

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

INDUSTRIA, MINAS, SEGUROS Y SOCIEDADES DE CRÉDITO.

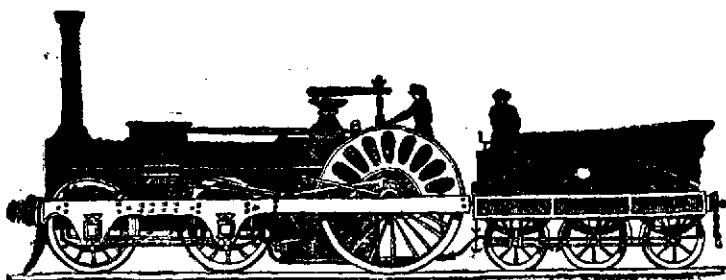
SALE LOS DOMINGOS.

ANUNCIOS.

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

Se reciben en la administración, Calle de la Visitación, 2, prat. desde las 10 de la mañana hasta las 4 de la tarde.

La administración no es responsable de las irregularidades del Correo, que no le juesen denunciadas un mes después de experimentarse el retraso.



SALE LOS DOMINGOS.

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

Por un año..... 100 rs.
Seis meses..... 50 .
Tres meses..... 30 .

En Ultramar y Estrangero.
Por un año..... 150 rs.
Seis meses..... 75 .

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

En Barcelona, se suscribe en la librería de Sala hermanos, calle de la Union.
En Paris, en casa de la viuda Denné Schmitz, 12, calle de Provence.

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

RESUMEN.

Navegación trasatlántica.—Productos de los ferrocarriles.—Circulación de los capitales en España.—Carril de Sierra Nevada.—Sobre el estado del ferro-carril del Norte.—Depósito del señor Font para las obras de la Puerta del Sol.—Situación del Banco de España.—Proyecto de ley de minas.—Parte oficial.—Correspondencia.—Novedades industriales.—Bolsas y boletines.

NAVEGACION TRASATLANTICA.

COMPANIA DE LOS SEÑORES CARRIQUIRI, CERIOLA, ETC.

Hace mucho tiempo que es conocida en España la utilidad de un servicio de navegación trasatlántica entre la Península y las Antillas. El acuerdo del gobierno y de las Cortes, el apoyo que en la opinión pública han encontrado cuantas tentativas se han hecho para organizarlo, son hechos reconocidos que atestiguan en alto grado la importancia que se ha dado siempre á esta cuestión, para que no necesitemos esforzarla con nuevos argumentos.

Cuando mas recordaremos que el comercio de la Habana, adquiriendo mayor desarrollo de día en día, reclama, como es natural, comunicaciones prontas, regulares y seguras. Al hablar de Cuba, es menester no olvidar que esta cuenta con mas de un millón de habitantes; que está surcada por caminos de hierro en toda su extensión; que sus

activos habitantes están en continuas y constantes relaciones con la metrópoli y que sus productos son los principales elementos del tráfico universal.

Suele decirse con frecuencia que nada hay mas elocuente que las cifras. Pues bien; si consultamos estas relativamente á la importación y esportación de la isla de Cuba, vemos que en 1853 las importaciones hanse elevado á la cifra de 27.789,800 pesos fuertes, y las esportaciones á la de 31.210,405; que en 1854 las importaciones han pasado de 31 millones, y las esportaciones de 52 y medio; y por último, que en los dos años siguientes, lejos de disminuir el tráfico ha aumentado en progresión continua. Se trata, pues, de un comercio de los mas importantes; del comercio de un estado de segundo orden, que tiene ademas la inmensa ventaja de ser susceptible de un inmenso desarrollo y de una gran elasticidad.

La Compañía que acaba de obtener del gobierno la concesión definitiva de la línea de navegación trasatlántica con una subvención por viaje que sube á 23,400 pesos fuertes por viaje redondo, tiene ante si una rica mina que explotar y tambien inmensos servicios que prestar al público. La descamos por nuestra parte grandes y legitimas ganancias, pero tambien tenemos que pedirla que introduzca grandes mejoras en los transportes marítimos que la España emplea hoy para su comercio con las Antillas.

Quisiéramos primero que estendiesen sus brazos hacia Puerto-Rico. Esta interesante colonia solo recibe hoy el correo á la ida: seria preciso que los buques de vapor tocasen en ella á la vuelta, ó que si los vientos se oponen á esta combinación que se estableciese al menos un servicio especial de vapor que uniera la isla de Puerto-Rico con el puerto de la Habana, de manera que las correspondencias de la primera llegasen al segundo la víspera de la salida del vapor para la Península. Esta es una de las mejoras que pedimos á la Compañía de vapores trasatlánticos, y esperamos que el gobierno la prestará el apoyo que necesite para llevarlo á buen término.

Esperamos mas aun: las importantes islas de Canarias debieran estar unidas entre sí, puestas en comunicación unas con otras y con la de Fernando Poó por medio de un vapor de mediana fuerza que llevara á Santa Cruz de Tenerife las mercancías y pasajeros con destino á las Antillas. Creemos que respecto á este punto nuestras indicaciones serán atendidas, y que muy pronto podremos asegurar como un hecho lo que hoy solo como idea anunciamos.

Por último, como el gobierno ha señalado á Cádiz como puerto de partida, de los vapores trasatlánticos españoles, la Compañía concesionaria está interesada en unir este punto por medio de dos líneas de cabotaje bien establecidas, las dos costas Oriental y

Occidental de la Península que cuentan puertos interesantes como Barcelona, Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga, Vigo y Santander. Tendrá además con esto la ventaja de poder ir á buscar pasajeros y mercancías para las Antillas españolas á Francia y hasta á Italia. Esperamos también que su atención se fijará en un punto de la mayor importancia para el porvenir de la España; nos referimos al establecimiento de un servicio de vapor entre Alicante ó Valencia y Marsella.

Todo el mundo sabe como se hacen hoy los viajes entre las respectivas capitales de Francia y España. Pueden verificarse por dos vías completamente distintas. Por la una, terrestre, el viajero se dirige de Madrid por Burgos ó Soria á Bayona: toma aquí el ferrocarril y por Burdeos se dirige á París. Gasta en el camino 80 horas, de las cuales 20 corresponden á Francia y 60 á España. El otro camino es el de Alicante ó Valencia, Marsella y Lyon. En tanto que el ferrocarril del Mediterráneo no esté terminado habrá personas que puedan dudar todavía entre los dos caminos y que no teman exponerse á los temibles vuelcos de las diligencias; pero fácil es conocer desde ahora que el verdadero camino de Francia será este último el día en que Madrid esté en comunicación directa con el Mediterráneo por medio de sus ferrocarriles.

La locomotora en 16 horas puede conducir á los viajeros desde Madrid á Valencia ó Alicante: 20 horas se necesitan para ir desde Marsella á París: de las 80 que hoy se gastan yendo por Bayona, quedan 44 para efectuar la travesía en vapor desde Alicante ó Valencia á Marsella. Es cierto que un buque que hiciera regularmente este servicio, como lo ejecutan los que se ocupan en la travesía del canal de la Mancha entre las costas de Francia é Inglaterra, no emplearía 44 horas en hacer la de Valencia á Marsella.

Hay pues aquí una nueva empresa que llevar á cabo y contamos para verla realizada con la iniciativa y la inteligencia de la Compañía concesionaria de los vapores trasatlánticos.

Pero, acaso se diga que pedimos demasiado á una sola Compañía. ¿No tiene bastante ya con lo que se la ha concedido, y se la quieren imponer nuevas cargas antes de saber como se manejará con las obligaciones que sobre ella pesan y los beneficios que estos puedan pro-

ducirla? No; porque la experiencia ha demostrado que las Compañías marítimas para obtener grandes resultados necesitan ser fuertes, activas é inteligentes: solo así pueden alcanzar grandes resultados, y por los datos que hemos tenido ocasion de ver y examinar estamos convencidos que la Compañía concesionaria reúne todos cuantos elementos se pudieran desear respecto á fuerza, actividad é inteligencia.

Se ha constituido con un capital de 60.800,000 reales representado por 32,000 acciones de á 1,900 reales cada una. Estas acciones no solo están ya hoy colocadas en su totalidad, sino que su capital está ya invertido y representado en su mayor parte por seis magníficos vapores que tienen unas 10,000 toneladas de capacidad y una fuerza de unos 1,200 caballos. El resto del capital está ó como garantía en poder del Tesoro ó destinado al capital en circulación.

Sabíamos pues, que se trataba de una Compañía nacional, única y de primer orden; además que nuestros cálculos hacen presagiar un magnífico porvenir.

En efecto, calculando por viaje 100 pasajeros, sin incluir en este número los soldados y emigrados, y el costo de la travesía por cada uno en término medio á 2,660 reales, tendremos por las seis travesías un producto bruto de reales vellón. 9.576,000

Las mercaderías, valores y otros fletes, calculando según las cifras de entrada y salida de los años anteriores, darán un total de 6.080,000

La subvención de 23,400 pesos fuertes por viaje redondo, sube á 8.424,000

Sumando estas tres cantidades nos dan un producto de 24.080,000 del cual hay que descontar los gastos que estimamos en números redondos en 13,300,000

Queda reducido á 10,780,000 producto líquido que la Compañía puede sacar de sus operaciones según nuestros cálculos. El interés, pues, que las acciones producirán según las anteriores cifras, que por cierto nada tienen de exageradas, pues hemos tenido cuidado de calcular todos los gastos posibles, el interés decimos es de 17 por 100. Véase como teníamos razón al confiar en el porvenir de la Compañía y en contar con ella para todas

las mejoras que deben llevarse á cabo en los trasportes marítimos de España.

(Por extracto) E. M. CUENDE.

PRODUCTOS DE LOS FERRO-CARRILES.

Cumpliendo la promesa que en el número precedente hicimos, vamos á ocuparnos del estado de las empresas de ferro-carriles, á últimos de junio ó primeros días de julio.

Resulta de los datos que tenemos publicados, que las empresas prosiguen mejorando sus productos, y que alguna línea catalana en decremento durante el mes de mayo, por efecto de la gran disminución del tráfico, hija de la crisis alimenticia y fabril, principia á reponerse, aumentando sus rendimientos.

Ya en otras ocasiones hemos hecho notar que los ferro-carriles de España nada perdían en su comparación con otros muchos del extranjero, en los primeros periodos de su explotación. Si atendemos por otra parte á la falta de condiciones bajo la cual se benefician y á la lentitud con que en nuestro país se realizan cierta clase de mejoras y adelantamientos, la situación financiera de las líneas férreas de cierto que deberá tomarse como muy satisfactoria. ¿Qué mas puede apetecerse que el aumento constante y progresivo de los ingresos, cuando las comunicaciones de segundo y tercer orden apenas mejoran los afluentes de las líneas principales? Y cuenta con que ese aumento tiene lugar en uno de los años más desdichados para nuestra producción y consumo, y por consiguiente para nuestro comercio.

En el ferro-carril de Madrid á Almansa, observamos un producto total de 490,836 reales 31 maravedises, para la semana del 27 de junio al 3 de julio corriente, mientras que en la semana correspondiente á 1856, se obtuvo el de rs. vn. 306,037 35, dando una diferencia favorable de 194.799. Esta diferencia es mayor aun que la respectiva á la primera semana de junio de 1857 sobre la misma de 1856.

En el ferro-carril del Grao de Valencia á Almansa, el crecimiento en los ingresos es también de suma consideración; puesto que la semana del 29 de junio al 5 de julio del año actual, arroja un aumento de 37,596 reales 8 maravedises. La diferencia á favor del ingreso total por el tiempo transcurrido en 1856, hasta el día 6 de julio, respecto á 1855, ascendía á 291,893, 14; y ahora te-

nemos que la respectiva de 1857, sobre el año último, en igual periodo, es de 394,676,15. Ciertamente que estos datos hablan por sí solos.

Vamos al ferro-carril de Andalucía entre Jerez, el Puerto y Cádiz. Hé aquí los ingresos que ha producido en los tres últimos meses del año: abril, 293,889; mayo, 397,588; junio, 396,077. En el mes de febrero los ingresos fueron no más de 202,263, y en el de marzo, 264,125. Es, pues, claro el aumento sucesivo en los productos de estas vías.

Los ferro-carriles catalanes arrojan los resultados que haremos notar. En el de Barcelona á Arenys de Mar, tenemos entre las entradas y salidas, las diferencias favorables siguientes: mes de enero, 5,675 duros; febrero, 3,956; mes de mayo, 8,718 y en el mes de junio, por último, la cantidad de 10,141 pesos fuertes. El progreso es visible, en el ferro-carril del Este.

