

EL SIGLO INDUSTRIAL.

POLÍTICA, INDUSTRIA, FERRO-CARRILES, MINAS, COMERCIO, CIENCIAS Y ARTES, ECONOMÍA POLÍTICA.

Este periódico sale todos los lunes.
Se suscribe en las principales librerías, tanto de la capital como de las provincias.
No se admiten suscripciones por menos de tres meses en España, y de seis fuera de ella.
Ni correspondencia que no sea franca de porte.

Precios para toda España.

Por tres meses.....	12 rs.
Por seis.....	22
Por un año.....	40
Un número suelto.....	10 cts.

Para el extranjero.

Por seis meses.....	28 rs.
Por un año.....	50

Para Ultramar.

Por seis meses.....	2 ps.
Por un año.....	4

Los *anuncios* se pagarán á precios convencionales, y sólo se reciben en la Redacción, Turco, 10, cuarto 2.º
La Dirección se reserva el derecho omnímoto de rehusar la inserción de cualquier anuncio, sin dar explicaciones á los interesados.

RESÚMEN.

I. REVISTA SEMANAL.

II. EDITORIAL. — Camino de hierro de Zaragoza á Pamplona. — Suelos. — Canalización del Ebro. — El brasero y la rejilla para el coke. — Suelos. — Ferro-carriles portugueses.

III. VARIEDADES. — Influencia de los caminos de hierro en la riqueza pública.

IV. CRÓNICA.

V. ANUNCIOS.

VI. BOLETINES.

ERRATA.

En el número anterior hemos dicho por *errata* que el Sr. Salamanca se había encargado de la construcción del camino de hierro de Zaragoza á Pamplona mediante la cantidad de 445.000 francos por kilómetro. Debe leerse 145.000 francos. El segundo artículo, que publicamos hoy, disipará por otra parte cualquiera duda que sobre este punto puedan abrigar nuestros lectores.

REVISTA SEMANAL.

La situación general de los negocios ha mejorado durante la pasada semana, sin que por eso falten en el mundo político nubes que pueden cubrir en breve tiempo la claridad actual del horizonte.

La cuestión de Congreso europeo entra en una nueva y más consoladora fase.

Ante las simpatías de la opinión y ante la necesidad evidente de un arreglo, se cree que cambiará en breve la actitud de ciertas potencias y hasta se asegura que el duque de Brabante dará á su viaje por Inglaterra el importante objeto político de obtener la aquiescencia del gobierno inglés.

Este cambio probable no puede menos de reflejarse en la vida comercial, inspirando mayor confianza para lo porvenir.

El conflicto de Holstein, que parecía perder su mayor importancia por el propósito atribuido al gobierno danés de no defender con las armas la posesión de los ducados, ha recobrado sus lastimosas proporciones, desde que un despacho telegráfico anunció que el rey de Dinamarca, ha

llamado al servicio activo á los licenciados de su ejército, y que se propone defender en el Holstein el honor de la monarquía.

Todavía no se nota fuera de Alemania el efecto de esta noticia, que en el caso de confirmarse con todo el carácter que la da el telégrafo, no podrá menos de producir serios resultados, si quiera sea únicamente por el considerable aumento de gastos que supone la sola iniciación de una guerra.

El empréstito francés ha causado en las transacciones del vecino imperio una impresión ligera y transitoria que nos explicamos por las condiciones generales en que hoy se encuentra la Francia, y por lo conveniente de alguna de las formas, bajo las cuales se supone que ha de realizarse el empréstito.

Tres ó cuatro son en efecto las ideas que respecto de esta operación han circulado. La primera consistía en realizar el empréstito por suscripción, fijando un tipo como generalmente ha sucedido hasta ahora; la segunda suponía que el empréstito ha de concederse sin fijar tipo adjudicándolo al que ó á los que lo verifiquen con apreciación más ventajosa; según la tercera se reservaría el empréstito exclusivamente á los que cobran rentas por valores públicos. No ha faltado por último quien asegure, aunque ya con menos fundamento, que el empréstito se otorgaría totalmente á dos, ó tres casas ó á varias importantes sociedades.

De todos modos ni los valores han desmerecido en Francia gran cosa desde que se anunció el empréstito, ni los cambios acontecidos se deben á la influencia de tal anuncio.

Tampoco ha habido en Inglaterra muy importantes alteraciones. La situación de aquellos mercados es sin embargo violenta en el fondo, ya por lo que tarda la crisis metálica en ser completamente dominada, ya también por la prolongación de la guerra en América, y ahora más principalmente por las últimas y graves noticias que comunican un recrudecimiento en la insurrección de la India.

Puesto que acabamos de mencionar la crisis metálica, debemos repetir que nada puede temerse en España, donde como dijimos hace ocho días el dinero abundaría ya sin la deplorable lentitud con que se procede á su nueva acuñación.

La situación del Banco de España no permite imaginar ahora un conflicto. La de la política en general debe inspirar confianza en la duración relativa del actual orden de cosas. Conveniente y utilísimo será por lo tanto que el ministro de Ha-

cienda confirmando lo que ayer se ha dicho en muchos círculos financieros, aborde por fin el arreglo de algunos valores, con lo cual á más de honra para sí, alcanzaria para la nación nuevas fuentes de riqueza, y para el crédito público nuevos y seguros cauces donde pudiera este circular con más desahogo y más provecho que al presente.

CAMINO DE HIERRO DE ZARAGOZA A PAMPLONA.

ARTÍCULO II.

Muchos de nuestros lectores, admirados de las aserciones contenidas en el artículo publicado en nuestro último número acerca del ferro-carril de Zaragoza á Pamplona, nos han preguntado de dónde hemos tomado los guarismos que en él citábamos.

Para satisfacer por completo su curiosidad, insertamos textualmente y á continuación los artículos 6 y 7 de los Estatutos de la Compañía de Zaragoza á Pamplona, y un extracto de la causa formada á M. Mirés.

EXTRACTO DE LOS ESTATUTOS DE LA COMPAÑÍA DE ZARAGOZA Á PAMPLONA.

ART. 6.º

«El Sr. D. José de Salamanca aporta á la Sociedad:

«La concesión del ferro-carril de Zaragoza á Pamplona, con el empalme de que se ha hecho mérito con el camino de Madrid á Irun en Alsásua, ó en cualquier otro punto que se designe; cuya concesión resulta del acta de adjudicación que tuvo lugar en 6 de Octubre de 1857, aprobada por Real decreto de 9 del mismo mes; y por lo tanto, el Sr. Salamanca traspasa á la Sociedad todos los derechos y privilegios anejos á la concesión expresada.

«El Sr. Salamanca contrata con la Sociedad la construcción del referido camino de hierro, obligándose á entregarlo á la misma, completa y perfectamente concluido, en los plazos y según las condiciones de que se hará mención, con el material fijo y móvil, las estaciones, talleres, terrenos, telégrafo eléctrico y demás accesorios, todo de conformidad con el pliego de condiciones de 24 de Agosto de 1857.

«El Sr. Salamanca se obliga á entregar á la Sociedad dicho camino entera y perfectamente concluido, con material fijo y móvil, en estado de poderlo explotar por completo, en la parte comprendida entre Zaragoza y Pamplona, en el año de 1860, renunciando á cualesquiera otros plazos más

largos que resulten de la concesion, ó que puedan serle acordados por el Gobierno.

»La entrega provisional se hará por secciones, á medida que se hallen acabadas, y cada una de ellas habrá de estar provista del material necesario para poderla explotar provisionalmente.

»Esas secciones se dividirán como está prescrito en el pliego de condiciones :

»1.^a Del punto de partida, á las inmediaciones de Zaragoza á Tudela.

»2.^a De Tudela á Tafalla.

»3.^a De Tafalla á Pamplona.

»4.^a De Pamplona á Alsásua ó Iruñun, ó á cualquier otro punto que se fije para el empalme con el ferro-carril de Madrid á Irun.

»El Sr. Salamanca se obliga á llevar adelante las obras con una actividad tal, que asegure su ejecucion en el plazo convenido.

»Mientras que eso se efectúa, la Compañía tendrá derecho de hacer que ingenieros elegidos por ella examinen el mérito y el valor de las obras.

»El Sr. Salamanca se compromete además formalmente á entregar el referido camino de hierro libre de toda carga, de manera que en el momento de la toma de posesion, de que se hará mérito, se halle exento de toda clase de cargas, deudas é hipotecas, como tambien de cualesquiera otros compromisos. Asimismo se compromete el Sr. Salamanca á salir responsable á la Sociedad de toda clase de disensiones y de reclamaciones promovidas por quien quiera que sea, y á entregar el recibo de cualquier suma que pudiera deberse y que tuviese relacion con la empresa de dicho camino.

»El Sr. Salamanca se obliga á construir el ferro-carril de que se trata, por el precio de 200.000 frs. por kilómetro de longitud efectiva de dicho camino, estimada aproximadamente en el pliego de condiciones en 187 kilómetros y 66 metros; quedando además á favor del mismo la subvencion concedida por el Gobierno, que resulta de lo concesion, y que queda propiedad del Sr. Salamanca y cobrará directamente del Gobierno.

»La Sociedad pagará las sumas que debe entregar al Sr. Salamanca, del modo siguiente :

»La cuarta parte, en el mes siguiente á la fecha del decreto de autorizacion de la presente Sociedad ;

»Otra cuarta parte, á los seis meses de la fecha de dicha autorizacion ;

»La mitad del saldo, en el acto de la entrega definitiva ;

»Y la otra mitad, seis meses despues.

