. cán aro. Idem bueno para la montaña de Santander, á 18 reales id.; idem superior, de 30 rs. id. en adelante, segun sus clases.

En los demas puntos se hallaban el 27 á los siguientes precios:

El trigo estaba el 24 en Cartagena de 60 á 61, en la Coruña á 13 1₁2 el ferrado: el 25 en Jeréz de 57 á 60, en Nava del Rey de 40 á 41; el 26 en Córdoba de 46 á 50, en Valladolid de 38 á 40.

La cebada á iguales fechas estaba en Cartagena de 26 á 27, en la Coruña á 13, en Jerez de 32 á 38, en Nava del Rey á 30, en Córdoba á 31.

El maiz en la Coruña á 13.

El aceite en Cartagena á 62, en la Coruña en bahía á 52, en Córdoba á 53. Los garbanzos en Cartagena de 14 á 44, en Jeréz de 76 á 100.

El arroz en Cartagena de 26 á 28, en la Coruña á 122 quintal.

En Madrid, el trigo de 48 á 58 3₁4 reales, la cebada nueva de 25 á 27, rs. fanega, añeja á 00 y la algarroba á 37.

Ultramar. El Boletin Mercantil de Puerto-Rico contiene en sus últimos números varios artículos dedicados al análisis de la balanza mercantil de aquella isla en 1860, en los cuales hallamos datos interesantes que revelan el desarrollo del comercio y la riqueza del pais.

El comercio de importacion en 1860 representa la suma total de ps. fs. 7.545,956-84 céntavos, y como el total de las importaciones en 1859 solo ascendió á 6.764,473-02, resulta un aumento de 781,283-82 para el primero de dichos años. En los artículos que alimentaron el comercio de importacion en 1860 se nota que hubo baja en los víveres y aumento en todas las manufacturas. Comparando además las importaciones segun las procedencias, resulta que en 1860 hubo aumento en las de Cuba, Antillas estranjeras, Estados-Unidos, Cerdeña, Francia, Inglaterra, Canadá y Terranova, y baja en las de España, Brémen, Hamburgo y Venezuela. Por último, los principales puntos de importacion fueron Puerto-Rico, Mayagües y Ponce, figurando la del primero por pesos 2.313,770 (sin incluir 374,216 de importaciones á depósito), la del segundo por un millon 910,347, y la del tercero por 1.359,639.

El comercio de esportacion ofrece resultados aun mas satisfactorios, pues la suma total que lo representa en 1860 ofrece sobre la de 1859 el notable aumento de 1.143,429 pesos fs. Analizando las partidas vemos que en 1860 tuvieron aumento los artículos siguientes: azúcar, 27.570,858 libras; café, 2.659,293 id.; algodon, 145,445 id.; melado, 13.939 bocoyes; tabaco, 112,720 libras, y cueros 275 798 id., y que tuvieron baja los siguientes, aguardiente, 99 bocoyes, y ganado, 761 cabezas.

Ademas de los artículos anteriores se esportaron 21 clases mas de productos del pais, entre los cuales sobresalen los siguientes: arroz, 52,800 libras; aguacates, 171,000, carbon vejetal, 219,500 libras; ladrillos, 83,640; maiz, 4,704 fanegas; naranjas, 561,700, y plátanos, 161,300.

En la Habana, despues de la salida del anterior correo, el mercado azucarero ha presentado un aspecto favorable. Los precios han tenido alza, y particularmente el número 12, que se ha vendido de 6 1 2 á 7 reales arroba, y los blancos secos á 11 rs. arroba. En el dia con dificultad se consigue el buen número 12 á menos de los precios señalados. El mercado cerró animado y sostenido.

En artículos de importacion el aceite no tenia variacion.

tenia variacion.

Las ventas de arroz de Valencia han side de alguna consideracion, aunque estas sin mejora en los precios.

Los precios de las harinas han ido gradualmente declinando desde 16 3₁4 hasta 14 pfs., efecto de las repetidas entradas que habia habido en la última quincena.

El vino seco con regular demanda.