En la línea del Norte ó de Barcelona á Granollers, los productos en todo el primer semestre pasado, han sido de 57,572 duros, y en el correspondiente á 1856, de 57,044; por manera, que solo resulta una mejora total, de 527 pesos. Mas debe tenerse aquí en cuenta lo que sobre crisis dejamos apuntado. Durante el mes de mayo, hubo una diferencia en contra del mismo, respecto á ese mes de 1856, de 1,649 pesos 730 milésimos, que ya se dejó notar en el mes anterior de abril. En el de junio, por el contrario, la diferencia es á favor del año corriente, llegando á 1,494 duros 352 milésimos.

En el camino del Centro ó de Martorell, la diferencia está á favor de junio del año presente, ascendiendo á 3,193 duros, y la total del semestre pasado, es de 11,381, sobre los ingresos del mismo semestre de 1856. En la línea de Barcelona á Zaragoza, la diferencia favorable en el mes de junio próximo pasado, respecto al de 1856, llega á 617 duros, y en todo el semestre también es favorable en 2,544 pesos fuertes.

En vista de los datos que dejamos consignados, es indudable, según dijimos al principio, que el estado de las empresas de ferro-carriles, cuyos productos publicamos en el número anterior, es en todas completamente satisfactorio y próspero en mayor ó menor escala; y todo ello augura los importantes beneficios que las empresas y el país reportarán en una época no lejana.

JOAQUÍN HERRERO.

CIRCULACION DE LOS CAPITALES EN ESPAÑA.

«Lo que falta en España no es ni la riqueza, ni el signo que la representa: de todos los países de Europa, ella es quizás hoy el mas rico en numerario, y las considerables esportaciones de dinero que se han verificado de un siglo á esta parte, se han dejado sentir tan poco, que actualmente según informes dignos de crédito, se calcula que una sola de sus provincias posee en numerario mas de 2,000.000.000 de rs.»

Así se espresa el Consejo de administración de la Sociedad general de Crédito inmobiliario español en la Memoria presentada en mayo último á la junta de accionistas. No responderemos ciertamente de la absoluta exactitud de estas apreciaciones; pero sí creemos que hay en ellas un gran fondo de verdad. Tanto es así cuanto que ya en noviembre del año pasado (1) emitimos ideas análogas. No tenemos, decíamos, tantos capitales como la Inglaterra; pero tenemos aun muchos mas de lo que á primera vista puede creerse; los capitales existen, lo que falta es el génio de la especulación.

Cuando LA GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO se ha lanzado á reflejar el incipiente movimiento industrial moderno en nuestro país, y á patentizar sus beneficios, uno de sus primordiales pensamientos, ha sido, y es sin duda, promover en la esfera donde su acción se estiende el gusto y el génio de las empresas financieras. Porque en nuestro territorio estaban poco menos que vírgenes muchos importantes veneros de riqueza; porque había y hay recursos y medios suficientes para ponerlos en explotación; y porque una gran nacionalidad como la nuestra, que encierra tantos y tantos elementos de esplendorosa vida, debe vivificarlos con su propia actividad.

No quereinos con esto hacer la mas leve protesta contra los especuladores extranjeros, que por fortuna han venido á dar ensanche y energía á nuestro movimiento económico. Todo al contrario: siempre habrán prestado y siempre podrán prestar inmensos servicios á los intereses del país, aunque solo se los considere como los activos estimulantes que dan vida y aliento á un cuerpo muerto ó entorpecido. Empero en esto como en todo el mal se encuentra al lado del bien; si los

(1) El capital y la industria en España, artículo inserto en el número 29, correspondiente al 9 de noviembre.

primeros impulsos de la vida industrial del Estado pueden recibirse sin reserva de manos extrañas, nunca estará exento de peligros graves, el que estas mismas manos gobiernen su desarrollo y sustentación. Y entre los hechos que pudiéramos citar en confirmación de este principio bastará que indiquemos lo que hace 20 años sucediera en los Estados-Unidos. Todo concurría para que la especulación y los capitales ingleses se trasportasen allende el Atlántico, para acometer cien y cien empresas industriales, y entre otras la construcción de caminos, de canales y de las vías férreas. Las importaciones inglesas en aquellos Estados, por causas que no es del momento indicar, superaban á las esportaciones; y cuando sobrevino un periodo de terrible crisis, se llegó á conocer que una parte principalísima de capital circulante, en la Union americana era todo de Inglaterra. Sustraído este capital circulante, fundamento y garantía de un estenso sistema de crédito, el mecanismo financiero no podía menos de trastornarse; y entonces ya fué imposible evitar las ruinas y catástrofes que son bien conocidas.

Acontece en la época actual un hecho muy digno de tomarse en cuenta. Hace bien pocos años, como es notorio, el génio de la industria y de la especulación ha estendido vigorosamente sus alas en el vecino imperio. La Francia es con razon el ancho corazón de la Europa entera; generosa y civilizadora, su eficaz iniciativa ha traspasado las fronteras; y por todas partes se han visto nacer y ejecutarse múltiples y gigantescos pensamientos industriales; por todas partes se han emprendido las obras públicas en la mas vasta escala; la industria y el comercio han adquirido colosales proporciones, caminos de hierro, talleres, fábricas, navegación, todo, en fin, ha recibido un impulso grandioso, desconocido hasta la época presente. Empero las fuerzas del cuerpo social, como las del cuerpo humano, tienen un limite; mas estenso sin duda, pero que en vano se intenta esceder. Así es, que habiendo abarcado la Europa financiera, y con especialidad la Francia, de donde ha partido el mayor impulso, mucho mas trabajo del que buenamente puede ejecutar, su estado presente es difícil y embarazoso; el limite de sus compromisos y obligaciones ha superado en gran parte el limite de sus recursos. Tal es el hecho á que nos hemos referido, y que entre otros efectos causa á no dudar el decaimien-

to de los valores industriales en la plaza de París principalmente.

No nos detendremos á discutir hasta que punto semejantes obligaciones escuden á los recursos disponibles. Tampoco nos pararemos á indicar las consecuencias eventuales que para nosotros puede tener y tiene tal situación. Diremos tan solo que ahora y siempre nuestro interés capital consiste y consistirá en que nuestra prosperidad material no se funde casi exclusivamente en elementos extranjeros; y que contando con grandes recursos indígenas, no nos contentemos con una vida artificial, que necesariamente se habrá de resentir siempre de las alteraciones que en el centro de donde emane ocurran.

Conforme con que no es fácil ni prudente precipitar el desenvolvimiento del espíritu industrial en un país atrasado como el nuestro; mas cuando no falta en España, como se ha dicho en la Memoria citada, ni la riqueza, ni el signo que la representa, justo y conveniente y en alto grado patriótico será, que cuantos pueden influir en la opinion pública, cuantos dispongan de medios aparentes, escten y dirijan por el buen camino aquel desarrollo.

La industria moderna ha creado medios de imposición para toda suerte de capitales y para todo género de disposiciones morales. Los que gusten correr los azares de lo imprevisto, pueden muy bien interesarse en los juegos de Bolsa. Los que confiando en la destreza y capacidad de los hombres de negocios, pretenden crecidas ganancias, nunca tan crecidas como las de esos juegos, si bien con sus correspondientes eventualidades, ahí tienen también las Sociedades de crédito, las Compañías de crédito moviliario, grandes intermedios entre los capitalistas particulares y los autores de proyectos industriales. Los que dirigidos por un espíritu mas concreto apetecen los provechos mas moderados de determinadas empresas, las de ferro-carriles, por ejemplo, fácilmente pueden hallar satisfaccion á sus deseos interesándose en la adquisicion de sus acciones. Y aquellos que, para concluir, busquen como condicion preferente la solidez de la imposición, con una utilidad segura y permanente, impongán en buen hora sus ahorros en las obligaciones de los canales, de los ferro-carriles, etc. excelente creacion, especie de hipoteca, perfectamente acomodada para los capitalistas meticulosos.

En suma: si es cierto cuanto se dice en el párrafo que encabeza el presente artículo; si los capitalistas abundan; si lo que falta es el génio de la especulacion; si es á todas luces altamente conveniente para los intereses del país que su prosperidad industrial se mantenga y crezca con las fuerzas poderosas y múltiples del país mismo, nada mas natural, nada mas justo, nada mas necesario en fin, que cada cual, en provecho propio, y cumpliendo con los deberes que el sentimiento de la patria impone, contribuya con sus esfuerzos y recursos á favorecer la actividad financiera é industrial que de poco tiempo á esta parte se ha logrado despertar en esta nacion, que tan glorioso pasado tiene y que tan grande porvenir la espera.

GENARO MORQUECHO Y PALMA.

CARRIL DE SIERRA NEVADA.

Insistimos con tanta pertinacia en esta cuestion, porque la consideramos de una importancia singular. Solos nos encontramos en el campo defendiendo estas ideas, y parecer puede por esta circunstancia que no es de tanto interés una cuestion que con tanta indiferencia se mira por los que mas atencion debieran fijar en ella. Solos no obstante hemos abordado antes de hoy otras materias; y el tiempo y la práctica han venido despues á justificar la solidez y conveniencia de nuestras teorías. Todos los distritos de mas importancia estan desplegando una actividad especial en facultarse los medios de comunicacion y transporte. Espiel, San Juan de las Abadesas, Rio Tinto, Orbó, muy pronto tendrán en sus puertas vias ferradas que los pondrán en contacto con todos los grandes mercados donde pueden hallar abundante salida.

En unos y otros puntos han comprendido de un modo convenientè sus intereses, y bien pronto los resultados han de corresponder á las esperanzas concebidas, ocurriendo quizás que los capitales refluyan hacia esos puntos en donde han de hallar necesariamente mas crecidas ganancias, perjudicando notablemente esta deferencia á las demas comarcas que como Sierra Nevada carecen de los elementos necesarios para suscitar una concurrencia ventajosa. Las Cortes han votado y sancionado la corona, varias leyes, entre ellas la del ferro-carril de Granada. Cuando termine esta via, la distancia desde las minas á la capital, será mas

larga que la que separe á esta del resto de Europa, y el precio de los trasportes tambien doblemente mayor.

Pero ¿á qué detenemos en consideraciones retrospectivas probada como está hasta la saciedad, la conveniencia, la necesidad del carril de Sierra Nevada? Esto no puede dudarlo nadie. La única causa que puede contribuir á la rémora en la construccion, es la falta de recursos pecuniarios. Mas tambien para esta hemos propuesto los medios aceptables, y que, con orgullo lo decimos, han sido bien admitidos por todos los industriales que de ellos se han ocupado. Cualquiera de los medios que hemos propuesto puede ser conveniente, y no puede menos de hallar apoyo en las juntas de las respectivas empresas que tienen trabajos en la parte N. del *Picacho de Veleta*.

Hay empero una dificultad que contraria no poco la consecucion de esos planes que la GACETA DE CAMINOS DE HIERRO ha lanzado á campo de la apreciacion pública.

Desgraciadamente nuestro periódico que cuenta con suscritores en todos los ángulos de España, y cruza las fronteras y corre allende de los mares; nuestra publicacion que se sostiene con sus elementos propios, que ha cooperado á mas de un gran proyecto, apenas tiene lugar entre la multitud de industriales de la corte que tienen sentados sus reales en los distritos que pasan por de moda en el mercado y nuestros intentos no pueden por ignorados conquistarse la palma de la unánime aclamacion. Los mismos que debieran por conocerlos ayudarnos, tal vez no están dotados de la energia necesaria ó de la afluencia bastante para plantearlo, de donde se deduce que un pensamiento bueno muere desapercibido como hubiera sucedido al descubrimiento del nuevo Mundo si Colon no hubiera hallado á una Isabel la Católica.

No nos arredran sin embargo estas dificultades, y continuamos en nuestro propósito porque ademas de alentarnos nuestras convicciones, nos impele el consejo de muchos que tienen fé en nuestros bríos.

¿Será posible que nadie se atreva á ser el primero que concite á los demás, y animándolos los obligue á reunirse, conferenciar y resolver? Pues el que mas valor tenga, el primero que dé el toque de llamada, agrupando en su rededor á todos los presidentes de las Sociedades mineras, ese será el mas benemérito, á ese deberán mayor servicio

los otros. ¿Qué significa ese *far niente* odioso, esa reprensible apatía? ¿Por qué no se congregan las personas encargadas de la administración y conferencian y determinan? No seremos nosotros los postreros á demostrar su responsabilidad el día en que la opinion pública se convenza de que se obró sin cordura al despreciar nuestras patrióticas instigaciones. Si nuestros medios no son buenos, escogítense otros, pero hágase algo. Reúnanse media docena de mineros de buena fé, diríjase á nombre de los intereses y porvenir de Sierra Nevada á todas aquellas personas mas á propósito para organizar y llevar á cabo un plan dado; nómbrese una comision que se encargue de la recaudacion, de gestionar cerca del gobierno de S. M. si fondos no es posible, órdenes para que la diputacion y el gobierno civil de la provincia, los ayuntamientos de Guejar, Pinos, Cenes y Granada, cooperen con las prestaciones personales por un lado, con la obviacion de las dificultades que á la espropiacion se opongan, en gracia de los beneficios que todos han de reportar de tan notable obra. Los mismos particulares por cuyas posesiones haya de atravesar el carril, no podrán menos de mostrarse propicios al proyecto, convencidos de la ganancia que á sus productos ha de ocasionar y el valor que á sus fincas ha de aumentarse.