»En cuanto á la seccion de Pamplona al punto que se designe para el empalme con el camino de Madrid á Irun, si la direccion del trazado se cambiase, y ese cambio fuese ventajoso para la Sociedad, en el caso de que la ejecucion de las obras presentase nuevas dificultades que exigiesen aumento de gastos, se determinará por peritos nombrados por una y otra parte el aumento de precio que deba acordarse para dicha seccion, aumentándose entonces el capital social por la suma correspondiente, previa la autorizacion del Gobierno.

»El Sr. Salamanca habrá de ejecutar dicha seccion de Pamplona al camino de Madrid á Irun, en condiciones idénticas á las de la linea principal, salvo lo que acaba de expresarse en cuanto á fijar un suplemento de precio, si hubiere lugar á ello, y en un plazo que se fijará igualmente segun el parecer de peritos y en vista del trazado que se haya adoptado definitivamente.

»La aportacion y contrato de construccion que quedan mencionados se someterán para su ratificacion á la primera Junta general de accionistas, que podrá disponer respecto á ese punto toda clase de exámen.

»Cuando la primera Junta general haya aceptado esta aportacion y contrato, se efectuará el

pago de las cantidades que han de entregarse al Sr. Salamanca, de conformidad con las condiciones de que va hecho mérito, convirtiendo el capital comanditario en acciones al portador con el 40 por 100 pagado.

ART. 7.^o

»Se fija el capital social en 152.000.000 de reales, ó sean 40.000.000 de francos, al cambio de 19 reales por cada 5 frs.

»Ese capital estará representado por 55.000 acciones de 1.900 rs. ó 500 frs. cada una, y por un capital efectivo de 12.500.000 frs., ó 47.500.000 reales en obligaciones al portador con interés fijo y amortizacion determinada dentro del período de la concesion y con hipoteca de las obras y rendimientos del ferro-carril ó ferro-carreles de esta Sociedad, las cuales se crearán y emitirán en la forma que determine el Consejo de Administracion.

»La suma del importe de todas las obligaciones emitidas, no podrá nunca exceder de la mitad del capital realizado de las acciones de la Sociedad.

»En el caso de que la proporcion fijada por el artículo 7.^o de la ley de 11 de Julio de 1856 entre el capital en acciones y el efectivo en obligaciones se modificase, la Sociedad queda facultada para aplicar las nuevas disposiciones legislativas.

»Las acciones se extenderán de modo que puedan negociarse en las plazas de España, de Francia, de Inglaterra y de Alemania.»

EXTRACTO DE LA CAUSA FORMADA AL SR. MIRÉS.

»El Sr. Presidente.—Hay tambien el negocio del ferro-carril de Pamplona acerca del cual no se podia citar testigo alguno. ¿En qué época trató V. con el Sr. Salamanca?

»M. Mirés.—El 16 de Agosto de 1859.

»El Sr. Presidente.—¿En qué precio?

»M. Mirés.—Compré la concesion del camino cuyos gastos de construccion se calcularon en 145.000 frs. por kilómetro ; pero no debe olvidarse que yo hacia la compra por mi cuenta y riesgo y que me constituia deudor al Sr. Salamanca de 27.000.000 de frs.

»El Sr. Presidente.—Los Estatutos de la Sociedad anónima formada entre el Sr. Salamanca y V., tienen la fecha de 11 de Octubre, y en dichos Estatutos hay una cláusula que hace subir á 200.000 frs. por kilómetro el precio del camino.

»M. Mirés.—Indudablemente.

»El Sr. Presidente.—El día 9 de Enero de 1860 hubo en Madrid una junta de accionistas en la cual se aprobaron los citados Estatutos. ¿Quiénes eran los accionistas que componian aquella asamblea?

»M. Mirés.—¡Dios mio! Sr. Presidente, debo principiar por decir que los Estatutos fueron aprobados por un Decreto de S. M. la Reina de España. En España existen algunas reglas que son diferentes de las nuestras.... es un país que no está muy adelantado todavía.... y el Consejo de Estado de España introduce algunas cláusulas que no se admitirian en Francia. Ahora bien, es posible que cause admiracion aquella junta de accionistas á la cual, lo confieso, no asistian más que fundadores ; pero yo no me he parado únicamente de las deliberaciones de dicha reunion. En definitiva yo no hacia más que vender en tanto.... un camino de hierro que habia comprado en tanto.

»El Sr. Presidente.—Pero el Gobierno español no hizo más que sancionar las deliberaciones de la pretendida junta de accionistas.

»M. Mathieu, (abogado).—Al autorizar la Sociedad anónima reasumia en sí toda la responsabilidad.

»M. Mirés.—En definitiva, á la junta de Madrid asistieron setenta accionistas.

»El Sr. Presidente.—Pero ¿cómo podian existir accionistas en Enero, cuando hasta el 7 de Marzo siguiente no abrió V. la suscripcion pública?

»M. Mirés.—¡Oh! en cuanto á la forma, si se juzga con arreglo á nuestras costumbres y leyes francesas, declaro que era anómala ; pero en fin, estaba en armonía con las leyes y los procedimientos que se acostumbran en España.

»El Sr. Presidente.—Pero la Sociedad se constituia y reunia sus capitales en Francia.

»M. Mirés.—Lo repito, que nada he ocultado ; he dicho que el kilómetro vendria á salir á 200.000 francos, y era muy barato si se compara con el camino del Norte de España, que vendrá á costar 240.000 frs. próximamente por kilómetro.

»En fin, ruego al Tribunal no olvide que para dar la mayor seguridad á los suscritores les decia: «Si para el 1.^o de Enero de 1862, las acciones no están á la par, me comprometo personalmente como gerente y bajo la garantía de mi fortuna personal, á volver á tomar las acciones á 500 francos.» Siempre repito lo mismo ; que he defendido constantemente los intereses de mis comitentes ; temo que se me tome por el San Vicente de Paul de la industria.

»El Sr. Abogado imperial.—Nada de equívocos ; usted se comprometió como gerente y no personalmente.

»M. Mathieu.—Pero uno y otro son la misma cosa ; el gerente es el hombre y el hombre es el gerente.

»M. Mirés.—¿Y no era en calidad de gerente como yo obtenia la comision que resultaba de la diferencia entre el precio de 145.000 y 200.000 francos por kilómetro, cuya comision abandoné á los accionistas con la más completa abnegacion?

»El Sr. Abogado imperial.—Creo que seria difícil conciliar este lenguaje de hoy con el aviso siguiente que se lee en el *Diario de los ferro-carreles*.

«A consecuencia de la cesion del ferro-carril de Pamplona, la Caja queda exenta de la obligacion que contrajo de rembolsar las acciones á la par. Los cesionarios del camino de hierro se han substituido, en cuanto á esta cláusula, á la Caja de los caminos de hierro.»

»M. Mirés.—Mi respuesta será sencillísima : se trata de un proyecto de tratado, ajustado entre el Sr. Salamanca y yo, y copiado ya en papel sellado. El Sr. Salamanca me lo envió á firmar, pero habiéndose presentado una dificultad sobre cierta cláusula, no llegó á firmarse. Esto sucedia en Enero de 1861. Todos los embarazos de la Caja proceden únicamente del negocio de M. de Pontalba, sin lo cual yo hubiera salido del paso.

»El Sr. Presidente.—Lo cierto es que los accionistas de Pamplona han creido que sus capitales se empleaban en la construccion del camino á razon de 200.000 frs. por kilómetros.

»M. Mirés (con vehemencia).—Pues qué, señor Presidente, habiendo obtenido una concesion bajo condiciones que me imponen desde luego la obligacion de pagar previamente 8 millones, y no habiendo ofrecido al público que se interese en el negocio hasta muchos meses despues, lo he de hacer sin ganar nada ! Ahora sí que vuelvo á sentir que no esté presente ningun hombre de negocios. Ustedes son unos magistrados inteligentes, íntegros, pero no conocen las costumbres de los banqueros. ¿Cuánta razon tenian nuestras antiguas leyes en querer que cada uno fuese juzgado por sus pares ! Ante un tribunal compuesto de banqueros, lo que digo en este momento se comprenderia, porque no hay uno solo que no hubiese hecho lo mismo que yo.

»M. Mathieu.—No permita Dios que sintamos la ausencia del Sr. Salamanca del banco en que

se halla sentado M. Mirés; pero lo cierto es que debía recibir la mitad de la comision censurada por la acusacion... Pues qué, ¿no se comprende que la Caja garantizaba el negocio? Y además, supongamos que el camino, en vez de costar 145.000 frs. por kilómetro costase más de 200.000 —y eso es precisamente lo que todavía no se sabe,—¿no es la Caja la responsable?..... Es un contrato á destajo y nada más.»

De modo que no puede dudarse:

1.º Que D. José de Salamanca se obligó por contratas ó destajo, á construir enteramente los 187 kilómetros 66 metros que miden en la totalidad los cuatro trozos de que consta la línea de Zaragoza á Pamplona, á razon de 200.000 francos por kilómetro, ó sea por la cantidad total de 37.413.200 frs.

2.º Que excediendo á 40.000.000 frs. el capital social de la Compañía de Zaragoza á Pamplona, los accionistas de esta Compañía no pueden ser condenados á aumentar su capital.

3.º Que este aumento no podia ser motivado sino por la modificacion del trazado de Pamplona á Alsásua y con arreglo á estimacion de peritos nombrados de comun acuerdo por los accionistas y por el Sr. Salamanca, que es á un mismo tiempo, *concesionario, fundador, contratista de las obras, presidente del Consejo de Administracion y banquero de la Sociedad.*

En ninguna de las Memorias leídas en las juntas generales de accionistas celebradas desde la publicacion de los Estatutos, se halla nada que pueda hacer sospechar que las contratas á destajo hayan cesado de tener toda su fuerza y valor, y por lo tanto los accionistas han debido quedar muy sorprendidos al leer en la Memoria de 1862 el siguiente trozo, en el cual sin motivo ni razon alguna se propone el aumento del capital social.