ADVERTENCIA.

Se previene á los ayuntamientos y demás particulares que al recibir este número no hayan cubierto la suscricion ni dado aviso en contrario, la administracion girará contra lo mismos el importe del primer trimestre.

Director y editor responsable, M. NIEVES DE LA VEGA.

MADRID. 1861. 1861 dans de son

Imprenta de Miguel Arcas y Sanchez, Barco, 20.

LOS ANUNCIOS A MEDIO REAL LA LINE

En inc

guas En

BOLSA DE MADRID DEL DIA 31.

COTIZA	OION OFICIAL.	CAMBS.	OBSERVAC.
	3 cons. al contado. Id. á fin de mes 3 dif. al contado Id. á fin del mes Id. á fin del próx. Amort. de prime. Id. de segunda Personal De abril de 4,000. Id. de 2,000 De junio de 2,000. De agos. de 2,000. De julio de 2,000. De mar. de 2,000. Obras públicas Canal de Isabel II. Oblig. del Estado. Banco de España.	00-00 42-55 42-46 42-70 00-00 00-00 20-75 96 p. 96-50 96-50 par. 95-75 00-00 95-80 108-10 92-50	dinero. id. id. id. id. id. id. id. id. id. id

Cambios.—Sobre Paris á 8 d.5-18-S. Lóndres á 90 49 60.

NO COLUMN TO A STATE OF THE PARTY OF THE PAR	1.00P		Ty	Abone	9
Provincias.	Daño p.	Benf. p	Provincias.	Daño p	Benf.
Albacete. Alicante. Almería. Avila. Badajoz. Barcelona. B lbao. Búrgos. Cáceres. Cádiz. Castellon. Ciud. Real Córdoba. Coruña. Cuenca. Gerona. Granada Guadalaj. Huelva. Huesca. Jaen. Leon. Lérida. Logroño.	par d. par d. par d. par d. par . " 114 par. par. " 114 par p. " 318 p. 114 "	112 p. 114 p. 1 12 314 114 d. 118 114 d. 119 119 119 119 119 119 119 119 119 1	Orense Oviedo Palencia Pamplona Ponteved Salaman. ^a	" par d. 5[8 p. " " 3[4 d. par. " " 1[2 d. par " " 3[4 d. " " " " " " " " " " " " " " " " " " "	1 2 " " 3 4 1 4 d 1 " 3 4 d 7 8 p " 1 4 d " " 1 2 5 8 1 2 d "
Tiogramo	Librar Co.		artin and a	h anna	ACIP

Acciones de Bancos

Localidades.	Valor ,	Desem- bolso.	Cambios.
Jerez	2,000 1,000 2,000 2,000 2,000 2,000 2,000 2,000 2,000 2,000	30 010 66 213 Todo Id. Id. Id. Id. 50	

LA UNION.

Compañía de seguros á prima fija, contra incenn dios, sobre la vida y marítimos, autorizada por real decreto de 31 de diciembre de 1856. Establecida en Madrid, Fuencarral, 2.

Capital social, 32.000,000 de reales.

Ramo de incendios. LA UNION asegura toda clase de objetos muebles é inmuebles, por una módica cantidad anual, en proporcion al riesgo que ofrece cada seguro. Paga los siniestros al contado, ó dentro de

los 15 dias siguientes à su arreglo.
Tiene actualmente asegurados 2,300.000,000

de reales de capitales efectivos.

Ha indemnizado por 764 incendios ocurridos

en los cuatro años que lleva de existencia, la suma de 4.000,000 de rs.

Ninguna otra empresa de su clase ofrece mas ventajas y garantías.

Seguros maritimos. Para demostrar el crédito de que goza la compañía por la exactitud con que atiende á la indemnización de los siniestros y averías, bastará decir que los capitales asegurados hasta 1.º de junio de 1861, ascienden á 1,374.152,426 rs., repartidos en 134,940 riesgos, habiendo importado los premios mas de 24 millones de rs.