Tal vez nuestros deseos nos engañan; quizá nuestro celo nos extravía; pero vemos tan fácil el terminar á gusto y en provecho de todos este negocio que envidiamos hoy la posicion de cualquier presidente de empresa minera de Sierra Nevada. Le envidiamos por la facilidad de iniciar la idea; le envidiamos por el honor que puede reportarle.

¿Por qué han de dejarse pasar estos meses de estío tan favorables para los trabajos? ¿Por qué cuando las nubes que cubriendo la mayor parte del año aquellas asperezas, empiecen á blanquear las altas lomas del Calvario, S. Francisco, etc., no ha de haberse vencido ya á la naturaleza y abírtose paso franco por donde sea posible importar comestibles y materiales, y esportar minerales sin que peligre á cada paso la vida de tantos hombres como durante el invierno han de vivir enterrados á semejanza de la Siberia, con daño suyo y perjuicios grandes para las empresas que solo deben desear actividad y economia bien entendida?

No olvidemos que hoy han empeorado mucho las circunstancias; que no es lo mis-

mo existir dos ó tres puntos en laboreo como sucedió en años anteriores. En el venidero y siguientes las necesidades de comestibles, herramientas, combustible, entiéndase bien, combustible, han de ser mucho mas apremiantes porque el consumo será mayor y mas difícil la reposicion y almacenaje. El combustible sobre todo, arrasadas muy pronto las debesas y las cumbres donde la misma crudeza del terreno impide la vegetación, ha de ser muy escaso así como es muy preciso; y ya, vereis los pobres jornaleros de donde se proveen y á qué precios lo pagan.

¿Será posible que la abnegacion con que emitimos nuestras justas observaciones sea desatendida? ¿Será posible que las juntas directivas permanezcan indiferentes á pesar de nuestras escitaciones, y que no haya ni una sola que se adelante y dé el ejemplo á las demás? Seria el último desengaño que nos sorprendiera; seria un hecho que nos acabaria de probar una verdad amarga, una opinion vulgar de cuya creencia nos encontramos muy distantes pero que quedaria completamente justificada. No sabriamos entonces contestar á los que dicen que es imposible que la minería sea una verdad ínterin permanezca manejada de la manera en que hoy lo está. Creeríamos que tenían razon los que aseguran que basta para desacreditarse y morir un distrito, ser administrado por los industriales de Madrid.

J. M. DEL CAMPO.

SOBRE EL ESTADO DEL FERRO-CARRIL DEL NORTE.

Tenemos una complacencia en reproducir á continuacion lo que sobre el ferro-carril del Norte publica el apreciable periódico *Norte de Castilla*. Ciertamente que los esfuerzos de los concesionarios y la firmeza con que impulsan la construccion merecen nuestras sinceras alabanzas, y que el público confie en la realizacion de la línea férrea que es la primera en importancia y magnitud. Dice así:

«Como habíamos anunciado en números anteriores, el señor gobernador, en union de los señores ingenieros, acaba de visitar los trabajos del ferro-carril del Norte, en la parte comprendida entre Valladolid y Torquemada. Esta visita ha sido hecha con el mayor detenimiento, habiendo podido el señor gobernador cerciorarse por sí mismo de in-

table desarrollo que las obras van adquiriendo.

Mucho nos alegramos que una persona que tiene tan alta posicion en el gobierno, haya examinado el estado de los trabajos, con lo que ha podido comprender que la empresa del ferro-carril del Norte no puede desistir de llevar adelante su obra, hallándose como se halla comprometida en ella por los considerables desembolsos que la ha ocasionado.

Esto nos proporciona la ocasion de manifestar algunas ideas generales sobre asunto tan importante y que nos han sugerido las manifestaciones que recientemente han tenido lugar.

Como todos saben, la empresa constructora aun no ha emitido accion alguna del ferro-carril, y los excesivos gastos que en él se han hecho, han sido de los fondos de los señores que han obtenido la concesion. ¿Quién ha podido, en vista de esto, pensar un solo momento que dichos señores abandonarían el compromiso contraido con el gobierno de S. M., perdiendo las enormes cantidades que han gastado y depositado como garantía?

Cuando una empresa se constituye y emite sus acciones antes de empezar los trabajos, toda vez que el dinero del público está comprometido, los administradores pueden con ventajas deshacerse de sus acciones haciendo brillar beneficios ilusorios, y despues desaparecer, dejando á los demasiado confiados accionistas en un negocio enteramente perdido.

Han sucedido en España, como en otros países, muchas farsas de esta clase, y no nos extraña que personas que no estan al corriente de los grandes negocios industriales, se alarmen al menor indicio, sobre todo, cuando se trata de un asunto en que se fijan todas las esperanzas de muchas provincias, respecto á su porvenir comercial.

Pero yendo al fondo de la materia es muy fácil reconocer que en la cuestion del ferro-carril del Norte, no se puede concebir ningun temor, por la sencilla razon de que todavía no se han emitido las acciones, y que cuando se emitan, los trabajos estarán tan adelantados que ya no se podrá dudar un solo momento de la conclusion.

Sin embargo, preciso es hacer observar que por poderosos que sean los fundadores de la empresa, les seria imposible llegar á la terminacion de una obra tan colosal como la del ferro-carril del Norte, sin recurrir al Crédito. Despues de haber inspira-

do entera confianza, despues de haber dado á luz los hechos reales y positivos que demuestran las ventajas de la empresa, tendrán que asociarse los capitales del público.

Esta confianza depende de las manifestaciones de la opinion pública y del apoyo que el gobierno conceda á la empresa. Así debemos reconocer que ha habido dos causas que han alejado mucho el momento, en el cual la empresa podrá llamar hácia sí el crédito público, es decir, las manifestaciones concernientes al desarrollo de los trabajos, y el pensamiento de conceder otra linea férrea de Madrid á Francia por los Alduides. Hasta tanto que estas dos causas hayan desaparecido, á pesar de todos sus esfuerzos, la empresa no podrá ver acabada su tarea.

Esperamos pues que el gobierno de S. M. hará justicia á las provincias del N. O. que cuentan con cinco millones de habitantes, y que dará á conocer claramente su opinion en la cuestion de los Alduides. Esperemos además que las poblaciones de Castilla la Vieja reconocerán que el ferro-carril del Norte ha recaído en manos que podrán llevarle á cabo, y que por la confianza que depondrán en la empresa, ellas mismas contribuirán altamente á la conclusion de tan interesante obra.

GUSTAVO HUBBARD.

DEPOSITO DEL SR. FONT PARA LAS OBRAS DE LA PUERTA DEL SOL.

Tenemos entendido que en una de las últimas sesiones habidas en el Consejo real se ha decidido consultar á S. M. para que se devuelva al Sr. Font el depósito de dos millones hecho en el año último al quedarse con la subasta para las obras de la Puerta del Sol.

El Sr. Font ha venido alegando que contra sus intereses no le fué posible cumplir con la contrata. Parece que el Sr. Font al tomar parte en la subasta contaba con medios suficientes y poderosos auxilios para hacer unas obras, que le hubieran sido, á no dudar, grandemente beneficiosas; pero los sucesos políticos de la época á que nos referimos, y que dieron comienzo en los incendios de Valladolid, hicieron de todo punto imposible la organizacion de la empresa, ahuyentando los capitales necesarios. Así es que, habiéndose variado de proyecto, el Consejo real informó en tiempo oportuno en favor de la devolu-

cion del depósito; y esto no obstante el Excmo. señor ministro de Fomento, llevado de un espíritu digno si se quiere pero de estremada severidad quizás, hizo que se levantase el depósito para el erario.

Nosotros aplaudimos ahora el acuerdo del superior tribunal contencioso, no solo por que le consideramos lógico, atendidos los antecedentes del asunto, sino por que le creemos justo y procedente. Ya la prensa política ha manifestado mas de una vez su opinion favorable á la devolución, y nada deberá extrañarse nuestro parecer, sabiendo nuestra ordinaria benevolencia para con las grandes empresas industriales y de construcciones: lejos de desembarazar su desarrollo, presuñimos servir á los intereses del país ayudando á que se allanen los obstáculos con que frecuentemente tropiezan.

Desearnos que se publique la consulta indicada, una vez aprobada por S. M. y esperamos que el señor ministro de Fomento no retarde la devolución del depósito, aminorando la pérdida de intereses que el señor Font ha tenido en este desgraciado negocio.

SITUACION DEL BANCO DE ESPAÑA, EL DIA 14 DE JULIO DE 1857.

ACTIVO.		Rs. vn. Cs.
Caja. { Metálico.....	129.180,068,10	
Efectos á cobrar en este día.....	129,493	129.309,561,10
Cartera { En prior de comisionados de provincias y corresponsales del extranjero.....		333.882,764,15
Efectos públicos.....		11.722,348,30
Bienes inmuebles y otras propiedades.....		31.920,766,71
		8.527,284,53
		515.462,712,79
PASIVO.		Rs. vn. Cs.
Capital del Banco.....	120.000,000	
Fondo de reserva.....	4.800,000	
Billetes en circulacion.....	186.680,800	
Depósitos en efectivo.....	30.625,902,41	
Cuentas corrientes.....	151.854,838,85	
Dividendos.....	6.418,185	
Diversos.....	14.735,926,33	
		515.462,712,79

Madrid 14 de julio de 1857.—V.º B.º—El gobernador, Santillan.—El interventor, Juan Storr.

La situacion del Banco de España, segun el estado precedente, ofrece muy notables variaciones respecto á la que tenía el 14 del mes anterior. La caja, que era de 141,248,870,12 aparece reducida á 129,309,561; mientras que la cartera, que á mediados de junio tenía valor por 306.259,251,30 la vemos elevada á 333.882,764. Las existencias

en los comisionados de provincia han tenido una reduccion de 28 millones próximamente.

Estos resultados son una espresion cierta del aumento que ha tomado la actividad de las transacciones. Mientras que estas ceecon la caja va disminuyendo hasta el grado de originar á las veces una crisis monetaria. La mejora en las existencias en caja corresponde á una mayor ó menor parafizacion industrial. Tales son las oscilaciones del crédito y de la produccion.

Los billetes en circulacion han tenido una baja de 192.586,800 á 186.568,800; y las cuentas corrientes que eran hace un mes de 164.077,613 han bajado á 151.834,838.

Resulta, pues, que se ha mejorado notablemente el numerario en circulacion, que nuestras transacciones mercantiles han crecido, y que todo indica una situacion honancible.

PROYECTO DE LEY, SOBRE REFORMA A LA LEY DE MINAS.

(Continuacion.)

Art. 79. «La declaracion de oficio la hará el gobernador, segun los casos de la ley suficientemente justificados, para lo cual oirá al ingeniero respectivo y al Consejo provincial, y decretará respectivamente la nulidad ó caducidad, publicándola en el término de tercero dia en el *Boletín Oficial*, y notificándola gubernativamente en el mismo plazo al interesado, ó su representante en la capital de la provincia. Si en el término de un mes, desde la notificacion ó desde la publicacion oficial, en caso de no ser hallados el ni sus representantes, no acudiesen á formalizar la oposicion ante el mismo gobernador, perderá todo su derecho y no será oido en adelante.»

ARTICULO XII.

El artículo 80 se enmendará en la forma siguiente:

Art. 80. «La declaracion solicitada por medio de denuncia, principirá por una instancia, alegando el motivo de la nulidad ó caducidad que se pretende. El anuncio de la pretension se publicará en el *Boletín Oficial* dentro de tercero dia, y en el mismo plazo se notificará al interesado ó á su representante en la capital de la provincia, para que esponga lo que crea conveniente dentro de un mes, á contar desde la notificacion, si hubiere sido hallado en los tres dias; y de lo contrario, desde la publicacion en el *Boletín*.»

«Si el registrador ó investigador, ó el concesionario de la mina, escorial ó socavon, se opusiesen al denuncia, el gobernador, pré-

via comprobacion de los hechos alegados resolverá la cuestion en el término de dos meses, á contar desde la oposicion, oyendo al ingeniero del distrito y al Consejo provincial: su resolucion se publicará y notificará inmediatamente al denunciador y al denunciado.»

«Si este no se hubiere opuesto aldenuncio, el gobernador completará la instruccion de expediente, hasta fijar la exactitud de los hechos, y decidirá el caso dentro de dos meses, contados desde la publicacion, despues de pedir informe al ingeniero y consultar al Consejo; su decision se publicará y notificará seguidamente.»

ARTÍCULO XIII.