«En medio de esto no olvidó el Consejo *que era preciso construir la cuarta seccion desde Pamplona á Alsásua*, y en esta prevision y con conocimiento del Gobierno, resolvió emitir 27.906 obligaciones de á 1.900 rs. (500 frs.), cuya cantidad nominal es equivalente á la subvencion cobrada hasta ahora. Para esta operacion nos hallábamos facultados por la ley de 11 de Julio de 1860 y por el párrafo 4.º, artículo 7.º de nuestros Estatutos, y autorizados tambien por las resoluciones de la última junta general.

«Con el resultado de esta operacion de crédito, no sólo podremos responder á las obligaciones que ha de imponer la construccion en el año corriente, sino que nos sobrarán recursos para el venidero.»

¿En qué consiste que el Consejo de Administracion, que no ha olvidado la necesidad de construir la cuarta seccion desde Pamplona á Alsásua, ha podido olvidar que el Sr. Salamanca estaba obligado á ejecutarla? ¿Acaso el Sr. Salamanca ha entregado á los accionistas los dos millones de francos que se le destinaron por el señor Mirés? ¿Les ha entregado los 16.000.000 que ha recibido por la subvencion del Gobierno, para que haya cesado la obligacion en que estaba de ejecutar las contratas?

Sin duda en aquella época toda la atencion del Consejo de Administracion y de los accionistas se hallaba absorbida por la brillante perspectiva del *patriótico* proyecto de los Alduides, cuyo menor inconveniente era el de sacrificar á San Sebastian ó á Pasajes á la prosperidad de Bayona.

Y como en el año de 1863 el proyecto de los

Alduides estaba ya gastado, ha sido preciso, imaginar otro proyecto para distraer la atencion del Consejo de Administracion y de los accionistas respecto á las contratas á destajo.

Por eso hemos visto que en la última Memoria nada se dice del proyecto de los Alduides, pero se hace una magnífica pintura del que debe poner á Irurzun en comunicacion con San Sebastian. ¿Qué importan los derechos de la Compañía del Norte? ¿Qué importan los enormes gastos que serán necesarios para ejecutar ese ramal paralelo á la línea del Norte, de la que sólo estará separada la nueva por una distancia de 8 kilómetros? ¿Qué importa, en una palabra, el buen sentido? Antes que todo es indispensable tranquilizar el ánimo de los pobres accionistas.

En 1864 tendremos otro proyecto tan serio como los anteriores, y así iremos pasando los años hasta que se agote la paciencia de los accionistas.

CAMINO DE HIERRO DE LEÓN A PONTERRADA.

El día 25 de Noviembre último ha tenido lugar una junta general extraordinaria de los accionistas del ferro-carril de León á Ponferrada, cuyas decisiones no se han publicado aún; pero lo que de ellas se ha supuesto ha sido suficiente para alarmar á los pueblos que esperan con impaciencia la ejecucion de los compromisos contraídos por la Compañía.

La contestacion dada por el Sr. Alonso Martinez en la sesion del Congreso del día 11 del actual al Sr. Ulloa, diputado por Fonsagrada, no es la más á propósito para tranquilizar á los interesados en la suerte de esta Compañía. Dicha respuesta principia por esta frase cuya gravedad debe tenerse muy en cuenta: *El estado de la línea de León á Ponferrada no es muy satisfactorio*; y en seguida da á conocer que se han hecho algunos estudios, todavía incompletos, para cambiar enteramente la direccion del trazado, y que, por consiguiente el Gobierno no ha podido tomar decision alguna acerca de esta importante cuestion.

Si ha de concederse crédito á personas bien informadas, parece que la Compañía, mediante una indemnizacion bastante considerable, que se ha obligado á pagar al contratista de las obras, ha rescindido la contrata para la construccion del camino de León á Ponferrada, y la ha contratado con un nuevo empresario.

Como hasta ahora no se ha dado publicidad á las resoluciones de la junta general, no podemos entrar en apreciaciones de una situacion que ha llamado ya la atencion de los poderes públicos. Esperamos datos más positivos.

A estas líneas que ya teníamos compuestas podemos añadir ahora el siguiente suelto que leemos en la *Correspondencia* del 17 del corriente:

«En la reunion de diputados de Asturias, Galicia y León, celebrada ayer, se decidió nombrar una comision compuesta de los Sres. Castro, San Carlos y otros, para que se acerque al Gobierno, á fin de que este obligue á la empresa que debió hacer al propio tiempo que la seccion de Palencia á León, la de León á Ponferrada, tan importante para Galicia y Asturias, á cumplir con sus compromisos en el más breve plazo posible.»

FERRO-CARRIL DE MEDINA Á ZAMORA.

Los trabajos de esta línea continúan con acti-

vidad, y dicen algunos de nuestros corresponsales castellanos, que podria inaugurarse totalmente en el curso del mes de Marzo.

De esta suerte contaria Castilla á mediados del año próximo con una red ya muy importante de comunicaciones de todas clases.

DEUDA NACIONAL.

Parece que el actual ministro de Hacienda proyecta en efecto introducir reformas en uno de los valores, de cuyo arreglo se han ocupado últimamente los círculos financieros de Madrid. Para llegar á este arreglo el Sr. Lazcoiti, difiriendo del Sr. Salaverria, nombrará, segun nuestras noticias, una comision respetable que estudie el asunto, y que dé sobre él un dictámen en el cual han de fundarse los futuros trabajos legislativos, que llevará á las córtes el Sr. Lazcoiti, procurando con ellos abrir pronto á nuestros fondos las bolsas extranjeras.

CANALIZACION DEL EBRO.

¿Qué tiene que hacer el espíritu de partido en unas cuestiones que no deberian ser y no son realmente sino cuestiones de probidad y de aritmética? Deplorable juzgamos que ciertos hombres, honrados en su vida privada, ya pertenezcan á la oposicion, ya estén unidos al Gobierno, desconozcan las más vulgares reglas de la equidad cuando se trata de atacar á sus adversarios políticos.

No hace todavía muchos días que han empeñado el fuego de guerrillas algunos diarios de la oposicion con motivo de ciertos proyectos de ley que suponen tiene el Gobierno intencion de presentar á las Córtes, y señaladamente con ocasion del que creen ha de referirse á la Real Compañía de canalizacion del Ebro.

Esta Compañía que ha empleado en los trabajos hechos hasta ahora unos 90 millones de reales sin más recursos que los de sus accionistas, tuvo la desgracia de nacer antes de que se publicase la ley de 1855, cuyo objeto era fijar los principios generales á que deben someterse las relaciones mútuas y los respectivos derechos del Gobierno y de las Compañías encargadas de las obras de utilidad pública.

Aquella ley que abrió con su aparicion la era de las grandes empresas que han asegurado el desarrollo industrial y comercial de España, fué redactada por una generacion experimentada de hombres de estado y de negocios, los cuales convencidos de que era preciso pedir á la asociacion del crédito público y del crédito particular, la realizacion de estas considerables empresas, admitieron el fecundo principio de las subvenciones graduales y proporcionadas á la importancia de los trabajos ejecutivos.

Pero cuando se promulgó esta ley, la Real Compañía de la canalizacion del Ebro contaba ya cuatro años de existencia, y el Gobierno habia creído hacer bastante en favor suyo garantizándola un minimum de interés cuando llegase la época de la explotacion y mientras esta durase; dejándola reducida á sus propios recursos mientras se ejecutasen las obras.

La canalizacion del Ebro debia extenderse desde Zaragoza hasta el mar; y despues de haber ejecutado 257 kilómetros de trabajos hidráulicos

desde Escatron hasta el mar, es decir, las dos terceras partes del total trayecto de la canalización proyectada, resultó que la Compañía había gastado 80 millones de reales y agotado su capital.

En tal situación, la Compañía se dirigió al Gobierno y le dijo:

«Me habeis prometido unas ventajas que están sometidas á la condicion de ejecutar en su totalidad los trabajos de que me encargué; pero me encuentro en la imposibilidad de cumplir con esa obligacion. No os pido lo que la ley de 1855 concede á las Compañías encargadas de ejecutar las obras públicas, es decir, una subvencion calculada con arreglo á los trabajos ejecutados. Os pido únicamente: 1.º Que me autoriceis á poner en explotacion la parte de la canalización que he terminado, y eso despues de que mis obras hayan sido recibidas por vuestros ingenieros. 2.º Que me garanticeis una parte proporcional del minimum de interés estipulado en la ley de concesion.»

El Gobierno comprendió que no podia dar el golpe de gracia á una empresa que habiendo agotado todas sus fuerzas parecia en la demanda cuando aún le faltaban que recorrer las dos terceras partes de su camino. Se hallaban comprometidos demasiados intereses nacionales y extranjeros para que pudiera desatender unas proposiciones cuya aceptacion no era realmente más que un acto de justicia.

Entonces se entablaron unas negociaciones que dieron por resultado el proyecto de ley presentado á las Cortes el 12 de Mayo de 1859; pero la legislatura estaba para terminar y se cerró antes de que este proyecto pudiera discutirse.

No obstante, el Gobierno prosiguió su obra y exigió de la Compañía unos trabajos que no se hallaban comprendidos en el proyecto primitivo y estaban destinados á aumentar la solidez de las obras, y á hacer menos costosos, á la expiration de la concesion, los gastos de conservacion que entonces quedaran á cargo del Estado.

Pero la Compañía no podia satisfacer estas exigencias, y entonces una casa importante que se hallaba ya muy empeñada en la empresa de la canalización, ofreció proporcionar los fondos necesarios para la ejecucion de dichos trabajos supletorios; pero á condicion de que el Gobierno habia de garantizar, bajo la forma que juzgase conveniente, que una vez terminadas las obras, se reconocieran inmediatamente y se admitirian en su caso; y que se presentaria á las Cortes un proyecto de ley interpretando la ley de concesion en el sentido de una aplicacion parcial de la garantía de interés.