Seguros sobre la vida. Las operaciones que la compañía se propone desarrollar compren-den todas las combinaciones que tienen por base la duracion de la vida humana.

imprents de Miguel Arcas y Sanchez, Berce, 20.

Las establecidas hasta el presente son:

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑIAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES

FECHA de los empréstitos. 1858. 100,000 24,576 150,000 1858. 150,000 32,000 52,080 1860. 52,080 4,483	reembols. FIJO. 1,900 57 rs. 1,900 57 1,900 57 1,900 57 1,900 57 1,900 57 1,900 57 1,900 57	Enero.—Julio. Enero.—Julio. Octub.—Abril.	99 — desde 1861 47 — desde 1864 99 —	NOMBRE de las sociedades: Madrid á Zaragoza. Córdoba á Sevilla. Norte. Sevilla á Jerez. Zaragoza á Pamplona. Alar á Santander. Grao á Játiva.	Paris. 248 75 — 248 75 — 248 75 — 248 75 — 248 75 — 248 75 — 243 50 — 243 50 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 — 3010 —
1855 (enero). 1856 y 57 (Noy). 1860 (Dic.) 1858 (julio). 1859 (enero). 1860 (mayo). 1859 (octubre). 1859 (octubre). 1660 (enero).	1,000 60 1,000 60 fr. 500 15 fr. 2,000 120 rs. 2,000 120 2,000 120 2,000 120 2,000 120 2,000 160	Diciembre. Junio.—Dic. Enero.—Julio. Enero.—Julio. Enero.—Julio. Octub.—Abril.	desde 1861 16 — desde 1862 93 — desde 1867 desde 1864 10 — desde 1861 10 —	Grao á Almansa	Valencia. 95 % 0[0 — Valencia. 235 fr. — Sarcelona. 94 % 0[0 — Valencia. 95 % 0[0 — Valencia.