El artículo 81 se reformará en estos términos:

Art. 81. «Los registros é investigaciones, y las minas, socavones y galerías generales, escoriales y terreros que por las causas espresadas en los artículos 72, 74, 75 y 76, se declaren anulados ó caducados, podrán solicitarse y adquirirse de nuevo por los trámites marcados en el cap. IV.»

«El mejor derecho para las nuevas adquisiciones los confiere la prioridad de los denuncios, si la nulidad ó la caducidad se declararon á instancia de parte, y la prioridad de las solicitudes de nuevo registro, si la declaracion procede de gestion gubernativa.»

ARTÍCULO XIV.

Los artículos 82 y 83 se variarán en estos términos:

Art. 82. «Si declarada la nulidad ó la caducidad necesitase absolutamente el denunciador ó registrador utilizar los edificios existentes en la pertenencia ó servirse de sus máquinas, tendrá derecho á la espropiacion forzosa con arreglo á la ley, pero sin otra obligacion que la de pagar anualmente el rédito del 3 por 100 del capital en tasacion.»

«Tambien tendrá derecho para espropiar los edificios, obras exteriores y máquinas asistentes en la pertenencia que no lo sean de absoluta necesidad, á juicio del gobernador, con informe del ingeniero y consulta del Consejo provincial; mas entonces el espropiante pagará previamente el total importe de la tasacion.

(Se continuará.)

ACTOS OFICIALES.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.

Ilmo. Sr.: En vista de una instancia presentada en este ministerio por D. Benito Beriz, vecino de Zaragoza, en solicitud de autorizacion para practicar los estudios del proyecto de un canal de riego, que tomando las aguas del rio Ebro, fertilice los terrenos de la parte superior de Tudela y otros pueblos hasta Zaragoza, S. M. la Reina (Q. D. G.) ha tenido á bien concederle dicha autorizacion, con arreglo al art. 8.º de la instruccion de 10 de octubre de 1843; en el concepto de que esta autorizacion no le dá derecho á la concesion definitiva de las obras, si no se juzga conveniente, ni á indemnizacion alguna por los trabajos que practique.

De real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 11 de julio de 1857.—Moyano.—Sr. Director general de Obras públicas.

Ilmo. Sr.: En vista de una instancia presentada en este ministerio por D. Mariano Romea y Ezquerro, vecino de Zaragoza, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado concederle la autorizacion necesaria para que pueda verificar, en el término de un año y con sujecion al art. 8.º de la instruccion de 10 de octubre de 1843, los estudios del proyecto de un canal de riego, que tomando aguas del rio Aragon fertilice los campos de las cinco villas de Aragon, desde la de Sós á la de Tauste; entendiéndose que esta autorizacion no le dá derecho á la concesion definitiva de las obras, si no se juzgase conveniente, ni á indemnizacion de ninguna clase por los trabajos que practique.

De real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 11 de julio de 1857.—Moyano.—Sr. Director general de Obras públicas.

Ilmo. Sr.: S. M. la Reina (Q. D. G.), accediendo á la solicitud de D. Enrique Jhonston Hebert, se ha dignado autorizarle por el término de un año para prolongar los estudios de la linea férrea proyectada de Mora de Ebro á Reus, por este punto hasta Barcelona, y por Mora de Ebro hasta Molina; en la inteligencia de que esta autorizacion no le dá derecho alguno á concesion ni indemnizacion de ningun género, segun se dispone en el art. 43 de la ley general; y con la condicion precisa de sujetar el resultado de los trabajos á un exámen comparativo, por si pudiese lastimar los intereses de las lineas que se hallan en explotacion y construccion.

De real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 14 de julio de 1857.—Moyano.—Sr. Director general de Obras públicas.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y de la Constitucion de la monarquia española, Reina de las Españas: á todos los que las presentes vieren y entendieren sabed, que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º El Estado auxiliará la construccion del ferro-carril de Bilbao por Miranda á Tudela, ó al punto de sus inmediaciones en que esta linea haya de empalmar con la de Zaragoza á Alsasua. La subvencion será de 360,000 rs. vn. por kilómetro, pagaderos en metálico ó en papel de la deuda pública, al precio de cotizacion, bajo cuyo tipo, y con sujecion al real decreto de 27 de febrero de 1832 sobre contratacion de servicios públicos, se anunciará por el término de 40 dias la subasta para la concesion de esta linea, segun la autorizacion dada al gobierno por el art. 2.º de los adicionales á la ley de 11 de julio de 1856 relativa al camino de hierro del Norte.

Art. 2.º El gobierno formará y publicará el pliego de condiciones para el otorgamiento de la concesion, marcando en él el plazo en que deberá terminarse la construccion de la linea y el progreso que las obras han de tener en cada año.

Por tanto, mandamos á todos los tribunales, Justicias, jefes gobernadores y demas autoridades así civiles como militares y eclesiásticas de cualquier dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á 13 de julio de 1857.—YOLA REINA.—Refrendado.—El ministro de Fomento, Claudio Moyano Samaniego.

CORRESPONDENCIAS.

París 15 de julio de 1857.

Aunque el balance del Banco presenta síntomas de mejoría en la situacion financiera, no se puede asegurar nada todavía respecto á este, porque constaba una disminucion en la existencia en caja.

Los acontecimientos exteriores han empeorado las disposiciones de la plaza y alejado toda probabilidad de una favorable reaccion.

La insurreccion de la India complicándose con los sucesos de China, tiene naturalmente que producir algunas perturbaciones no poco graves en un país tan comercial como la Inglaterra, y esta perturbacion se extenderá indudablemente á los nuestros por las relaciones que unen á ambos países.

La baja del descuento suspendida por el Banco de Francia, es consecuencia de no haberlo hecho tambien el Banco de Inglaterra, el cual, á causa de las necesidades imprevistas que puede crear la insurreccion de la China, se ve obligado á pesar de las gran-

des cantidades en metálico que ha recogido, á mantener el precio de su descuento.

Es evidente que falta dinero en la Bolsa, aunque con esto no queremos decir que falte en el país. Ahí están los estados del registro civil para probarlo. Ellos atestiguan que desde hace dos años se han colocado en Francia tres mil millones en hipotecas; y advirtiéndolo que en esta suma no haya mas que una mitad de hipotecas legales, arroja sin embargo una masa enorme de recursos pecuniarios.

Pero justamente esta colocacion del dinero en deuda hipotecaria, es lo que hace que falte para los valores moviliarios, y que haya tantos valores flotantes en la plaza.

Este dinero indudablemente irá saliendo de los negocios en que actualmente está colocado. Pero es menester tiempo y sobre todo buenas cosechas. Y ni aun estas bastarán, si no hay un gran movimiento de transacciones comerciales que se realicen en beneficios.

Todos los valores han continuado flojos con una persistencia extraordinaria. Multiplicábase las ofertas sin que se hallaran compradores. A mediados de semana hubo un pequeño movimiento de reaccion que hizo confiar en una próxima alza, no porque se hicieran muchos negocios si no porque los valores tomaron cierta firmeza á la que hace tiempo no están acostumbrados. Pero este movimiento no fué de larga duracion.

Los precios de las grandes líneas de caminos de hierro, han demostrado gran firmeza en medio de la baja general, interin eran sostenidos por la esperanza de la nueva emision de acciones: pero han sido arrastrados en el movimiento de baja en cuanto se abrió la suscripcion de estas y se cortó el cupon del dividendo.

No hay actividad mas que en los negocios de secciones nuevas que se obtienen á cambio de las antiguas.

Las demás líneas han estado constantemente ofrecidas. No habia plata para estos valores y era menester hacer un sacrificio á cada venta que se queria realizar.

De los valores españoles se han cotizado:

El Zaragoza á 475.

El Moviliario Pereire á 503.

El Moviliario Prost á 445.

Por decision del ministro de Hacienda el interés de los bonos del Tesoro, se ha fijado del siguiente modo á contar desde el 10 de julio;

Para los bonos que vencen de 3 á 5 meses á razon de 4 por 100.

Para los de 4 á 11 meses á 4 1/2 por 100.

Para los de un año á 5 por 100.

Ha sido nombrado gobernador del Crédito territorial de Francia Mr. Fremy. El nuevo gobernador era en la actualidad consejero de Estado y como director general de administracion, ha dado constantemente pruebas de sus especiales conocimientos y en particular de un espíritu práctico siempre raro aun en la esfera administrativa.

El último balance del Banco de Francia arroja los siguientes resultados. El numerario ha disminuido en 22 millones, y los billetes en circulacion han aumentado 39: los efectos en cartera se han aumentado en 86 millones y los anticipos ya sobre efectos públicos ó sobre acciones de ferro-carriles, en 6 millones.

Esta situacion es satisfactoria; la proporcion entre el numerario y los billetes en circulacion, continúa siendo muy considerable, puesto que representa casi la mitad de los billetes emitidos.

El Banco de Francia ha paralizado sus compras de pastas en el extranjero, á fin de dar lugar al Banco de Lóndres que hiciera su aprovisionamiento de metálico, por ser mas apremiantes las necesidades de este último. Las primas pagadas por el Banco de Francia por compra de lingotes, no representa mas que 126,630 francos.

Se espera que los 25 millones que el Banco acaba de recoger por la emision de las acciones nuevas, sean restituidos á la plaza en anticipos sobre valores. Nada hay seguro todavia.

Hé aquí ahora un estado de las alteraciones sufridas por los valores en la última semana.

Paris, 15 de julio de 1857.

8 de julio. 15 de julio.

3 por 100.	67 15	66 80
Banco de Francia. . .	2,900	2,880
Crédito territorial. . .	570	570
Id. Moviliario. . . .	920	902 50
Orleans.	1,445	1,432 35
Norte.	845	837 50
Este antiguo.	695	695
Este nuevo.	685	676 25
Lyon.	1,375	1,342 50
Mediterráneo.	1,857	1,785
Mediodia.	692 50	680
Oeste.		725
Gran central.	605	605
Ginebra.	725	662 50
Austriacos.	635	640
San Ramberto. . . .	545	545

(Por extracto.) E. M. CUENDE.

Barcelona 14 de julio de 1857.

Muy señor mio: Fuertes sacudidas han sufrido los cambios en la pasada semana, pues mejorando estos sensiblemente les sorprendió la disposicion superior del 27 de junio publicada por los diarios de esta capital el 8 del corriente en que se suspende la circulacion mercantil para los efectos legales de los abonarés, talones, órdenes al portador y demas documentos de crédito de que estaba inundado el mercado, y siendo esto el fuerte de casi todas las especulaciones de las casas de crédito cuyos valores servian de tipo para la animacion de la Bolsa, tuvieron un retroceso muy sensible. Con el plazo concedido posteriormente se han repuesto en algo, pero son pocos los compradores y aun estos disminuyen sensiblemente todos los dias.

Empiezan á llegar rails para el ferro-carri de Zaragoza, cuyos difíciles trabajos de esplanacion se prosiguen con bastante actividad, y á no dudarlo será una de las vias férreas de mas importancia del Principado y la primera empresa de gran costo que saliendo del círculo de proyecto entra en la esfera de la realizacion con toda la premura que permiten las muchísimas dificultades que se van venciendo, gracias al impulso que tanto la junta directiva como la casa constructora le han sabido dar.

El consolidado con poca animacion ha descendido insensiblemente, siendo poco el juego que ha presentado y de 38,70 está encalmado á 38,65 cupon cortado.

El diferido como el anterior sostiene su cambio nominalmente.

El Banco de Barcelona ha tenido pocos aficionados y de 51,50 ha declinado á 50,50.

La Sociedad Catalana general de crédito bastante apreciada á 43 las de primera y segunda emision, bajó en un momento á 41,50, pero repuestos del susto subieron á 42,50 presentándose bastante metálico.

Las de tercera emision siguieron el mismo impulso con un dos 90 mas bajo que es la diferencia con que son apreciadas.

El Crédito moviliario barcelonés con muchos solicitadores al cambio de 39,60 declinó á 38 declarándose el alza hasta alcanzar el de 39,75 papel.

La Union Comercial, siendo el papel que animando el mercado le daba el impulso de alza de 40 bajó á 38,25 pero subió tambien y con muchas oscilaciones momentáneas lo tenemos apreciado á 39,80.

La Caja industrial y mercantil de 29,75

sufrió como todas las de crédito hasta presentarse papel á 28, pero está bien sostenida á 28,25.

Algunos de los valores de las Sociedades de seguros marítimos han tenido sus solicitadores, pero el tiempo no se presta para nada por la poca animación del mercado y mas todavía por la poca concurrencia.

La Barcelonesa de seguros es buscada á 63 dividendo cobrado.

La Catalana de id. muy poco solicitada al cambio de 47,50.

La Iberia ha sido la mas favorecida y de 27 se busca con bastante empeño á 28, presentándose poco papel.

La Aseguradora ha tenido tambien algunos aficionados pero sin alteracion en su cambio de 29,75.