El Gobierno aceptó esta peticion y formuló su consentimiento por medio de la Real orden del 20 de Junio de 1860, la cual no pareció bastante explicita y se completó con la del 3 de Agosto inmediato.

Hé aquí, pues, un nuevo pacto hecho entre el Gobierno y la Compañía.

Confiada en lo tratado la Compañía, puso resueltamente manos á la obra, y á principios del año 1861 se hallaban ya terminados los trabajos supletorios cuya ejecucion costó unos 10 millones de reales.

Cumplido religiosamente el pacto en la parte que tocaba á la Compañía, exigió esta al momento que el Gobierno ejecutase también á su vez la parte de obligaciones que habia aceptado.

Cerca de un año se tardó en conseguir que se procediese al reconocimiento oficial de los trabajos. Al fin tuvo lugar esta operacion, y su resultado se hizo constar en un acta con fecha 20 de Noviembre de 1861. Posteriormente, los ingenieros que autorizaron la recepcion de las obras, las tasaron en 70 millones de reales.

La Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, aprobó lo propuesto por dichos ingenieros, y el Consejo de Estado, á quien varias veces se ha pedido informe, ha emitido un dictámen por el cual se reconocen los derechos de la Compañía y se indica un medio de trasformar la subvencion eventual estipulada primitivamente por la ley de concesion.

Dos años han trascurrido ya desde que se recibieron los trabajos, y la Real Compañía de Canalización del Ebro sigue esperando todavía que se presente á las Cortes el proyecto de ley estipulado por la Real orden del 3 de Agosto de 1860.

Habiendo terminado la historia de la Canalización del Ebro, preguntaremos: ¿qué es lo que esta Compañía puede tener de comun con la política de los hombres honrados.

En presencia de las obligaciones que terminantemente ligan al Gobierno y á la Compañía del Ebro; en atencion también á los sacrificios impuestos á la Compañía y realizados escrupulosamente por ella, la resolucion de esta cuestion no puede ser dudosa sino para los que tienen el triste valor de negar la evidencia y de proclamar el desprecio de contratos firmados por la Real mano.

EL BRASERO Y LA REJILLA PARA EL COKE.

En las calles de Madrid, donde se agitan incesantemente los vientos del Guadarrama, no es posible quejarse de la impureza del aire más que durante los rigurosos calores del verano que desprenden ó evaporan diversas emanaciones de las inmundicias en que el suelo se halla impregnado. Pero no puede decirse lo mismo respecto de las habitaciones á las que hasta ahora prestaba calor únicamente el antiguo, el clásico brasero,

El calor que por este medio se obtiene es en verdad tan escaso que para notarlo y sentirlo hay que cerrar muy exactamente puertas y ventanas, huecos que por otra parte se distribuian hasta hoy en las construcciones con cierta economía.

Nacian de estos hechos dos causas de envenenamiento.

1.º Desprendimiento realizado por el brasero del gas venenoso que los químicos llaman ácido carbónico y óxido de carbono. Todos sabemos en efecto que el suicidio consumado con las emanaciones del carbon encendido, es no sólo cosa conocida, sino hasta una moda en el vecino Imperio.

2.º Corrupcion del aire realizada en su paso por los pulmones que le cambian en ácido carbónico y le agregan miasmas pútridos. Todos hemos sentido alguna vez al penetrar por la mañana en una de esas alcobas oscuras en que aún abundan los cuartos de esta capital, una opresion, un mareo y una tendencia al vómito que son buenos testigos de aquellos hechos.

Esos grandes revolucionarios que llamamos ferro-carriles ejecutarán pues una obra muy meritoria el día en que causen la desaparicion del brasero, que es un verdadero enemigo doméstico.

Contamos con que el brasero apoyándose en la

rutina, encarecerá los servicios que ha prestado y no cederá el puesto fácilmente, pero acabará por cederlo, y no tardará en ir á juntarse con el velon que también prestó sus servicios, y que no por eso ha dejado de huir y desaparecer ante los destellos del gas y la luz de las bugías, contentándose con ocupar como ocupará el brasero un lugar en las tradiciones y cuentos nacionales.

Llegó el reinado del carbon de piedra. Antes de mucho los caminos de hierro harán circular por todos los ámbitos de España y á precios sumamente módicos el producto de las ricas minas en que abunda el reino de Leon y también de las que encierran en su seno Castilla la Vieja, Cataluña y Andalucía.

Hoy mismo á pesar del exorbitante precio á que se expende este notable combustible pagando derechos de aduana y el porte desde Inglaterra, hoy mismo se colocan en muchas casas aparatos donde el coke al quemarse ofrece además de un calor positivo y considerable, la ventaja de renovar el aire que se respira.

El coke necesita en efecto para su buena combustion que la rejilla que lo contenga se halle al extremo de un tubo que desemboque en el exterior de la casa ó esté colocada en una chimenea comun.

Sabido es que por un natural efecto de este fuego el aire interior, incesante é insensiblemente renovado al través de los intersticios de puertas y ventanas, es atraído por la corriente que se establece en el tubo ó la chimenea, y sale de la habitacion á medida que se va alterando su pureza.

Resulta, pues, que el brasero nos proporciona un calor insignificante y con él todo lo necesario para envenenarnos, mientras que la rejilla de coke, *prodigándonos* el calor purifica el aire de nuestras habitaciones.

Hay sin embargo en el coke otra condicion importantísima. Cuesta menos que el brasero.

Resulta de experiencias verificadas con el mayor esmero que en una habitacion en que el brasero gastaba en un día de quince horas 3 y medio reales, el coke hace solamente un gasto de 2 y medio reales, produciendo por tanto la economía de un real diario.

Esta economía realizada en un sólo invierno es mayor que el gasto ocasionado con la sustitucion del aparato de coke al brasero, gasto que se eleva únicamente á 100 rs., cuando lo que se quiere es instalar el uso del coke en habitaciones donde hay chimenea.

De todo lo dicho se deduce que desterrando el brasero á la boardilla y utilizando el coke, no sólo se logra más calor y se evitan enfermedades, sino que se constituye desde luego una renta anual de 100 rs., renta que será mucho mayor cuando en lugar del carbon inglés se use en Madrid carbon español.

No es verosímil que los propietarios inteligentes quieran ahorrarse en lo sucesivo el gasto insignificante y utilísimo de colocar chimeneas en los edificios que no las tengan. Las casas nuevas las tienen todas; y los inquilinos no tardarán en abandonar á ciertos caseros avaros que quieren subir perpétuamente el precio de sus fincas sin justificar el aumento de precio con el de comodidades, y procurarán desde luego habitar en casas nuevas donde aquellas comodidades compensen hasta cierto punto el precio del alquiler.

CAMBIO DE TÍTULO.

La compañía titulada *Banco hipotecario español* ha sido autorizada por decreto publicado en la *Gaceta* del 15 del corriente, á cambiar su título en el de *Sociedad Española general de Crédito*, fijándose el capital de esta nueva Sociedad en reales 100.000.000 representados por 50.000 acciones.

Suponemos que al solicitar este cambio la Compañía habrá comprendido que su antiguo nombre como el de otras diversas Sociedades no puede tener entera aplicacion en España donde es imposible por ahora la existencia de verdaderos *Bancos hipotecarios*, que en nuestro sentir deberían ser lo que fué en Francia el *Crédit foncier*.

Ya que cambiaba su nombre el antiguo *Banco hipotecario* debió en nuestro concepto escoger también uno que no se pareciera tanto al de otras Compañías, pues son hoy cuatro ó cinco las que sólo se diferencian en las combinaciones que han hecho de las cuatro ó cinco mismas palabras.

Segun nos han informado, los tenedores de las acciones del Canal de Isabel II que han salido amortizadas y premiadas, no saben á estas horas el modo y forma de presentarlas, despues de tantos dias como han trascurrido desde que se verificó el sorteo.

Las oficinas de la Direccion general de la Deuda no lo han anunciado por medio de los periódicos oficiales, como debian hacerlo, y este silencio nos induce á creer que tal vez no tengan las instrucciones necesarias para determinar sobre un asunto que afecta á los intereses particulares.

Rogamos, pues, al Sr. Barzanallana que tome las disposiciones convenientes para que salve este estado de cosas que deploramos.

ENSANCHE.

Parece positivo que la edificacion en el ensanche comenzará en las afueras de Atocha, aun antes que en la barriada que se proyecta á la izquierda de la Plaza de toros. Dentro de muy poco tiempo veremos en el primero de dichos puntos casas construidas por la sociedad belga, que posee allí considerables terrenos.

REAL COMPAÑÍA DE FERRO-CARRILES PORTUGUESES.

El 25 del pasado Noviembre se verificó en Lisboa la asamblea general de los accionistas de que consta la real Compañía de ferro-carriles portugueses.

Leyóse la Memoria del Consejo de Administracion, que contiene un capítulo titulado: *Consideraciones generales*, capítulo que insertamos en nuestras columnas. La penetracion y el buen juicio de nuestros lectores bastarán á hacerles conocer por solas estas consideraciones, que exponen los mismos directores de aquella empresa, las dificultades con que aquella tropieza y las pocas seguridades que tiene hasta ahora la Compañía de lograr éxito completo en lo porvenir.

Consideraciones generales.

Grande es la satisfaccion que experimentamos en estos momentos al anunciaros que los proyectos y las experiencias á que nos hemos sometido han llegado á convertirse en realidad: la vía férrea que va de Lisboa á Badajoz está ya concluida, y la de Oporto lo estará igualmente antes de cinco meses, á juzgar por la rápida marcha de sus trabajos.