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

-	a costa de sacrificios inmensos, sin con- del corriente año.				cial a costa de sacrificios inmensos,	ÚLTIMOS CAMBIOS.							
N	úmero	Valor	e este es	T 7.	Intere	ses ó divi-	leb babinuge NOMBRES 0 Bl 109 164	391 841	-	DARGE	ONA	VALE	NCIA
-01	de	nomi-	Desem-	ob los 119 Si		os pagados.	doeverque sup sadelas d on consul	MAD	RID.	BARCE	UNA.	VALE	MCIA.
-39		TOTAL CLASSICAL CO.	bolso.	dividendos.	vis.	1859.	Monos de SUI SOCIEDADES.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.
ac	ciones.	nal.	boiso.	ch ninemar	ra 1	-0160 B	y darla altima mano d la obra de-	0208	madre	Pela C	Calles	B H1 180	13131233
110	1111	211112		h w serie ab	Tod	_abatib	rategar V estatopinion no os imprem-	210))))	- Thursday	300	H SD B))
100	30,000	2,000	Todo.	Diciembre.	8	010	Banco de España	"	» »))))))))	1)
Po C	34,000	1,900	75 010	Enero. Julio.	9	010	Crédito moviliario.	simal	» »	20 0	0 2 10))	» (
	20,000	1,900	40 0 0	Enero. Julio. Enero. Julio.	10	olo	De crédito en España.	9b »))))))))	og abb	"	""
	70,000	1,900	Todo. 80 010	Enero. Julio.	9	010	Madrid a Zaragoza y Alicante	» »))))))))	son old	913 .91	BB)) O
	000,000	1,900		Enero. Julio.	6	010	Norte de España,))))))))))	"))))
1 :	37,500	2,000	Todo.	Enero.	6	010	Sevilla á Jerez y Cádiz.))))))))))))))))
1 - 4	17,368	1,900		Diciembre.	13	010	Sevilla á Córdoba	ed %	" "	" "	"))))
	36,000	1,900	Todo.	Abril. Octub.			Sevilla á Córdoba	,oiosai)) 9)) ())))	tocku	2)))
1	18,000 25,000	2,000	Todo.	Enero. Julio.		-innne	Langreo a Gijon	eax giq))))))))	of one to))))
))	2,000	60 010	Enero. Julio.	6 6		Tudela á Bilbao	of m	""))))	» P)) (6)))
	55,000	2,000	Todo.	Enero. Julio.			La Union (seguro).))))))	30 y	ldeg s	on len)) R
	16,000	2,000	25 010	Enero. Suno.		ara los	Titulos del 3 por 100 consolidado.	48 75 42 55		48 20	2000000	"	SI "A
1		10.	1		1.		Id. id. diferido	42 5100))	98 25	(2)	an)) 830))
19	in sb	a affinencie	Londres	Londres. En	1	010	Sociedad catalana general de crédito.)))) -))	84	,))))))
	60,000	2,000	40 010	Febr. y A. A. y Febrer	110	010	Banco de Barcelona.	. Land)))))	88 75	W.))))
	40,000	2,000	9 30 0.0	The same of the sa	0	010	Crádito moviliario barcelones	. don n))))	36 65))))))
	30,000 5,000	4,000	20 00	Junio. Febr	17	112010	Caja barcelonesa.	bwzs.))))	31 50	,))))))
	15,000	4,000	20 0 0	Febrero.	95		Caja industrial y mercantil Compañía catalana general de seguros.	.) "))))	7 50	179) 80	"	"
-		5,000	10 010	Marzo.		ha de	Compañía ibérica de seguros. Lloyd barc. de seguros marítimos. Compañía barc. de seguros marítimos.))))	m 7 d'al	e 200	29 "29 0	Int.
188	8,000 2,000	250	600	Marzo.	16	112 010	Lloyd barc. de seguros marítimos.	. 15 "))))	15 "	019,0	" "	on, ei
18	600	20,000	12 010	Marzo.	S 88	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	Compañía barc. de seguros mariamos.	. 10 "	" "	0 0	(ne): 110	orokaci	18 W
	13,050	2,000	Todo.	Julio. Febre	6	114 010	Camino del Este (Mataró). Id. id. (prolongacion).	.))))))))))))))	.))))
	25,000	2,000	60 010	Id. Marzo.	5		del Norte (Granollers)	.))))))))))))))))))
	12,000 $25,650$	2,000	20 010	cos 50 cc.bl.	10	0,0	IId id (prolongacion)	.))))))))))))))	"	"
	18.050		Todo.	Id.	1111	318 0,0	— del Centro (Martorell)	.))))))))))))))))))
	85,000	2,000		Julio. Febre	6		- de Almansa á Valencia		n n)) ")	"))	"
10	23,500		Todo.			010	de Terragona a Reus.	.))))]))	no be))))
	603		60 010		4	010	Conol de Urgel	.))))))))))))	0,000	"	"
10	10,000		5 010	con un 3 á b	BEL	1 .9879HU	— de Tamarite. Alumbrado por el gas en Barcelona.	. 11 . 11		118 30	0,,98	a a	"
1013	2,300	4,000	Todo.	Abril. Enero	17		La Magninista terrestre y maritima.	. ") ")		» »)))))))
9	5,000		95 010	Junio. Enero. Julio			La Maquinista terrestre y marítima Sociedad valenciana de crédito y fomento	0. " "		" "	ois "	1 30 m	108 18
10	25,000		25 010	Febrero.	112	-200	Crédito valenciano.	. " "))))))	"))
	$12,000 \\ 4,000$		10 010	Enero.	28	010	Comp. a valenc. a de seguros marítimos.		ol occur	mallan	emo en	widns	RHITES
	2,000	-,						C - [543 3 5]	-	*****	Address of the last	- market being re-	and the last of th

AMUNGTOS. SECCION DE

1 a Seguro por vida entera, cuyo objeto es legal un capital al fallecimiento del asegurado en cualquier época que ocurra.

2.ª Seguro temporal, cuya diferencia del anterior es que se limita á un plazo determinado

al contratarle. 3.ª Seguro de capital decreciente, aplicable à garantizar por una prima módica las deudas

que hayan de pagarse á plazos.