El Cabotaje ha declinado un poco pero sin mas antecedentes que los generales del mercado y de 25,10 hay papel á 24,25.

La Naviera catalana de nueva cosecha con motivo de entregar sus láminas definitivas, ha declinado por razon de su desembolso del 10 por 100 y siendo apreciada antes á 21 y 22 se presenta papel y no poco á 20.

Las Sociedades de los caminos de hierro han sostenido regularmente sus posiciones anteriores, y sino ha salido la plata para apreciar debidamente sus valores es porque no se presenta dinero para nada.

El ferro-carril del Este de 116 se presenta algun papel á 115,50.

El del Norte (Granollers) ha sido bastante solicitado mejorando algo sus cambios y de 92,50 se presentan compradores á 93,25.

El de Zaragoza muy buscado pero no lo ceden sino al de 42.

El canal de Urgel de 26,50 lo tenemos á 25 cobrado.

La España industrial que reparte en su semestre mucho mas de lo que podian prometerse sus accionistas atendido el tiempo que atravesamos, de 86,50 es muy buscado á 87 que con los 71 reales que reparten es el cambio nada despreciable de 90,55.

De las demás industriales no hemos tenido ni dinero, ni papel y creo que dentro de poco quedará la Bolsa hasta sin gente, tan escasa es la concurrencia que se observa.

Sin mas queda de V.

RAFAEL HUVAL.

NOVEDADES INDUSTRIALES.

A últimos del corriente mes continuarán los estudios del ferro-carril que ha de unir

á nuestra nacion con el vecino imperio por el puerto de Gabarnia. El entendido ingeniero francés Mr. Colomer cuenta con la proteccion del emperador Napoleon, y su gobierno ha facilitado los fondos necesarios para indemnizar á los propietarios fronterizos de los terrenos que se ocupen.

—En la subasta celebrada el dia 8 para la contrata de la navegacion del canal Imperial de Aragon, se presentaron 12 proposiciones. La mas ventajosa era la de D. José Palomar, que ofreció 192,759 rs.; y en el acto de la subasta se mejoró esta proposicion hasta 242,000 y pico de reales. Hé aquí una muestra significativa, aunque pequeña, del aumento que tiene nuestro movimiento comercial, y de las ventajas de las subastas.

—Sancionada la ley, sobre el ferro-carril de Tudela á Bilbao, parece que ya estan preparados licitadores para quedarse con la subasta de esta linea. Los de Bilbao quisieran que la Sociedad formada en la invicta villa, fuese la concesionaria. De este modo dicen que tendrian mayores seguridades de la perfecta construccion de la via, no obstante que en el proyecto de ley se han corregido algunas faltas que se notaban en los anteriores, por cuya causa se han experimentado y experimentan retrasos y dificultades de todos conocidos.

—De un momento á otro debe darse principio á los trabajos de la linea férrea, que, partiendo de la de Valencia, empalme con la de Tarragona. Al efecto, parece que el ingeniero de aquella provincia, D. Eduardo Mojados, ha salido ya por comision especial que se le ha conferido de real orden, llevando consigo la multitud de planos y demás datos que constituyen el voluminoso proyecto de la linea, para confrontarlos sobre el terreno y hacer en su vista las observaciones que estime convenientes, procurando sobre todo evitar que la linea vaya paralela á la del ferro-carril de Reus á Tarragona, para que no se irroguen perjuicios á aquella empresa, y que la de Valencia á Tarragona empalme, si es posible, con la que de Reus se dirige á aquella ciudad. La linea de Valencia á Tarragona mide, segun se nos informa, la estension de unos 270 kilómetros, y está dividida en tres secciones, á saber: la de Valencia á Castellon; la de Castellon hasta el rio Ebro, y la que parte de este punto á Tarragona; y como en la primera de estas tres secciones se hizo ya la operacion que se está practicando en la segunda y tercera,

y remitidos á la superioridad los planos y demás documentos para su aprobacion, quedó rectificada la linea, solo falta que se aprueben y rectifiquen las dos últimas secciones para dar principio á sus trabajos. La linea que ha de recorrer el ingeniero para la rectificacion de estas dos secciones, es de unos 200 kilómetros.

—En el presente mes se ha dado el mayor impulso á las obras del ferro-carril de Toledo; pero se lucha con la falta de brazos y la escasez de medios de transporte, y con el objeto de obviar aquel inconveniente, se ha pedido al gobierno que conceda el empleo de confinados. Hay concluidos diez kilómetros de esplanacion, de los que ocho estarán dentro de pocos dias en disposicion de recibir el balasto y los carriles, y otros diez están empezados. El ponton de Rondanejo se está cimentando, acopiando materiales en los puentes de Algodor y Valdecava, y en activa construccion hay doce alcantarillas. Se ha dado principio á la estacion del empalme con la linea de Alicante en Castillejo, y se ha empezado á acopiar traviesas y carriles para sentar las vias en dicha estacion.

—Corren voces, ignoramos el fundamento, de que la empresa del ferro-carril de Langreo trata de ocuparse de la reforma de la via, cambiando su direccion, con objeto de salvar los inconvenientes, mayores cada dia, que ofrece el bendito plano inclinado; dotando al mismo tiempo la explotacion de las ventajosas condiciones que habria de adquirir si real y efectivamente se llevase á ejecucion el proyecto de que vamos haciendo mérito.

En este caso, el camino de hierro pasaria á la vista, como quien dice, de la capital; atravesaria por cerca del puente de Lugones; y se enlazaria con las ricas pertenencias carboníferas de Santo Firme.

Ninguno de cuantos planes se han concebido, en sentir de los inteligentes, traeria mas positivos resultados á la empresa constructora, logrando de paso armonizar en todas sus manifestaciones los intereses de los tres primeros pueblos de Asturias; Oviedo, Gijón y Avilés.

Mucho nos complaceria que esta noticia saliera cierta y que la Sociedad de Langreo acabase de comprender su verdadera situacion, y el porvenir que está reservado á los cuantiosos capitales que lleva invertidos en aquella provincia, si con arrojo y decision pone manos á la obra que dejamos indicada.

Por los artículos no firmados, J. HELGUERO,

LA UNION.

Compañía General Española anónima de Seguros á prima fija, contra incendios, sobre la vida y marítimos, autorizada por real decreto de 31 de diciembre de 1856. La compañía está establecida en Madrid, Carrera de San Gerónimo, número 34.

CAPITAL SOCIAL: 32.000,000 DE REALES.

CONSEJO DE ADMINISTRACION.

Excmo. Sr. D. Francisco Santa-Cruz, propietario, ex-ministro de la Gobernación y de Hacienda, presidente.
Excmo. señor conde de Villanueva de la Barca, senador del reino, vice-presidente.
Excmo. señor marqués de Ovieco, ex-diputado á Cortes.

Sr. D. Luis Guillou, director de la Compañía general de crédito en España.
Sr. D. Juan Pedro Muchada, del comercio, ex-diputado á Cortes.
Sr. D. Ignacio Sebastian y Rica, capitalista y propietario.

Director general. Sr. D. J. SINGHER.
Director adjunto. Sr. D. MIGUEL DE ORIVE.
Banquero y Cajero central. LA COMPAÑIA GENERAL DE CREDITO EN ESPAÑA.

RAMO DE SEGUROS CONTRA INCENDIOS, FUEGO DEL CIELO Y ESPLOSIONES DEL GAS PARA ALUMBRAR.

Esta gran Compañía Nacional establecida sobre las bases mas sólidas y bajo la protección del Gobierno de S. M., posee un capital social considerable ademas de las primas que sucesivamente ha de realizar, presentando, por lo tanto, todas las garantías apetecibles.

La Compañía asegura contra el incendio por primas fijas tan moderadas como las de cualquiera otra Compañía, todos los objetos muebles é inmuebles, aun cuando el incendio sea originado por el fuego del cielo; asegura tambien contra los daños que resulten de la explosión del gas para alumbrar.

La prima del primer año se paga al contado y las demás al principio de cada año correspondiente al seguro.

El asegurado tiene la facultad de pagar al contado todas las primas, en cuyo caso la Compañía le rebaja la de un año sobre seis.

La Compañía extiende sus operaciones á toda la Península é islas adyacentes y al extranjero. Tiene en todas las provincias representantes que dan todas las explicaciones necesarias y están autorizados para suscribir los seguros.

La Compañía LA UNION ha sido creada por los mismos fundadores de las dos tan acreditadas sociedades mutuas LA UNION ESPAÑOLA y EL PORVENIR DE LAS FAMILIAS y por la respetable y poderosa Compañía General de Crédito en España.

Las operaciones de la nueva Compañía Union por ser á prima fija, no impiden en manera alguna, antes bien auxilian, las de Seguros mutuos que viene practicando la referida Sociedad Union Española, estando las dos unidas bajo la misma Gerencia y Direccion, de forma que los interesados pueden elegir entre el Seguro mutuo ó á prima fija, contando, en todo caso, con la inmediata indemnización de los siniestros que ocurran y debiendo tenerse en cuenta que siendo españolas ambas compañías, sus compromisos recíprocos se sujetan únicamente á las leyes y costumbres del país.

COMPAÑIA GENERAL DE CREDITO EN ESPAÑA. Conforme á lo dispuesto por la junta general de esta Sociedad, celebrada el día 31 de mayo último, se pagará á los señores accionistas, como dividendo de beneficios obtenidos durante los siete meses del ejercicio que terminó en 31 de diciembre de 1856, y sobre los 20 rs. vellón (5,25 frs.) ya distribuidos por interés del mismo

período, la cantidad de 121 rs. (31,80 frs.) por acción, ó sea el 22,98 por 100 del capital de 570 rs. desembolsado hasta dicho día, ademas de los expresados intereses.

El pago tendrá efecto desde el 1.º al 31 de julio próximo, en Madrid, en la Caja social, calle del Turco, número 6, y en París en la casa de los Sres. A. Prost y compañía, rue Neuve des Mat-

burins, núm. 46, previa presentación de los cupones respectivos con dobles facturas.

Lo que por acuerdo del Consejo de administración de la Compañía, y para que llegue á conocimiento de los señores socios, se anuncia al público.

Madrid 12 de junio de 1857.—Guillou.

SOCIEDAD GENERAL DE CREDITO MO- viliario Español. Ferrocarril de San Isidro de Duñas á Alar del Rey.

Subasta.

El día 25 del corriente, y á las doce de su mañana, se procederá en las oficinas de la administración en Palencia, al remate de los trabajos de esplanación de los dos trozos del camino comprendidos, el primero, entre la estaca kilométrica 405 y la 636, ó sean 23 kilómetros, y el segundo, entre la 685 y la 806, ó sean 12 kilómetros.

El remate se verificará por trozos. Las personas que gusten interesarse en él, pueden presentarse en las oficinas de la Sociedad en Palencia, en donde se les pondrán de manifiesto los planos y pliegos de condiciones generales así como las condiciones particulares de la subasta.

El ingeniero en jefe,
CH. FOURNIER.

CANAL DE URGEL. DESDE EL DÍA DE MAÑANA

quedará abierto el pago de los intereses del semestre vencido en 30 del próximo pasado junio. El pago se efectuará á la presentación de las láminas en las oficinas de la Sociedad, en la calle de la Boquería, núm. 12, cuarto principal, en todos los días laborables, de las nueve á las once de la mañana, y de las dos á las cuatro de la tarde.

Barcelona 1.º de julio de 1857.—P. A. de la J. A.—El secretario, Francisco Ferrer y Tusquest.

VAPORES CORREOS DE CADIZ

á la Habana, tocando en Santa Cruz de Tenerife y Puerto-Rico. Gauthier, hermanos y compañía. Estos vapores saldrán de Cádiz el 12 de cada mes, conduciendo la correspondencia pública y oficial.

Precios del pasaje: Popa, primera cámara, comprendidos los vinos, (1) á Santa Cruz de Tenerife, 40 duros; á Puerto-Rico, 125 id.; á la Habana, 150 id.

Proa, segunda clase á Santa Cruz de Tenerife, 30 duros; á Puerto-Rico, 80 id.; á la Habana, 100 id.

Precios de los fletes, 30 pesos fuertes tonelada inglesa.

Dirigirse para todas las noticias de flete y pasaje En Madrid: Excmo Sr. D. Nazario Carriquiri, calle de Jacometrezo núm. 66.

En Cádiz: Sres. Lucave y Echecopar. En Barcelona, Sres. Lopez Gordo y compañía.

(1) Los pasajeros de primeras cámaras que quieran ir solos en sus camarotes y tener el privilegio de escogerlos, pagarán ademas 40 duros para Santa Cruz, 25 de Puerto-Rico y 50 para la Habana. Sin embargo, la Compañía se reserva el derecho de disponer de las camas vacantes, abonando á los pasajeros la diferencia que hayan pagado por estar solos.