Así, pues, quedará construida en Portugal una comunicacion de 506 kilómetros, antes de espirar los plazos fijados por el acta de concesion; este resultado, del cual pueden citarse muy pocos ejemplos, es debido al esclarecido apoyo del Gobierno de S. M., y á la enérgica actividad que ha desplegado el Sr. Salamanca, quien, preciso es confesarlo, ha hecho poderosos sacrificios para vencer las dificultades que obstruian la realizacion de la empresa, y para mantener en completo y asiduo trabajo, durante tres años, á cuarenta mil obreros.

Ya veis, señores, que la construccion de los caminos de hierro portugueses toca á su término.

Organizada el 5 de Setiembre de 1860, y encargada de construir dos líneas férreas, las cuales comprendiesen entre las dos 506 kilómetros, nuestra Compañía contaba ya con 135 kilómetros en explotacion á fines de 1862. El 24 de Setiembre de 1863 quedó terminada la línea que va desde Lisboa á Badajoz, y que comprende 276 kilómetros; en cuanto á la línea de Oporto, que se extiende hasta las riberas del Duero, podemos asegurar que podrá inaugurarse en el mes de Abril de 1864.

Solo nos faltará despues terminar los trabajos de la seccion de Villanova de Gaya, así como la construccion del puente de Oporto, para cuya obra el pliego de condiciones nos concede el término de un año más que para el resto de la línea.

En cuanto á los productos probables de la explotacion, nos hallamos, como el año anterior, precisados á juzgar conforme á lo que sucede en los caminos de hierro españoles, siendo de notar que el año 1863 no nos ha proporcionado ningun nuevo elemento bastante á que fundemos un cálculo de los ingresos probables que de la explotacion resulten.

En la frontera de España no hemos hallado comunicacion abierta, por cuya razon debiéramos haber esperado hasta el 24 de Setiembre, á fin de poner en explotacion nuestra línea hasta Badajoz, que sólo dista 6 kilómetros de la frontera. Ciertamente es que, gracias á la actividad con que se trabaja entre Badajoz y Mérida, la vía férrea está sentada en la actualidad en una extension de 25 kilómetros próximamente; pero no obstante, estamos aún muy lejos de poder contar con la línea de Badajoz á Ciudad-Real, que es la que debe constituir la prolongacion de los caminos de hierro portugueses, y para nosotros el más natural y poderoso afluente, por cuyo medio han de llegarnos las mercancías españolas.

La rapidez ejemplar con que se han llevado á cabo nuestros trabajos, hizo que nuestra vía férrea se haya abierto á la explotacion antes de que fueran concluidas las obras de las comunicaciones que en ella terminan.

El Gobierno de S. M. fidelísima ha decretado la construccion de los caminos necesarios para enlazar el interior del reino con esta gran vía de comunicacion que ha proporcionado al país; mas por desgracia marcha tan lentamente la construccion de estos caminos, que es de suponer pasará mucho tiempo antes de que se hallen terminadas por completo.

La explotacion provisional de caminos de hierro continúa aún á cuenta del Sr. Salamanca, y en las mismas condiciones que el año último. El servicio de los viajeros tropieza con el obstáculo

de la falta de comunicacion, el tráfico de mercancías apenas ha comenzado aún.

El ingreso que ha producido la línea que parte de Lisboa á Badajoz durante los diez primeros meses de 1863, asciende á 8.455 francos por cada kilómetro explotado, lo que equivale á un producto de 10,120 francos en un año.

En 1862 el producto era de 9.000 francos. Se ve, pues, que el aumento á favor del último año equivale á 1.120 francos ó sea 12 y medio por 100; aumento de ingreso que está muy lejos de representar el que tenemos derecho de esperar, tan luego como llegue á verificarse la inauguracion de las vías de comunicacion, que deseamos se realice sin tardanza.

En cuanto á la línea de Oporto, el Sr. Salamanca sólo ha abierto á la explotacion la seccion de 45 kilómetros de longitud, comprendida entre Estarreja y Villanova, cuya estacion hace provisionalmente el servicio de Oporto. Semejante explotacion, segun indicamos un año há, no tiene ni puede tener ninguna importancia positiva, y ya entonces expresamos un pensamiento, que en nuestro concepto, ofrecia grandes ventajas á la empresa como á la Compañía; este pensamiento se fundaba en el de abrir de una sola vez toda la parte comprendida entre Villanova y Coimbra.

La explotacion provisional, abierta á principios de Junio, entre Villanova y Estarreja, se limita á un servicio de viajeros, lo que ha producido un ingreso de 7.400 francos por cada kilómetro.

Os hemos dado á conocer, señores, la verdadera situacion en que nos encontramos. No dejamos de confesar que la construccion de los caminos de hierro portugueses, por la rapidez con que siempre han marchado, ofrece el inconveniente de que los ingresos de exportacion serán escasos durante los primeros años, pues si bien es cierto que hemos trabajado con mucha asiduidad, todo en cambio ha marchado lentamente á nuestro alrededor, y sin duda experimentaremos las consecuencias de la tardanza que se observa en las obras de las vías de comunicacion con el interior del país, y con el camino de hierro español, que deben proporcionarnos un tráfico ventajoso.

Este inconveniente más de que nos quejamos es esencialmente momentáneo, y os lo hemos indicado con el objeto de ponerlos al abrigo de toda falsa interpretacion que pudiera hacerse sobre los ingresos probables de los caminos portugueses, despues de los ingresos actuales. Ningun acontecimiento real ha venido á alterar la confianza que abrigamos acerca del resultado que el porvenir reserva á nuestra empresa.

Para terminar os pedimos la aprobacion del dictámen que hemos sometido á vuestro criterio, así como la de las cuentas de 1862.

Al mismo tiempo os pedimos, señores, la confirmacion de los poderes que el año anterior os dignasteis concedernos.

Resoluciones de la asamblea general tomada por unanimidad.

1.º El dictámen del Consejo de Administracion así como las cuentas de 1862 que le acompañan, quedan aprobados.

2.º La asamblea general autoriza al Consejo de Administracion á que haga uso de las facultades mencionadas en el art. 26 de los estatutos que

ha leído ante la asamblea, con tal que estas resoluciones merezcan la adhesión de quince miembros, cuando menos del Consejo.

VARIEDADES.

Pusimos no há mucho en conocimiento de nuestros lectores la notable Memoria escrita por el Sr. Luxan, sobre la última exposición universal y publicamos en *El Siglo* con mucho gusto los fragmentos que podían interesar particularmente á cuantos deseen la prosperidad de España. Indicamos entonces y repetimos ahora que con aquella Memoria conquistó el antiguo Ministro de Fomento un puesto importante en esa pléyade de ingenieros economistas que tanto honran á nuestra generación, y entre los cuales figuran en primera línea el ilustre químico Hoffmann solicitado hoy con empeño simultáneo y ardiente por las universidades de Londres, de Berlín, y de Bonn, así como M. Eugenio Flach, que tan gloriosa participación ha tenido en la construcción de la red de los ferro-carriles franceses.

Siempre deseosos nosotros de que *El Siglo Industrial* publique oportunamente todo lo que presente un carácter de verdadero interés para España, esperamos tan sólo á que acabe de publicarse la Memoria de M. Hoffmann sobre las industrias químicas que enviaron sus productos á la exposición de Londres y extractaremos inmediatamente después cuanto en ella se refiere á la industria española.

Mientras tanto anunciamos á nuestros lectores que hemos recibido hoy un libro de M. Eugenio Flach, titulado *Los Caminos de Hierro en 1862 y 1863* obra que nos parece magistral y de la que sin perjuicio de volver á mencionarla más determinadamente en nuestro número próximo, insertamos hoy el siguiente trozo, cuyo interés y fácil aplicación á las cosas de nuestra patria comprenderán sobradamente los lectores de *El Siglo* sin que nosotros lo encarezcamos.

DE LA INFLUENCIA RELATIVA DE LOS FERRO-CARRILES EN FRANCIA Y EN INGLATERRA SOBRE LA RIQUEZA PÚBLICA, SOBRE LAS COSTUMBRES Y SOBRE LA FUERZA VITAL DE LA NACIÓN.

Los caminos de hierro encontraron en Francia gran desigualdad en el salario de la mano de obra, desigualdad que los mismos caminos van haciendo que desaparezca progresivamente.

Donde quiera que los salarios se presentaban muy bajos, el trabajo venía á ser ardientemente solicitado; pero todos sabemos que lo mismo antes que después de construirse los ferro-carriles, ha sido el salario una medida bastante exacta del trabajo realizado. El trabajador que cobraba poco producía poco también, ya por falta de experiencia y por carecer de las nociones de su profesión, ya también porque no tenía el estímulo de la competencia, y más principalmente aún por la falta de un régimen alimenticio bastante á sostener sus fuerzas.

Las clases obreras estimuladas por la esperanza de la elevación de jornales, adquirieron rápidamente las cualidades necesarias para merecer aquel aumento. La agricultura que no había sabido sacar buen partido de la mano de obra disponible, sufrió momentáneamente por la falta de brazos. Pero la industria encontró nuevos recursos. Creció considerablemente la cantidad general de trabajo en toda la superficie del país; y hoy desaparece aquella herida que recibió la agricultura, primero porque esta logra pagando más altos salarios una cantidad proporcional de trabajo

superior al que antes la procuraba su personal, y después porque el uso de las máquinas comienza á extenderse y propagarse en las operaciones de cultivo.

Reconócese por todas partes que la actividad del trabajo ha seguido al aumento de salario.