4.ª Seguro de capital creciente, destinado á poner á cubierto las imposiciones anuales de las sociedades mútuas de supervivencia.

5. Rentas vitalicias inmediatas, que la com-

pañía paga hasta el fallecimiento del rentista, desde el dia en que se firma la póliza.

6.ª Rentas vitalicias diferidas, cuvo disfente

Rentas vitalicias diferidas, cuyo disfrute no empieza hasta una época convenida al con-tratarla, durando hasta la muerte del rentista.

Se admiten suscriciones en Madrid en la direccion general, y en provincias en casa de los representantes de la compañía, quienes facilitarán gratis prospectos y darán cuantas esplicaciones se soliciten.

MANANTIAL DE CRÉDITO. - ASOCIAcion mútua de comerciantes y de industriales para

facilitar el descuento de letras y pagarés.

Numero de socios solidarios hasta hoy, 870.

—Capital responsable de los créditos concedidos, rs. 21.487,736.
Tipo del descuento nueve por ciento con 1₁2

por 100 comision de caja.

Administracion, calle del Olivar, 6 principal, (casa propia de la direccion.) 183 no elleon 13

en bahia a 52, en Cordoba a 53.

ALMACEN DE PAPEL Y LIBRERIA,

de D. Francisco Perez Vila, Imperial 7. Libros que se hallan de venta en la espresada casa: - Coleccion de muestras de letra española, la mejor que se ha publicado hasta el dia, á 7 reales en Madrid y 8 en provincias, encuadernada. -Perla poética, o coleccion de trozos escogidos de los mejores poetas, obra aprobada de testo, á 4 rs. en Madrid y 5 en provincias.—Compendio de la Historia de España por D. I. F. Monge y D. T. Hurtado, obra aprobada de testo, 3 reales en Madrid y 4 en provincias.—Compendio de gramática de la lengua castellana por los mismos autores, á 2 reales en Madrid y 2 1 1 en

Para provincias se hará una rebaja de un 20 por 100 en los pedidos por docenas, pudiendo adquirirse en cualquier punto con remitir li-branza de los precios respectivamente marcados á favor del espresado D. Francisco Perez

TRATADO DE LAS ACOTACIONES,

por los Señores Soldevilla.

Esta obra es indispensable para los que se presenten à los examenes de Estadística à que convoca la *Gaceta* del 12 del corriente. Se halla de venta á 14 rs. en la espresada Academia y en las librerías siguientes: Bailly-Bailliere, Principe, 11; Poupart, Paz, 6; Matute, Carretas, 8; C. Moro, Puerta del Sol, 5, 7 y 9; viuda de Vazquez é hijos, Ancha de San Bernardo, 17, y Perez Vila, Imperial, 7.

EL CAMBIO UNIVERSAL.—SOCIEDAD

manditado y que se comanditará,
Diez millones de reales. . . . 10.000,000. Per
Esta sociedad facilita á todos los productor que industriales, comerciantes, agricultores, art sanos, el adelanto de los artículos que neces in ten para su consumo ó para continuar su trair bajo. El importe de los artículos adelantados paga por los industriales, no en dinero, sino dar

El Cambio admite comisiones para cualqui ra clase de compra y venta.

Admite tambien sócios en participacion.

El que desee mayores esplicaciones, estat tos ó prospectos, dirijase en Madrid a la dirección de El Cambio, calle de Preciados, núm. 7 en provincias a todas las sucursales de esta se

LA BENEFICIOSA, ASOCIACION MUTU de para colocar economías y capitales. Ingresos hasta hoy rvn. 29 102,189 65 céndria mos.—Interés anual per término medio hasnero hoy, 12,62.

hoy, 12,62.

Los fondos se retiran á voluntad de los intinte resados con cinco dias de aviso. Administraci. Ne calle del Olivar, 6 principal (casa propia de la

ESTADISTICA.

Se hallan abiertas todas las clases preparave torias para dicha carrera en la acreditada Ac demia de la plazuela de Puerta Cerrada, núm as ro 17, cuarto principal. Horas de matricula, poe cuatro à seis.