INGRESOS

DE LOS

CAMINOS DE HIERRO EN ESPAÑA.**Compañía de los caminos de hierro de Madrid á Zaragoza y Alicante.***Ingresos desde el 4 al 10 de julio de 1857.*

Kilómetros en explotación en 1857.	278
9,445 viajeros.	175,510 30
Equipajes y perros.	9,065 84
Mercancías.	292,106 46
Carruajes y ganados.	3,353 50
Correos.	8,340
Diligencias.	8,400
Telegrafo.	1,284 25
	497,766 35
Producto total de la semana correspondiente de 1856.	304,192 55

Ferro-carril del Grao de Valencia á Almansa.*Productos desde el 6 de julio al 12 de julio de 1857.*

Kilómetros en explotación en 1856.	80 114
Idem en 1857.	60 114

Productos desde el 29 al de 5 julio 1857.

22,331 viajeros.	81,224 33
Mercad. equipajes, etc.	20,467 33
	101,692 32

Semana correspondiente de 1856.

190,03 viajeros.	61,976 3
Mercad. equipajes, etc.	18,904, 19
	81,434 1

Ingreso total desde 1.º de enero á 12 julio.

En 1857.	Rs. vn.	2.668,629 3
En 1856.	"	2.252,540 2
Diferencia.	"	416,089 1

Ferro-carril entre Jerez el Puerto y Cadix.*Ingresos del mes de junio 1857.*

Kilómetros en explotación en 1855.	15	
id. id. en 1856.	27	112
<i>Productos desde el 1.º al 30 de junio de 1857.</i>		
64,149 viajeros.	287,079	75
mercancías.	108,997	76
		396,077 50
<i>En igual mes del año anterior.</i>		
27,453 viajeros.	114,513	
mercancías.	98,456	47
		182,969 47
<i>Diferencia.</i>		213,108 03

Ferro-carril de Barcelona á Zaragoza.*Productos del mes de junio.*

24,823, pasajeros.	duros	5,784,178
Cargas.		1,317,323
Perros.		2,330
Excesos de pasaje y de equipajes.		67,867
		7,171,720
Productos del mismo mes en el año anterior.		6,554,590

Diferencia de mas en el presente. . 617,130

Productos desde 1.º de enero hasta la fecha. 39.303,616
 Id. del mismo periodo en el año anterior. 36.761,189

Diferencia en favor del presente. 2 544,427

Barcelona 2 de julio de 1857.—El administrador general interino, José Seller.

Camino de hierro del Centro.*Productos del mes de junio de 1857.*

	Duros.	Mils
Pasajeros, 40,027.	8,822	23
Equipajes, mercaderías, etc.	353	548
	8,875	571
En junio de 1856.	5,682	478
Diferencia á favor de 1857.	3,193	093

Productos desde 1.º de enero hasta la fecha. 42,636 186
 Idem en 1856. 30,819 067

Diferencia á favor de 1857.. 11,817, 119

Barcelona 1.º de julio de 1857.—Por acuerdo de la direccion, José Mestre y Cabañes, secretario,

OPERACIONES

DE LA

Sociedad de la Gaceta de los Caminos de hierro.*Hubbard, Castilla y compañía.*

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

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

CONDICIONES Y COMISION.

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

Abriremos cuentas corrientes con condiciones especiales.

Daremos dinero sobre títulos y acciones.

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

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

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

Las garantías se constituirán en metálico, en valores al portador, en letras acep-

tadas por nuestros corresponsales, ó por casas de toda confianza.

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

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

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

BOLETIN COMERCIAL.

La Gaceta del 12 del corriente publica un estado comparativo de la recaudacion obtenida en el mes de junio por los ramos que corren á cargo de la direccion general de aduanas y aranceles. Siendo el líquido comparable en el espresado mes de 19,478,728 rs. 14 cént., y de 16.350,023 26 el de igual mes del 56, hay una diferencia en favor de la recaudacion del actual de 3.798,763 14 ó sea un equivalente á un 14 por 100.

El movimiento de buques que ha habido en nuestros puertos en el espresado mes ha sido importante. En ellos han entrado 4,181 con 267,931 toneladas, y han salido 4,486 con 296,639. Entre los primeros hubo 382 extranjeros, y entre los segundos 151.

La industria fabril sigue atravesando su período de angustia. En Barcelona, como en Reus, Igualada y Tarragona, se abren algunas fábricas, pero vuelven á cerrarse por falta de pedidos, quedando, por consiguiente, sin trabajo los operarios.

Varios diputados andaluces se han acercado al señor ministro de Fomento, para que, en vista de la baja que se ha pronunciado en los trigos en las provincias del Mediodía acuerde, si conviene ó no restringir la concurrencia extranjera como perjudicial á nuestra agricultura. El señor ministro, después de algunas observaciones sobre los sacrificios del gobierno para que las clases menesterosas no sufran los resultados de los precios exorbitantes en que se sostienen los trigos en Madrid, prometió indagar los resultados de la cosecha actual, y hasta que punto podría restringirse la franquicia de la importacion de los trigos.

Cereales. Nunca es mas grata la tarea que nos hemos impuesto, que cuando tenemos que consignar como en el día los resultados mas satisfactorios de la cosecha. Por punto general la recoleccion es abundantísima y cada vez son mas los puntos en que los precios se presentan en notable baja. En el mercado de Madrid el trigo se ha vendido desde 70 á 95 rs. fanega, en los últimos días de la semana, con escasa animacion en las ventas. En Valladolid se venden algunas partidas á 60 reales fanego. En Medina del Campo, aunque con mucha baja en las cebadas, no sucede lo mismo con el trigo, el que á pesar de la abundancia del mercado, sus precios se mantienen firmes, cotizándose de 76 á 80 rs. trigo, y de 20 á 22 la cebada: lo mismo sucede en Peñafiel, y en el importante mercado de Nava del Rey.

A pesar de la buena recoleccion de trigo y de cebada, la firmeza en los precios, solo se explica por la falta de salida de los nuevos á la venta, asegurándose que cesará en cuanto salgan á los mercados. Una prueba de lo que venimos consignando es el mercado de Burgos, donde la aparicion de trigos nuevos ha producido una baja de 30 á 34 rs. fanega. En Alar del Rey el trigo pasa á 60 rs. fanega. En el anterior boletín manifestamos

que, en las provincias Vascongadas, la recoleccion es abundantísima, tanto que en Vizcaya no se ha conocido igual en muchos años. Por esta causa el trigo ha comenzado á bajar en los mercados de esa provincia, vendiéndose en la semana última á 15 rs. menos en fanega. Igual efecto se observa en la Rioja, donde aunque la cosecha de trigo no es tan abundante como la de la cebada, ha declinado á 75 rs. desde 82 y 84 á que ascendía hace nueve días.

La cosecha de maíz, base de la alimentacion de Asturias, es bastante lisonjera en esa comarca; pero los largos días que faltan para su recoleccion, serán terribles para sus miserables habitantes.

El mercado de Santander seguía el día 13 del actual en la paralización mas completa en las harinas, sin embargo de haberse hecho con empeño muchos ofrecimientos de trigos disponibles y á la vela, observándose marcado deseo de realizar por parte de los veadores; lo que contrasta mucho con la paralización de harinas.

En el mercado de Barcelona los trigos siguen encalmados, y sus precios en baja esceptuándose los del Norte-América blancos, que por su superioridad se han colocado de 89 á 93 rs. cuartera, y los rubios desde 90 los superiores hasta 84 los inferiores. Los Marianópolis á 74 rs. cuartera.

En el reino de Valencia como en Segorbe, Tabernes de Valldigna, y Castellon, las cosechas, aunque con algun tizon en los trigos en el primer punto, son bastante abundantes.

El mismo resultado se toca en las provincias de Zaragoza y Huesca, si bien con cierta firmeza en los precios de los trigos.

Diremos para terminar que en Granada ha principiado á descender. En Jaén á pesar de la constancia del aire E. que ha causado algunos daños, la cosecha será mas que mediana, vendiéndose el trigo de 66 á 72 rs. fanega y la cebada de 30 á 33, con pocas ventas. En Sevilla y otros pueblos de su provincia la cosecha es tambien bastante regular. En Extremadura el trigo se vende ya de 46 á 50 rs. y la cebada á 24.

En los mercados extranjeros la baja ha sido general y pronunciada en la semana que acaba de transcurrir, efecto tambien de la abundante cosecha que ya comienza. En París las harinas cuatro marcas que estaban entre 71 y 72 frs. para el corriente julio han ido sucesivamente descendiendo de 67 á 67 fr. 50; para agosto se demandan á 66 fr.; agosto y setiembre 65. En Marsella los cereales siguen en notable baja. En Londres los precios de los trigos tienden á la baja y los compradores limitan sus negocios á sus necesidades inmediatas. En Nueva York libre enteramente ya la navegacion del canal, llegaban fuertes arribos de harinas, lo que producía 2 á 3 francos de baja por barril.

Vinos y espíritus. El oidium sigue invadiendo con mas ó menos intensidad no pocas de nuestras comarcas vinícolas; en los campos de Tarragona, que en los años anteriores no han sido acometidos por esta funesta plaga, hay motivos fundados para temer su desarrollo. En Valls lo ha verificado ya y en Zaragoza ha sufrido algun aumento. En la Nava del Rey, el vino ha sufrido un real de baja, vendiéndose el comun bueno á 15 y 1½ rs. el cántaro. En Huesca sigue espendiéndose á buen precio, vendiéndose á 11 rs. el cántaro. Los espíritus continúan solicitados en Barcelona y con precios de aumento sucesivo. Del de 49 á 20 grados se han vendido mas de 60 pipas á 64 duros, y por el de 35 grados se pretende á 150 duros por pipa. En Santander se menudeaban los de caña, graduacion corriente, á 76 pesos la pipa.

Aceites. La venta de este artículo está casi paralizada en la provincia de Jaén. El olivar no asegura una gran cosecha, por lo que el aceite propende á la alza. En Barcelona ventas cortas, y pocos arribos sin variacion en los precios que venimos apuntando. Las noticias sobre el estado de los olivares son satisfactorias en general. En el mercado de París los aceites de oliva no continúan en baja; de 112 á 113 francos, precio á que habían descendido á fin de la semana pasada, se han elevado hasta el de 117 y 118 francos los 100 kilogramos.

Ganados. Es regular la extraccion en Lugo del ganado mular para ambas Castillas, y sostenidos los precios: el vacuno, aunque con pocas ventas, continúa mereciendo el aprecio de que hasta aquí ha gozado.

Lanas. Nuestro corresponsal de Valladolid nos comunica que aun no se han hecho precios sobre esta materia en los principales pueblos, y los de Jaén, que la venta está tan paralizada que no la buscan de parte alguna ni aun para el interior del país, habiéndose vendido la última para fábricas á 60 rs. arroba. En el mercado de París se sostienen con firmeza, y aun han tenido nueva mejora.

Sedas. Hé aquí los precios á que pasan en Valencia.

Hilanderos de Puzol y Cheste.	108 á 120 libra.
Hilanderos.	110 á 112 »
Hilanderas.	88 á 108 »
Entredobles.	100 á 120 »
Tramas finas.	94 á 103 »
Id. recias.	84 á 93 »
Alducaras.	44 á 50 »

Frutos coloniales. En Santander, el azúcar después de su estremada paralización, ha cobrado alguna animacion en la semana pasada, vendiéndose algunas partidas á 63 y 65 ¾ rs. arroba, segun clases, y 67 ¼ y 77 ¼ por calidades superiores surtidas de blanco y de dorado. Las noticias de la Habana sobre este artículo alcanzan al 15, donde las operaciones habían estado encalmadas en la semana anterior á dicho día. Las pocas partidas cotizadas lo han sido á los precios siguientes:

	Reales arroba.	
Tipo holandés números 8-10	43	á 14 ¼
— 11-12	44 ¾	á 15 ¼
— 13-14	15 ½	á 16
— 15-17	16 ½	á 18
— 18-20	18 ½	á 20
Blanco inferior á regular.	21	á 22
Idem bueno á fino.	22 ½	á 23
Idem superior á floreta.	23 ½	á 25

Metales. Hé aquí los precios que tenían en Londres á la fecha del 3.

	Lib. est. Che. D.	
Azogue libra.	2	nom.
Cobre inglés de regular afino,	117	» »
ton.	120	» »
Cobre inglés superior.	130	» »
Estaño inglés en barras.		» »
Hierro de Walles en		
Londres.	8-7-6 á	8 10 »
— de Staffordshire.	9-5 á	10 » »
Hierro colado en Walles (Número 1).	4-10 á	5 » »
Plomo inglés en barras.	24 á	25 » »
Id. en planchas.		25 10 »
Id. español en almacen.	23-10 á	23 15 »
Minio.	26 á	26 5 »
Albayaide.	27 á	28 10 »
Zinc en barras (Spelter).	30	15 »
Id. en hojas.	35	» »

BOLSA.