Tal es el punto más visible de aquellos, por donde han influido los ferro-carriles en la riqueza pública de Francia. El resultado moral de haber mejorado así la existencia de la clase obrera, ha sido la disminución de la distancia que en la carrera del trabajo separa al que trabaja por cuenta propia del que lo hace por cuenta de otro. Hoy existe en efecto en la instrucción de los hijos del obrero, en el aspecto exterior de este, en su vida de familia, en los puntos de distracción á que más concurre, un adelanto que le acerca mucho al maestro.

Este aumento de trabajo, de riqueza y de bienestar, esta fusión de clases, no son verdaderas causas de otro aumento en las fuerzas vitales del país?

No han prestado los ferro-carriles en Inglaterra lo mismo que en Francia este importante servicio respecto del principal y grave interés que había en sacar partido de la mano de obra con un aumento de salario que corresponde al aumento de fuerzas físicas é intelectuales del obrero.

En Inglaterra era el país más laborioso. Las poblaciones pequeñas no se hallaban adormecidas en la tranquila posesión de tierras propias ó arrendadas; no reinaba la rutina en la agricultura y los brazos que se empleaban en el campo valían tanto como los del obrero de la ciudad. Las comunicaciones admirablemente preparadas y servidas, ya en el mar, ya en los canales y caminos habían nivelado previamente las condiciones del trabajo, la instrucción y los medios de existencia. Fué, pues, menor el empuje.

Los ferro-carriles franceses han procurado por otra por otra parte más homogeneidad. Eran antes considerables las distancias y limitados los medios de comunicación. Los caminos únicamente servían para el transporte de viajeros; apenas puede decirse que los ríos contribuían á él; el mar en manera alguna. Muchas comarcas no veían sino raras veces á los habitantes de las grandes ciudades, y el uso de los dialectos creaba también respecto del idioma limitaciones. La relación entre provincias situadas á largas distancias, si no eran nulas eran por lo menos muy raras. El mercado más inmediato era el solo regulador de la vida comercial, produciéndose por lo mismo considerables diferencias en los precios. Por una distancia de 100 kilómetros, un hectolitro de trigo costaba dos francos más ó menos. Sólo se consumía en el campo lo que la misma localidad producía, originándose de aquí un alimento poco variado é insuficiente por lo mismo. Eran pues nuestros paisanos bretones, gascones, normandos, provenzales de la Lorena, de la Alsacia ó de Picardía; pero sólo en las profesiones elevadas, en las grandes ciudades, en el ejército y la armada pertenecían realmente á su país entero, comprendían y amaban á la Francia.

Semejante falta de homogeneidad había disminuido nuestro valor moral y político. No había contrapeso para París; la capital arrastraba á las provincias en sus irreflexivos caprichos, en sus entusiasmos, en sus furores, y para obtener entonces la homogeneidad política se apelaba al país, queriendo contrarrestar la versatilidad de la capital á una forma de gobierno que representaba más bien la autoridad que la libertad.

Los ferro-carriles han introducido por todas partes una vida política más igual. Por todos los ámbitos de las provincias surgen ahora esperanzas y deseos de tener las instituciones y los establecimientos necesarios para acelerar la marcha

de la civilización. Nuestros amigos, nuestros rivales y hasta nuestros enemigos al considerarnos desde nuestras fronteras, advierten que somos más fuertes porque estamos más unidos.

Hubo por último otra circunstancia que vino á dar á los ferro-carriles en Francia una misión más importante que la que habían tenido en Inglaterra. La configuración del territorio y la situación geográfica de sus riquezas minerales colocaban á nuestro país en condiciones inferiores á las de sus vecinos, porque el coste del transporte absorbía demasiadas partes del precio de producción. Las industrias más importantes se detenían y desmayaban ante aquel obstáculo, reclamando protección contra vecinos que en este punto se hallaban mucho más favorecidos: si este estado de cosas hubiera continuado largo tiempo, la Francia como pueblo productor hubiera venido á ocupar uno de los últimos puestos en la industria europea. Los caminos de hierro la salvaron en aquella situación difícil, disminuyendo considerablemente la parte que absorbían los transportes en los productos industriales del país. Como consecuencia de esto, se ha podido abrir en parte la frontera y pronto se podrá sin riesgo abrirla completamente.

Tuvieron pues necesidad los ferro-carriles de respetar aquel gran interés transportando á bajos precios las primeras materias de la industria que tenían peso ó un volumen considerable aunque fuera escaso su valor. Para llenar este objeto hubo que emplear máquinas de gran potencia arrastrando pesados trenes; fué preciso un gran material, se necesitaron espaciosas estaciones. Tal ha sido otro de los rasgos característicos de los poderosos medios con que contaban las compañías francesas.

Bajo este concepto en ninguna parte caminó el progreso más rápido y más seguramente ni con más éxito que entre nosotros. A este objeto se encaminaban los perfeccionamientos que en la exposición de 1862 llamaron la atención de los ingenieros extranjeros. Con desden fueron acogidos al principio aquellos aparatos cuya potencia parecía desproporcionada para las condiciones del transporte en Inglaterra; pero los que conocían la Francia, comprendieron pronto que aquellos eran los verdaderos símbolos que debía enviar nuestra nación para representar la nueva era abierta por el tratado de comercio con la rebaja de los derechos de Aduana. El feliz resultado de estos poderosos motores es el que por todas partes inspira á los productores una emulación animosa. Estas máquinas son las que aproximan las cuencas carboníferas al lugar donde se consume el mineral, las que regularían los mercados satisfaciendo con abundancia las necesidades: las que permiten al litoral vender sus productos en el centro y al centro enviar el exceso de alguno de sus productos al litoral; por ellas, en una palabra, reemplazan los ferro-carriles franceses para las necesidades del trabajo el mar que rodea á la Inglaterra y las líneas de navegación en que tanto abunda este reino.

CRÓNICA.

Se activan extraordinariamente los trabajos en la línea férrea de Manzanares á Córdoba. Hoy son muchos miles de trabajadores empleados en varias secciones. Se espera que para fin de 1864 pueda irse directamente por el ferro-carril de Madrid á Cádiz. Cuando más no se retardará la conclusión de la línea sino hasta la primavera de 1865. En la actualidad emplea la Compañía constructora sólo en pago de jornales, cerca de siete millones mensuales.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

PAGO DE INTERESES Y DIVIDENDO.

SOCIEDAD GENERAL DE CRÉDITO MOVILIARIO ESPAÑOL.

2 Enero, cupon de las acciones 1.^a série, reales vellon **104,50** (frs. **27,50**).—Madrid, calle de Fuencarral, núm. 2.

COMPAÑIA DE LOS FERRO-CARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA.

1.^o Enero, cupon de las acciones, rvn. **57** (francos **15**).—Madrid, calle de Fuencarral núm. 2.

COMPAÑIA DEL FERRO-CARRIL DE TUDELA Á BILBAO.

Desde 1.^o Noviembre último se satisface el cupon de las acciones, á razon de rvn. **60**.—Bilbao.

COMPAÑIA DEL FERRO-CARRIL DE ZARAGOZA Á PAMPLONA.

Desde 1.^o Octubre se satisface el cupon de las obligaciones, á razon de rvn. **28,50** (frs. **7,50**).—Casa del Sr. D. J. de Salamanca, paseo de Recoletos.

COMPAÑIA DEL FERRO-CARRIL DE CÓRDOBA Á SEVILLA.

1.^o de Enero 1864, cupon de las acciones, á razon de rvn. **38** (frs. **10**).—Sociedad general de Crédito Moviliario Español, Fuencarral, 2.

COMPAÑIA DEL FERRO-CARRIL DE CIUDAD-REAL Á BADAJOZ.

2 de Enero 1864, cupon de las acciones, a razon de rvn. **57** (frs. **15**).—Puerta del Sol, 14.

COMPAÑIA DEL FERRO-CARRIL DE PALENCIA Á PONFERRADA.

1.^o Enero 1864, cupon de las acciones, **6** por **100**.—Salud, 13.

COMPAÑIA DEL FERRO-CARRIL DE MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA.

2 Enero 1864, cupon de las acciones, **6** por **100**.

2 Enero 1864, cupon de las obligaciones.—Florin, 2.

COMPAÑIA DE LOS FERRO-CARRILES DE MADRID Á ZARAGOZA Y ALICANTE.

1.^o Enero 1864, cupon de las acciones, rvn. **57** (frs. **15**).

1.^o Enero 1864, cupon corriente de las obligaciones, rvn. **28,50** (frs. **7,50**).—Baño, 3, sociedad Española Mercantil é Industrial.

COMPAÑIA REAL DE LOS FERRO-CARRILES PORTUGUESES.

1.^o Enero 1864, cupon y dividendo de las acciones, rvn. **76** (frs. **20**).

1.^o Enero 1864, cupon de las obligaciones, reales vellon **28,50** (frs. **7,50**).—Casa del señor D. J. de Salamanca, paseo de Recoletos.

SOCIEDAD ESPAÑOLA MERCANTIL É INDUSTRIAL.

1.^o Enero 1864, cupon y dividendo de las acciones, rvn. **95**.

COMPAÑIA DE LOS FERRO-CARRILES DE SEVILLA Á JEREZ Y CÁDIZ.

1.^o Enero 1864, cupon y dividendo de las acciones, rvn. **76** (frs. **20**).—Calle Caballero de Gracia, núm. 23.

COMPAÑIA DE CRÉDITO EN ESPAÑA.

1.^o Enero 1864, cupon de las acciones, reales vellon **28,50** (frs. **7,50**).—Calle Caballero de Gracia, núm. 23.

EMISION DE OBLIGACIONES.

COMPAÑIA DEL FERRO-CARRIL DE ZARAGOZA Á BARCELONA.

16 Diciembre, emision por subasta de **7.400** obligaciones al portador de pesos **100** cada una, con interés anual de 3 por 100 ó sea francos **15,75**, rvn. **60**, pagaderos 1.^o de Enero y 1.^o Julio.—Tiempo de la amortización, **90** años desde el mes de Enero próximo.—Precio mínimo de la susericion pesos **55** por obligacion.

COMPAÑIA DE CRÉDITO EN ESPAÑA.

Emision de **50.000** obligaciones de reales vellon **380** (frs. **100**) cada una, con interés anual de 5 por 100 (rvn. **19**).—Se suscribe, calle Caballero de Gracia.

JUNTAS GENERALES.

Banco de economías.—Domingo 27 del corriente.—Madrid, Pizarro, 19.

Ferro-carril de Zaragoza á Barcelona.—Dia 19 del corriente.—Barcelona, Casa Lonja.

Crédito Valenciano.—Dia 3 de Febrero á las 10 de la mañana.—Valencia.

Ferro-carril Compostelano de la infanta Doña Isabel.—Junta general extraordinaria, 16 de Enero.—Santiago.

Banco de Barcelona.—Junta general ordinaria, 2 de Febrero.—Barcelona.

Diez mil operarios trabajan actualmente en la linea de ferro-carril de Ciudad Real á Badajoz, y serán admitidos todos los que se presenten hasta completar el número de 16.000 que desea reunir la empresa.

Vencidas las dificultades que se oponian á la subasta del ferro-carril de Belmez á la linea de Ciudad Real á Badajoz, aparecerá muy en breve en la *Gaceta* el correspondiente anuncio.

ANUNCIOS.

SOCIEDAD GENERAL DE CRÉDITO MOVILIARIO ESPAÑOL.

Con arreglo á lo acordado por la Junta general de accionistas celebrada en Madrid el dia 11 de Mayo de 1863, el Consejo de Administracion tiene el honor de recordar á los señores tenedores de acciones de la segunda série que se ha de efectuar un desembolso de rs. vn. **380** (frs. 100) por accion del 25 al 31 de Diciembre actual.

El pago se hará con descuento de rs. vn. **24,70** (frs. 6,50) por accion, que representa el interés á 6 por 100 sobre los rs. vn. **760** (frs. 200) ya satisfechos, resultando que el desembolso liquido por accion será de rs. vn. **355,30** (frs. 93-50).

El Consejo de Administracion de esta Sociedad ha acordado igualmente satisfacer desde el dia 2 de Enero de 1864 el 6 por 100 sobre el capital desembolsado por las acciones de la primera série, ó sean rs. vn. **104,50** (frs. 27,50) á cada accion por intereses correspondientes al presente año de 1863, debiendo al efecto presentarse las acciones con carpeta duplicada.

Todos los pagos, como el cobro de intereses, se efectuarán en Madrid, en la Caja de esta Sociedad, calle de Fuencarral, núm. 2, todos los dias no feriados de diez de la mañana á dos de la tarde.

En Paris, en la Caja de la Sociedad general de Crédito moviliario, 15, plaza Vendôme.

En Bruselas, en las Cajas del Banco de Bélgi-

ca y de la Sociedad general para fomento de la industria nacional.

En Ginebra, en casa de los Sres. Lombard, Odier y compañía.

En Francfort, en casa de los Sres. Bethmann, hermanos.

El Secretario general, Ernesto Polack.

COMPAÑIA DEL FERRO-CARRIL

DE MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA.

El Consejo de Administracion de esta Compañia, pone en conocimiento de los señores accionistas, que el cupon de intereses de las acciones que vence en 1.^o de Enero de 1864, será satisfecho desde el siguiente dia 2 de Enero, á razon de 6 por 100 anual en Madrid, en la Caja de la Sociedad, calle del Florin, núm. 2.

Madrid, 25 de Noviembre de 1863.—Por acuerdo del Consejo administrativo, el Secretario, Antonio Cantero.

COMPAÑIA DE LOS FERRO-CARRILES

DEL NORTE DE ESPAÑA.

El Consejo de Administracion de esta Compañia, con arreglo á los artículos 48 y 53 de sus estatutos, ha dispuesto que desde 1.^o de Enero próximo se satisfagan á los señores accionistas el cupon de sus acciones que vencen en igual fecha, y cuyo valor al 6 por 100 anual es de 57 rs. vn., ó sean 15 frs. por accion.

Los cupones, que habrán de presentarse con facturas dobles, serán satisfechos en Madrid en las oficinas de la Compañia, calle de Fuencarral, núm. 2, y en Paris, en las de la Sociedad general de Crédito Moviliario, plaza de Vendôme, número 15.

Las facturas se facilitarán á los señores accionistas.

Madrid, 10 de Diciembre de 1863.—El Secretario general, Ernesto Polack.

EL INSEPARABLE

PARA 1864.

CALENDARIO GENERAL

aumentado

CON IMPORTANTES NOTICIAS

y una

GUIA DE LAS CALLES DE MADRID

Y SUS AFUERAS.

AÑO TERCERO.

PRECIO EOS REALES.

Se halla de venta en las librerías de *La Publicidad*, pasaje de Matheu; *Durán*, carrera de San Gerónimo, 8; *Leocadio Lopez*, calle del Carmen, 29; *almacen de papel de D. A. Saco*, calle del Horno de la Mata, 19; *Hernando*, calle del Arenal, 11; *Dochao*, calle de Jacometrezo, 63; librería de la *Viuda de Vazquez*, calle Ancha de San Bernardo; *Escribano*, calle del Principe 25, antigua librería de Mellado; *Moya y Plaza*, Carretas, 8; y en la imprenta de Manuel Galiano, plaza de los Ministerios, 2.

En provincias, en todas las principales librerías.

Por todo lo no firmado,

El Director, JOSÉ OLIVA.

EDITOR RESPONSABLE: D. MIGUEL ESTECAN.

1863. Imp. de M. Galiano, plaza de los Ministerios, 2.

BOLSA DE PARIS DEL 10 AL 16 DE DICIEMBRE DE 1863.

VALORES.	Precio anterior.	Jueves 10	Viernes 11	Sábado 12	Lunes 14	Martes 15	Miércoles 16
RENTAS.							
3 0/0 francés.....	67 50	67 55	67 05	67 20	67 15	67 15	66 40
España { Interior 3 0/0.....	52 3/4	51 1/4	51 1/8	"	51 1/2	51 1/2	"
Exterior 3 0/0.....	"	52 1/2	52	"	52 1/2	52	"
Diferido conv.....	"	"	"	"	47 1/4	47 1/2	"
Pasivo nuevo.....	52 3/4	"	"	"	"	"	"
ACCIONES.							
Banco de Francia.....	3350	3350	3350	3350	3350	3350	3350
Crédito mobiliario.....	1060	1065	1045	1051	1050	1047	1047
Id. id. español.....	650	635	617	622	622	618	621
Id. hip.....	1265	1270	1240	1240	1240	1250	1255
Compañía Transatlántica.....	525 75	"	510	517	510	517	516
Id. Parisiense de gas.....	1670	1678	1667	1667	1670	1670	1665
Almacenes generales.....	"	"	"	"	"	"	"
Sociedad inmobiliaria.....	510	510	510	515	510	505	500
Paris, Lyon, Medit.....	942 50	942 50	932 50	937 50	936 25	936 25	932 50
Mediodía.....	688 75	690	690	687 50	690	687 50	690
Norte.....	975	977 50	970	972 50	970	972 50	975
Oeste.....	506 25	506 25	507 50	510	505	505	506 25
Orleans.....	970	977 50	972 50	975 75	975	970	972 50
Este.....	475	480	480	475	475	478 75	480
Sociedad austriaca.....	598 75	400	395	400	400	401 25	598 75
Norte de España.....	527 50	528 75	520	520	521 25	520	520
Córdoba a Sevilla.....	"	"	"	"	"	"	"
Zaragoza.....	650	627 50	620	625 75	625	620	620
Pamplona.....	590	590	590	"	595	590	"
Barcelona.....	510	510	507 50	"	505	510	505
Sevilla, a Cádiz.....	485 75	485 75	482 50	477 50	481 25	481 25	481 25
Portugal, compañía real.....	487 50	472 50	485 75	460	465	465	482 50
OBLIGACIONES 500 f. 3 0/0							
Paris, Lyon, Medit., Int. 1.º.....	501 25	501 25	501 25	501 25	501 25	500	501 25
Mediodía, id.....	298 75	298 75	297 50	298 75	300	300	301 25
Norte, id.....	506 25	506 25	506 25	506 25	506 25	506 25	505
Oeste, id.....	296 25	296 25	295	295	295	295	296 25
Orleans, id.....	502 50	502 50	502 50	502 50	502 50	502 50	502 50
Este, dic.....	285	286 25	286 25	286 25	286 25	285	285
Norte de España, oct.....	256 25	256 25	257 50	257 50	255	256 25	257 50
Córdoba a Sevilla, enero.....	"	257 50	257 50	258 75	"	258 75	"
Zaragoza, id.....	268 75	270	270	270	270	270	270
Pamplona, oct.....	243 75	245	"	245	"	245	243 75
Sevilla, Cádiz, ant., enero.....	292 50	"	"	297 50	297 50	297 50	297 50
Id. id. n. nov.....	251 25	251 25	251 25	251 25	251 25	251 25	251 25
Momblanch a Reus, oct.....	240	"	245 75	242 50	242 50	242 50	242 50

CAMBIOS DE PARIS, DEL 18 DE DICIEMBRE.