La semana que acaba de terminar ha sido fatal para la Bolsa: todos los valores se han declarado en baja y no hay por ahora esperanzas de que este movimiento tome mayores proporciones. La escasez de metálico que se deja sentir en el vecino imperio; el mal estado de aquella Bolsa, la emisión de una numerosa cantidad de papel que están llevando á cabo las principales Compañías de ferrocarriles franceses para atender á los gastos de construcción de las líneas ya empezadas, y comenzar las que nuevamente van á emprenderse; la depreciación que casi todos los valores extranjeros han experimentado; la insurrección de la India que ha producido naturalmente en los mercados ingleses una gran perturbación y se ha dejado sentir igualmente en los mercados franceses, son indudablemente, unidas á los últimos sucesos que han tenido lugar en Andalucía, las causas que han determinado la baja de nuestros valores. No conocemos otros motivos á que poder atribuirlos; no tenemos noticia de ningún suceso que pudiera producir efecto semejante. Por esto creemos que la baja se prolongará tanto cuanto existan las causas que determinan la baja de los fondos extranjeros.

Pasemos ahora á examinar las alteraciones que los fondos han experimentado en la última semana.

El sábado anterior el consolidado cerró á 38,09: durante los primeros días estuvo oscilando sobre 38,85 hasta que declarada la baja el jueves, bajó á 38,65 y 60, cerrado ayer por último á 38,05.

Los negocios hechos en este papel han sido pocos y apenas hallaba compradores.

La diferida ha seguido también el movimiento de baja aunque no de una manera tan cecidida como el consolidado: de 25,80 á que cerró el sábado último, bajó á 25,70: sobre este precio estuvo fluctuando y ayer por fin vino á cerrar á 25.

La animación en este papel ha sido aun menor que la del consolidado, y muchas menos las operaciones hechas en él.

Las amortizables de primera y segunda clase, casi sin variación siguen á 12 p. la de primera clase y 6,60 la de segunda. La deuda del personal se sostiene á 10,75 p.

Las acciones de carreteras es el único valor que se mantiene firme, y aun mejores sus precios en medio de la baja general. Ayer cerraron:

Las de abril de á 4,000 rs. á 85,50.

Las de id. de á 2,000 á 88,50.

Las de junio á 86,25.

Las de agosto á 91 p.

También han mejorado las acciones del Canal de Isabel II. Ayer quedaron á 104,85. d.

Las del Banco de España estaban ofrecidos á 140,50 d. pagado el cupón.

De las Sociedades de crédito nada se ha hablado.

Los cambios han sufrido también una gran

baja. El cambio sobre París se hace á 5,19 y el cambio sobre Londres á 50,20.

J. M. CUENDE.

MINAS.

La semana ha concluido con los mismos síntomas para el mercado con que se presentó. Las operaciones han sido aun mas escasas que en la anterior, y los precios se han mantenido en baja por efecto de la casi ninguna demanda de papel, y casi podría asegurarse que no variará en muchos días la situación de la plaza por mas noticias favorables que lleguen de los distritos con referencia á la explotación, pues lo mas que podrá acontecer es que únicamente aquellas empresas interesadas se declaren en movimiento pero sin alcanzar grandes valores.

La emigración de los industriales es cada día mas notable, y hasta que las lluvias de setiembre obliguen á los transfugas á regresar á los patrios jares han de faltar muchos de los elementos mas notables para la contratación, pues está probado que solo las estaciones medias, la primavera y el otoño son las mas favorables para las operaciones bursátiles. El invierno las aminora, por que los frios, lluvias y nieves, paralizan el adelanto de las labores, cuyos resultados favorables son los que producen las demandas del papel y estas la subida. El verano las disminuye también porque la ausencia de las personas mejor acomodadas, capitalistas de varias categorías que se hallan mas dispuestos á la compra, contienen las demandas. Verdad es también que este año alluyen otras causas que nuestros lectores conocen ya y mientras subsistan durará la crisis mercantil. También la circunstancia de dedicarse los jornaleros á las operaciones de la recolección agrícola entorpece los adelantos mineros.

La Carranzana ha sido aunque poco solicitada, hasta 2,300, pero los tenedores de este papel no quieren venderlo toda vez que la mina costea sola las grandes preparaciones de arranque que se están haciendo.

Parece imposible que en tan poca estima se tenga este negocio que es uno de los mas seguros, en relación con otros que de emisión solo pagan mas cantidad siendo su porvenir un problema.

Los precios de los plomos han tenido alguna subida especialmente en la Carolina y sierra de Gador.

Hemos oído censurar la mala administración de algunas empresas que prefieren conservar las existencias de minerales con riesgo de las mermas consiguientes y seguir cobrando dividendos con daño de los accionistas, á venderlos y atender con sus productos al laboreo. No nos explicamos el objeto de tal conducta, que tiene desprestigiadas algunas minas de consideración por su riqueza.

El filón del Jaroso presenta cada día mas es-

timables caracteres haciendo mas halagüeños el presente y porvenir de Sierra-Almagrera. Tanto en este distrito como en el Lomo de Bas, Cartagena, Linares y Gador la explotación y fundiciones adquieren de día en día mayor movimiento.

De Sierra Nevada tenemos buenas noticias respecto de la actividad que se advierte en muchos trabajos.

En La Exploradora parece que se ha encontrado en la galería baja (San Mateo), otro filoncito de muy buenas indicaciones. Las esplanadas y obras de fábrica, se continúan sin interrupción. El 15 debieron subir á la Sierra los ingenieros Maestre, Huelín y Bautista, con los contratistas del camino y algunos fabricantes que van á hacer estudios y reconocimientos.

En El Mercurio, Milagro, Campana de la Vela, Patriota, Seis Amigos y alguna otra, se trabaja con tanta asiduidad cuanto permiten las circunstancias de los trabajos.

Ha sido nombrado comisario régio del establecimiento nacional de minas de Riotinto, D. José de Bejar Lozano, contador de Hacienda pública de Málaga, en reemplazo de D. Lorenzo Carralón, que ha sido declarado cesante.

El ingeniero Sr. Sampayo pasa á Almadén de director facultativo. Con destino á la inspección de Almería y residencia en Granada, el ingeniero primero D. Tomás Sabau y Dumas, actual inspector de Oviedo, y para esta inspección, D. Sergio Yegros, que desempeña la de Guadalajara, ocupando esta vacante D. Andrés Pérez Moreno, director facultativo que es en la actualidad de Almadén, debiendo permanecer en dicho establecimiento hasta que se presente el nuevo nombrado.

Precios corrientes de la semana

Feliz Pensamiento 29,00 d. sin papel.

Seis Amigos 1,300. d, 1,400 p.

Patriota 900.

Perla 900.

Carranzana 2,300 d. 2.400 p.

J. M. DEL CAMPO.

JUNTAS GENERALES

DE SOCIEDADES MINERAS EN EL

CÍRCULO DE CAPELLANES.

Hoy domingo, á las doce, La Desengañada.

A la una, La Primera.

Mañana á la ocho de la noche, La Marina.

A las ocho y media, La Esperanza fundada

La Pobreza en Córdoba.

Bravo y Eugenia.

BOLSA DE MADRID.—MOVIMIENTO DEL 13 AL 18 DE JULIO 1857.

TITULOS.	LUNES.		MARTES.		MIÉRCOLES.		JUEVES.		VIERNES.		SABADO.	
	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.
FONDOS PUBLICOS.												
Titulos 3 0/0 consolidados.....	38 85	"	38 75	"	38 55	"	38 50	38 60	38 50	"	38 05	38 25
Titulos 3 0/0 diferido.....	25 75	"	25 75	"	25 70	"	25 70	"	25 60	"	25 55	"
Materia del Tesoro preferente con interés.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Idem no preferente con interés.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Idem sin interés.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Amortizable de primera.....	12	"	12	"	12	"	12	"	12	"	12	"
Idem de segunda.....	6 60	"	6 60	"	6 60	"	6 60	"	6 60	"	6 60	"
Deuda del personal.....	10 70	"	10 70	"	10 70	"	10 70	"	10 70	"	10 75	"
Participes legos.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Idem 4 4 y 5 0/0.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
PARTE TELEGRAFICO DE PARIS.												
FONDOS ESPAÑOLES.												
3 0/0 exterior.....	41	"	40 3/4	"	40	"	40	"	41	"	40 3/4	"
3 0/0 interior.....	37 3/8	"	37 1/4	"	37	"	37	"	"	"	36 3/4	"
Diferida.....	"	"	25 1/8	"	25	"	"	"	"	"	24 7/8	"
Amortizable.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
FONDOS ESTRANJEROS.												
Consolidados ingleses.....	92 1/2	"	92 3/8	"	92 1/8	"	92 3/4	"	92 3/4	"	91 5/8	"
1 1/2 0/0.....	92	"	91 75	"	92	"	92	"	92	"	92	"
3 0/0.....	66 80	"	63 80	"	66 75	"	66 85	"	66 65	"	66 05	"
OBLIGACIONES Y ACCIONES DE CARRETERAS.												
Emision 1.º abril 1843, 1.000 rs. Cabrilhas.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Idem 1.º julio 1843, 1.000 Coruña.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Idem 1.º abril 1850, fomento de 1.000.....	86	"	86 50	"	86	"	86 50	"	86 50	"	86 50	"
Idem fomento de 2.000.....	88 25	"	88 50	"	87 50	"	88 50	"	88 50	"	88 50	"
Idem 1.º junio 1841, de 2.000.....	85 50	"	85 50	"	85 50	"	86 25	"	86 25	"	86 25	"
Idem 31 agosto 1852, de 2.000.....	90	"	90	"	90	"	90 50	"	91	"	91	"
Canal de Isabel II.....	104 25	"	104 25	"	104 25	"	104 75	"	104 85	"	104 85	"

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

Número de acciones.	Valor nominal.	Desembolso.	Epoca de los dividendos.	Intereses ó dividendos pagados.	NOMBRES DE LAS SOCIEDADES.	LUNES.		MARTES.		MIÉRCOLES.		JUEVES.		VIERNES.		SABADO.	
						Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.
60000	2000	todo	Diciem.	6 %	Banco de España.....	145	"	144 50	"	144 50	"	144 75	"	141	"	140 50	"
64000	1900	50 %	En. Jul.	6 %	Española mercantil.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
120000	1900	50 %	En. Jul.	6 %	Crédito moviliario.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
70000	1900	50 %	En. Jul.	6 %	De crédito en España.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
240.000	1.900	60 %	"	6 %	Madrid á Zaragoza y á Alicante.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
60.000	2.000	50 %	"	6 %	Alar á Santander.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
25.000	2.000	todo	"	"	Langreo á Gijón.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8.500	4.000	todo	Enero.	4 % smtre	Jerez al Trocadero.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
16.000	5000	4 0/0	Marzo.	15 0/0	Comp. gral española de seguro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
65000	2000	1500	"	"	Canalizacion del Ebro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3500	2000	todo	Mayo	5 %	Metafúrg. de S. J. de Alcaraz.....	39	"	39	"	39	"	39	"	39	"	39	"
	4000	todo	"	"	Canal de Castilla.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

FERRO-CARRILES, SOCIEDADES INDUSTRIALES Y DE CREDITO.—BOLSA DE BARCELONA.

Número de acciones.	Valor nominal.	Desembolso.	Epoca de los dividendos.	Intereses ó dividendos pagados.	NOMBRES DE LAS SOCIEDADES.	DIA 8		DIA 9		DIA 10		DIA 11		DIA 13		DIA 14	
						Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.	Contado.	Plazo.
20000	2000	30 0/0	"	"	Sociedad catalana (1.ª emision de Crédito.....)	42	42 50	41 75	41 85	42	42 10	42 50	42 75	42 40	42 50	42 25	42 50
20000	2000	50 0/0	"	"	de Crédito..... (2.ª emision de Crédito.....)	51	51 25	50 50	50 75	50 25	50 50	50 50	50 75	50 40	50 50	50 25	50 50
10000	4000	25 0/0	A. y F.	100 r. v.	Banco de Barcelona.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	3000	50 0/0	"	"	Crédito moviliario (1.ª emision de Crédito.....)	38 50	39	38	38 25	38 50	38 75	39 50	39 75	39 50	39 75	39 50	39 75
"	2000	30 0/0	"	"	rio Barcelones. (2.ª emision de Crédito.....)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5060	4000	40 0/0	En. Jun	10 %	Sociedad valenciana de fomento.....	58 50	39	58	58 25	58 75	59	59 70	59 80	59 70	59 80	40 15	40 25
"	4000	50 0/0	"	"	Union Comercial.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	5000	6 0/0	"	"	Comp. catalana gral. de seguros.....	"	"	47 50	48	"	"	"	"	47 25	47 50	47	47 50
6400	5000	6 0/0	"	"	Compañia ibérica de seguros.....	"	"	28	28 25	"	"	"	"	27 50	27 75	28	29 25
"	"	"	"	"	Lloyd barcel. de seguros marit.....	"	"	28 75	29	"	"	"	"	"	"	"	"
"	20000	11 0/0	"	"	Comp. barc. de seguros marit.....	64	64 50	65	65 50	61 75	62	62 50	65	65	65 25	65 25	65 50
13000	2000	todo	"	"	Camino del Este (Mataró).....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
12000	2000	todo	"	5 0/0	del Norte (Granollers).....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	93	93 25
18000	2000	83 0/0	"	11 2/0	del centro (Martorell).....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
40000	2000	50 0/0	"	6 0/0	de Zaragoza á Barcelona.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
13000	2000	todo	"	"	de Almansa á Valenel.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7353	950	todo	0c. y AB	6 0/0	de Tarragona á Reus.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
48000	2000	11 1/2	"	4 1/2 0/0	Canal de Urgel.....	"	"	"	"	87	87 10	"	"	"	"	87 50	87 75
"	2000	todo	"	"	España industrial.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	3000	todo	"	"	Sociedad minera el Veterano.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	4000	6 0/0	"	"	Alumbrado por el gas en Barce.....	"	"	28 50	28 75	29	29 25	29 75	30	29 75	30	29 60	29 75
"	"	"	"	"	La aseguradora.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	La prestadora.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

CAMBIOS. (11 de julio.)

DAÑO.	BENEF.	DAÑO.	BENEF.	DAÑO.	BENEF.	DAÑO.	BENEF.
Albacete.....	1/4	Cuenca.....	3/8	Oviedo.....	par d	Valencia.....	3/8
Alicante.....	5/8	Gerona.....	1/4	Palencia.....	par	Valladolid.....	par
Almería.....	1/2	Granada.....	1/4 d	Pamplona.....	1/4 d	Vitoria.....	par p
Ávila.....	par	Guadalajara.....	par	Pontevedra.....	par	Zamora.....	3/8
Badajoz.....	7/8 p	Huelva.....	1/2	Salamanca.....	1/8 d	Zaragoza.....	3/8
Barcelona.....	1/4 p	Huesca.....	1	San Sebastian.....	1/2 p		
Bilbao.....	3/8	Jaén.....	1/2	Santander.....	7/8 p		
Burgos.....	1/2 p	León.....	3/8	Santiago.....	1/4		
Cáceres.....	7/8	Lerida.....	par	Segovia.....	par p		
Cádiz.....	1/4 d	Lugo.....	5/8 d	Sevilla.....	7/8 p		
Castellón.....	3/8 p	Málaga.....	3/8 p	Soria.....	par		
Ciudad-Real.....		Murcia.....	1/4 p	Tarragona.....			
Córdoba.....		Orcase.....		Teruel.....			
Coruña.....				Toledo.....	1/3		

A 80 días 50 p. d

Londres.....

París.....

Descuento de letras al 5 por 100 anual.

MERCADO MINERO DE MADRID.—PRECIOS CORRIENTES DE LAS ACCIONES DE MINAS.

Número de acciones de cada sociedad	Número de dividendos pasivos pagados.	Importe total de ellos	Dividendos activos pagados.	NOMBRE de las sociedades.	Puntos y provincias donde radican.	Calidad de los metales.	PRECIOS CORRIENTES.	
							Dinero.	Papel.
100	"	"	69	Suerte.....	Hiendelaencina en Guadalajara.	Galena argentífera.....	139,000	141,000
100	"	"	73	Santa Cecilia.....	id.....	id.....	34,000	36,000
100	"	"	"	San Carlos.....	id.....	id.....	146,000	150,000
100	"	"	13	Verdad de los Artistas.....	id.....	id.....	128,000	130,000
100	"	"	"	Relámpago.....	id.....	id.....	156,000	158,000
100	"	"	"	Vascongada.....	id.....	id.....	24,000	25,000
100	"	"	"	Santa Catalina.....	id.....	id.....	10,000	11,000
100	14	"	"	San Guillermo.....	id.....	id.....	14,000	15,000
120	"	"	"	Trillana.....	id.....	id.....	23,000	25,500
150	"	"	"	Perla y tempestad.....	id.....	id.....	"	"
400	"	"	"	Antorcha.....	id.....	id.....	11,000	12,000
100	"	"	"	Valenciana.....	id.....	id.....	30,000	32,000
100	"	"	"	Laura.....	id.....	id.....	5,400	"
100	"	"	"	Ferentina.....	id.....	id.....	"	"
100	"	"	"	San Martín.....	id.....	id.....	2,500	3,000
200	"	"	"	Esploradora.....	Sierra Nevada en Granada..	Cobre argentífero.....	40,000	44,000
200	"	"	"	Feliz Pensamiento.....	id.....	id.....	29,000	31,000
"	"	"	"	Gran Cacares.....	id.....	id.....	22,000	24,000
113	"	"	"	Triunfo.....	id.....	id.....	10,000	11,000
100	"	"	"	Selección.....	id.....	id.....	5,000	6,000
100	"	"	"	S. Isidro.....	id.....	id.....	1,400	1,500
150	"	"	"	Seis Amigos.....	id.....	id.....	1,200	1,300
200	"	"	"	Patriota.....	id.....	id.....	1,000	1,500
200	"	"	"	Perla de Huelva.....	id.....	id.....	1,100	1,300
200	"	"	"	Segundo Triunfo.....	id.....	id.....	400	500
200	"	"	"	Conhansa.....	id.....	id.....	900	1,200
200	"	"	"	Fama.....	id.....	id.....	400	440
220	"	"	"	Nueva América.....	Sevilla.....	Cobre argentífero.....	"	"
200	"	"	"	Rica Leonesa.....	Leon.....	id.....	800	900
93	"	"	"	Mercurio.....	Sierra Almagrera.....	Plomo argentífero.....	8,800	12,000
"	"	"	"	Luz del hombre.....	id.....	id.....	6,000	12,000
"	"	"	"	Los maderos.....	id.....	id.....	2,500	"
"	"	"	"	Nuevo-Mundo.....	id.....	id.....	400	par
200	"	"	"	Los aliados.....	Constantina (Sevilla.).....	Plomo argentífero.....	"	"
118	"	"	"	Los nuevos Feneles.....	id.....	id.....	1,240	4,000
160	"	"	"	Los lombardos.....	id.....	id.....	"	2,000
"	"	"	"	Esplendor del Prágnth.....	Cordova.....	id.....	320	400
125	"	"	"	Palacios y Golond.....	Plasencia en Extremadura.....	Galena.....	"	10,000
"	"	"	"	Sevillana.....	id.....	id.....	"	"
"	"	"	"	San Ramon.....	id.....	id.....	1,000	"
"	"	"	"	Segundo Palacios.....	id.....	id.....	"	"
"	"	"	"	Victoria.....	id.....	id.....	"	"
200	"	"	"	San Antonio.....	El Borracho en Estremadura.....	Plomo argentífero.....	"	"
"	"	"	"	San Nicolás.....	id.....	id.....	4,000	"
"	"	"	"	Cortésana.....	id.....	Plomo argentífero.....	3,000	3,500
"	"	"	"	Buena fe.....	Fombuena. (Aragon.).....	id.....	1,800	"
"	"	"	"	Bilbillitana.....	Alparir.....	id.....	7,700	"
"	"	"	"	Perú.....	Sierra Cantos.....	id.....	5,200	"
108	"	"	1 de 320 rs.	Carrizosa.....	Vizcaya.....	id.....	2,000	2,200
200	"	"	"	Navarra Guipuzcoana.....	id.....	id.....	1,500	1,600
200	"	"	"	Vizcarrta.....	id.....	id.....	240	280
200	"	"	"	Carrilitana.....	Lomo de Bas.....	Plomo, y plata.....	46,000	48,000
"	"	"	"	Murclana.....	id.....	id.....	2,600	3,000
"	"	"	"	Isabelita.....	id.....	id.....	800	"
"	"	"	"	Visitaclon.....	id.....	id.....	320	340

SECCION DE MADRID A ALBACETE

Servicio desde el 12 de Mayo de 1857.

TRENES DE MADRID A ARANJUEZ Y ALBACETE

[illegible]

TRENES DE ALBACETE Y ARANJUEZ A MADRID

[illegible]

Se concede gratis a cada viajero un transporte de dos arrobas de equipaje; el exceso se pagará con arreglo a la tarifa particular de cada estación en todos los trenes.

Los coches particulares se admitirán en todos los trenes.

Los relojes de toda la línea se arreglarán por el Meridiano de Madrid.

Los riegos de riego se arregalan por el mecanismo de matorral.

Los que ya van entrando en carruajes de la clase superior a la marcada en el billete sin pagar el suplemento al conductor del tren, pueden el valor de estos billetes y pagarán por entero el de la clase en que se hallan.

LINEA DE LATIVA.

		MAÑANA.						TARDE.											
		h.	m.	h.	m.	h.	m.	h.	m.	h.	m.	h.	m.						
De Valencia.	De Játiva.	6	30	7	30	8	30	9	30	10	30	2	30	3	30	4	30	5	30
De Valencia.	De Játiva.	7	40	"	"	8	"	9	"	10	"	12	40	2	"	4	40	7	"
SECCION DEL GRAO.																			
De Valencia.	Del Grao.	7	30	8	30	9	30	10	30	11	30	2	30	3	30	4	30	5	30
De Valencia.	Del Grao.	7	"	8	"	9	"	10	"	11	"	2	"	3	"	4	"	5	"

SECCIÓN DEL GRAB.

FERRO-CARRILES DE BARCELONA.

HORAS EN QUE SALEN LOS TRENES, Y SUS PRECIOS.

				MAÑANA.				TARDE.				1 ^a cla. 2 ^a cla. 3 ^a cla			
				h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	Rs. m.	Rs. m.	Rs. m.		
Trayecto de	Barcelona	á	Mataró.	7	6	8	30	10	12	2	50	4	10	8	6
Idem de	idem	á	Arenys de Mar.	6	8	1 1/2	10	1 1/2	12	30	3	6 1/2	10	8	6
Idem de	idem	á	Molins de Rey.	6	8	10	10	12	3	5	6	20	4	24	5
Idem de	idem	á	Martorell.	6	8	10	10	12	30	3	7	10	24	8	6
Idem de	idem	á	Sabadell.	6	8	10	10	12	30	3	7	9	9	7	5
Idem de	idem	á	Tarrasa.	7	45	10	10	12	45	3	45	12	9	17	7
Idem de	idem	á	Granollers.	6	8	10	10	12	6	6	10	8	8	6	6
Idem de	idem	á	San Andrés.	6	8	10	10	12	30	4	7	30	4	18	6

FERRO-CARRIL DE TARRAGONA A REUS.

Estaciones.	POR LA MAÑANA.			POR LA TARDE.	
	H. ms.	H. ms.	H. ms.	H. ms.	H. ms.
De Tarragona, Villaseca y Reus.	7 30	9 30	12 "	3 30	5 30
De Villaseca para Tarragona.	6 42	8 42	11 12	2 42	4 42
De Villaseca para Reus.	7 48	9 48	12 18	3 48	5 48
De Reus, Villaseca y Tarragona.	6 50	8 50	11 "	2 50	4 50

Los días festivos saldrán trenes especiales, según lo reclame el servicio público.

Salida de los trenes desde el 15 diciembre.

	N. 1.	N. 3.	N. 5.	N. 7.
	h. ms.	h. ms.	h. ms.	h. ms.
De Jerez.	6 30	9 50	1 50	4 30
Del Puerto de Sta. Maria....	6 52	9 53	1 52	4 52
De Puerto Real.	7 52	10 6	2 6	5 6
Del Trocadero.	7 15	10 15	2 15	5 15
A Cádiz.	7 40	10 40	2 40	5 40

DE CADIZ A JEREZ.

DE CADIZ A JEREZ.	N. 2.	N. 1.	N. 6.	N. 8.
	h. ms.	h. ms.	h. ms.	h. ms.
De Cádiz.	8	14	3	6
Del Trocadero.	8 35	11 55	5 25	6 35
De Puerto Real.	8 45	11 45	5 45	6 45
Del Puerto de Sta. Maria.	9	12	4	7
A Jerez.	9 20	12 20	4 20	7 20

TARIFA DE PRECIOS.

TARIFA DE PRECIOS.		1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.
De Jerez al Puerto de S. ^a María.	7	4	50	3
De Jerez al Puerto Real.....	10	7		4 50
De Jerez al Trocadero.....	11	8		5
De Jerez á Cádiz.....	15	9		6
Del Puerto al Puerto Real.....	4	3		3
Del Puerto al Trocadero.....	5	4		3
Del Puerto á Cádiz.....	6	4	50	3
Del Pto. Real al Trocadero.....	2	1	50	1
Del Puerto Real á Cádiz.....	4	4		2
Del Trocadero á Cádiz.....	3	3		1