	A VISTA.		90 DIAS.	
	P.	D.	D.	P.
Madrid.....	5 15	5 14	5 09	5 08
Barcelona.....	5 18	5 17	5 10	5 09
Cádiz.....	5 18	5 17	5 09	5 07 1/2
Bilbao.....	"	"	"	"
Londres.....	25 52 1/2	25 50	24 90	24 87 1/2
Amsterdam.....	215 5/8	215 3/8	211 1/4	211 3/8
Amberes.....	100 1/8	par	"	"
Hamburgo.....	190	189 3/4	187 1/2	187 1/4
Frankfurt.....	"	"	212 1/4	212
Viena.....	"	"	210	207 1/2
Trieste.....	"	"	209	207 1/2
Lisboa.....	"	"	5 51 1/2	5 50
Nápoles.....	99 3/4	99 1/2	97 3/4	97 1/2
S. Petersburgo.....	"	"	545	545

Oro en barras a 1000.....	3434 44	2 a 3 0/0 prima
Plata en barras a 1000.....	218 89	25 a 25 0/0
Onzas españolas.....	84 a	84 50
Id. mejicanas.....	81 a	81 50
Pesos de col. Ferdinandinos.....	5 45	a 5 60
Id. id. mejicanos.....	5 50	a 5 70

CAMBIOS.

PLAZAS.	Londres, 15 Diciembre.	Amsterdam, 7 Diciembre.	Hamburgo, 8 Diciembre.	Frankfort, 12 Diciembre.	Nueva-York.
Madrid.....	48 48 1/8	"	"	"	"
Paris.....	"	2/m	3/m 193 1/4	"	"
Londres.....	"	2/m	15 1	147 7/8	"
Viena.....	"	"	95	96 7/8	"
Petersburgo.....	"	"	28 3/4	"	"
Amsterdam.....	"	"	5610	99 3/8	"
Cádiz.....	"	"	"	"	"
Sevilla.....	"	"	"	"	"
Bilbao.....	"	"	"	"	"
Oro fino.....	"	"	"	"	"
Plata fina.....	"	"	"	"	"
Agio sobre el oro.....	"	"	"	"	"
Algodón.....	"	"	"	"	"

PRODUCTOS DE LOS FERRO-CARRILES.

LÍNEAS.	Longitud explotada.	VIAJEROS.	MERCANCÍAS Y VARIOS		TOTAL.	Semana correspondiente en 1862.	DIFERENCIA		Producto kilométrico.	PRODUCTOS.		DIFERENCIA	
			Gran velocidad.	Pequeña velocidad.			en más.	en menos.		desde Enero 1863.	desde Enero 1862.	en más.	en menos.
3 al 9 Diciembre, 1863.													
Norte de Madrid, Olaza.....	618	325.000,76	712.440,19	40.168,85	1.035.440,95	687.548,17	547.892,78	"	87.365,82	46.785.497,21	50.022.710,24	16.762.766,97	"
España { Beasain, Irun.....	59	28.255,24	"	"	68.424,09	"	"	"	60.471,55	"	"	"	"
Alicante.....	482	257.596,17	58.140,75	627.102,04	932.858,96	1.059.260,54	"	126.531,58	100.914,70	"	"	"	"
Madrid { Zaragoza.....	544	172.706,52	15.071,20	158.327,86	340.105,58	140.685,03	209.420,55	"	51.552,53	"	"	"	"
Red de Alcazar a Ciudad-Real y Córdoba.....	155	50.682,70	16.760,12	44.255,14	101.695,96	102.745,94	"	"	34.565,61	"	"	"	"
Córdoba a Sevilla.....	151	55.084,49	12.209,65	86.005,11	151.299,25	137.386,08	15.915,17	1.047,98	60.222,72	7.241.472,95	7.064.625,20	177.149,75	"
Sevilla, Jerez, Cádiz.....	159	162.075	49.400	"	357.105	"	"	"	117.109	16.449.565,11	15.118.752,96	1.225.612,51	"
26 Nov. al 2 Dic. 1863.													
Albacete a Cartagena.....	65	9.974,48	177,57	12.681,46	22.855,51	"	"	"	18.266,56	"	"	"	"
7 Nov. al 15 Dic. de 1863.													
Tudela a Bilbao.....	250	52.851,55	205.804,25	"	256.655,78	"	"	"	53.584,40	8.149.656,25	"	"	"

BOLSA DE MADRID DEL 14 AL 19 DE DICIEMBRE.

TÍTULOS.	Interés anual.	VALORES AL CONTADO.						
		Precio anterior.	Lunes 14	Martes 15	Miércoles 16	Jueves 17	Viernes 18	Sábado 19
3 0/0 consolidada int.....	0/0	Rvn.	"	"	"	"	"	"
3 0/0 id. ext.....	3	54 15	45 15	54	55 95	55 80	55 80	54
3 0/0 diferida.....	2	49 90	50	49 75	49 70	49 70	49 65	49 80
Mat. del Tesoro, interés.....	"	"	"	"	"	"	"	"
Deuda del personal.....	"	29 40	29 35	29 35	29 15	29 10	29	29 15
Id. amortizable, 1.ª cl.....	"	"	"	"	"	"	"	"
Id. id. 2.ª cl.....	"	50 60	50 50	50 50	50	50	49 75	29 40
Canal de Isabel II.....	8	112 00	112	112	112 25	112 25	112 25	112 25
Acciones de Obras púb.....	6	100	100	100	100	100	100	100
Oblig. para subvenc.....	6	99	99	99	99	98 95	98 75	98 75
Carreteras 1.º Abril 1850.....	6	101 50	101 50	101 50	101 50	101 50	101 50	101 25
Id. id.....	6	102 25	102 25	102 25	102 25	102 25	102 25	102 25
1.º Junio 1851.....	6	100 50	100 75	100 50	100 50	100 50	100 50	100 50
31 Agosto 1852.....	6	99 25	99 25	99 25	99 25	99 25	99 25	99 25
9 Marzo 1855.....	6	99	99	99	99	99	99	99
1.º Julio 1856.....	6	100	100	100	100	100	100	par.
Oblig. municipales.....	6	95 25	95 25	95 25	95	95	95	95
Banco de España.....	6	219	219	220	220	220 1/2	221	221
Banco de Barcelona.....	"	"	"	"	"	"	"	"
Mobiliario español.....	"	"	"	"	"	"	"	"
Sociedad esp.ª mercantil.....	"	121	121	121	121	121	121	121

ACCIONES DE LOS FERRO-CARRILES.

LINEAS.	Número de acciones.	Valor nominal.	Desembolso.	Fecha.	DIVIDENDOS.		ULTIMOS PRECIOS.	
					1862	1861	Fecha.	Precio.
Norte de España.....	200.000	Rvn.	Todo.	1 Enero	6 0/0	6 0/0	28 Nov.	107 d.
Isabel II.....	37.000	1900	2000	1 Marzo	0 0/0	6 0/0	"	"
Córdoba a Sevilla.....	"	1900	1900	1 Enero	"	"	"	"
Zaragoza.....	240.000	1900	1900	10 Ener.	6 0/0	6 0/0	"	"
Barcelona.....	"	1900	1900	Todo.	"	"	"	"
Pamplona.....	"	1900	1900	Todo.	"	"	"	"

OBLIGACIONES DE LOS FERRO-CARRILES.

LINEAS.	Número de obligacion.	Valor nominal.	Fecha.	Interés anual.	AMORTIZACION.		Ultima cotiz. Curso.
					Epoca.	Años.	
Norte de España.....	500.000	Rvn.	Octubre	Rvn.	Abril...	1845-1958	"
Isabel II, hipotecarios.....	5.000	15750	Enero...	600	"	"	"
Id. 3 0/0.....	50.000	1900	Octubre	57	"	"	"
Córdoba a Sevilla.....	24.576	1900	Enero...	57	Enero...	1956-1861	"
Zaragoza.....	1900	1900	Id.	57	"	1955-1860	"
Sevilla a Cádiz.....	1900	1900	"	"	"	1860-1907	"
Id. nuevas.....	1900	1900	"	"	"	1860-1961	"

CAMBIOS DE MADRID (19 de Diciembre.)

PLAZAS.	Daño al papel.	Beneficio al papel.	PLAZAS.	Daño al papel.	Beneficio al papel.
Alicante.....	1/8 d.	"	Leon.....	1/8 d.	"
Avila.....	1/4	"	Malaga.....	par	"
Badajoz.....	1/8 p.	"	Murcia.....	par	"
Barcelona.....	"	1/2 p.	Pamplona.....	par	"
Bilbao.....	1/8	"	San Sebastian.....	par	1/4
Burgos.....	1/4	"	Santander.....	par	"
Cádiz.....	1/2	"	Santiago.....	3/8 p.	"
Córdoba.....	1/4	"	Sevilla.....	1/4	"
Coruña.....	5/8	"	Valladolid.....	1/4	"
Granada.....	1/4	"	Zaragoza.....	1/4	"

PLAZAS EXTRANJERAS.

LONDRES.....	90 d — 49 65.
PARIS.....	8 d — 5 16.
HAMBURGO.....	8 d — "

BOLSAS EXTRANJERAS.

TÍTULOS.	Lóndres, 14 Diciembre .	Amsterdam, 12 Diciembre.	Hamburgo, 8 Diciembre.	Francfort, 12 Diciembre.	Ambrés, 15 Diciembre
España .	{ 5 0/0 exterior..	53 1/2 5/8	»	46 1/2	»
	{ Id. interior....	»	50 7/16	»	50 5/8
	{ Pasiva.....	33	»	45	»
	{ Diferida.....	»	46 5/4	»	46
	{ Certificados....	13 1/4	»	»	»
	»	»	»	»	»
Spanish doubloons.....	»	»	»	»	»
American eagles.....	»	»	»	»	»
Silver.....	»	»	»	»	»
Consolidado, 5 0/0.....	91 1/4	»	»	»	»
Renta 2 1/2 0/0.....	»	63 11/16	»	»	»
Standard Gold.....	77 9/77/101/2	»	»	»	»