

# EL ECONOMISTA

## ESPAÑOL

### REVISTA SEMANAL

SE PUBLICA LOS SÁBADOS

DIRECTOR:

DON ISIDORO G. BARRADO

Hacienda. — Crédito. — Propiedad inmueble. — Bancos. Industria. — Comercio. — Minas. — Ferrocarriles. — Sociedades de Seguros. — Bolsas. — Cajas de Ahorro. — Sociedades Económicas de Amigos del País. — Liga de propietarios.

PRECIOS DE SUSCRICION

ESPAÑA	
Un año. . . . .	25 pesetas.
Semestre. . . . .	13 —
Trimestre. . . . .	7 —
EXTRANJERO Y ULTRAMAR	
Un año. . . . .	30 pesetas.
Semestre. . . . .	16 —
Trimestre. . . . .	9 —

OFICINAS: Plaza de San Gregorio, 24 duplicado, segundo

SUMARIO

Páginas.		Páginas.	
Liga de Contribuyentes de Castilla. . . . .	49	Mercados: De minerales y metales; de algodones, de lana, de seda, de cáñamo, de lino y yute, de azúcares, de aceite y de frutas secas. . . . .	58
La industria de los hierros en los Estados Unidos. — Campaña de 1885. . . . .	51	Avisos de Sociedades. . . . .	61
Construcciones navales. . . . .	51	Banco Hispano-Colonial. . . . .	63
Comercio de Francia en 1885. . . . .	54	Noticias: Exposicion en Barcelona. — El empréstito ser- vio. . . . .	varias
La Gaceta. . . . .	55		
La factoría de Río de Oro. . . . .	55		
Revista Económica: Madrid, Barcelona, París, Londres. . . . .	56		

Ligas de contribuyentes de Castilla.

En todas las naciones preocupa la situación que atraviesa la Agricultura á causa de la baja en los precios de los cereales. En el año pasado se elevaron en Alemania los derechos de aduanas de esta mercancía. Los resultados, si no han sido contraproducentes, tampoco han sido parte para mejorar en nada la crisis. La Prensa de Berlín da cuenta, hace dos días, de una reunion de grandes propietarios, en la cual, despues de confesar que el estado de la Agricultura es lastimoso, concluye por solicitar nueva y mayor proteccion del Estado. En Francia ocurre lo propio, y desde las esferas oficiales Mr. Develle patrocina una política aduanera de resistencia, segun la frase de un periódico de Marsella. En Bélgica es la ganadería la que principalmente se encuentra comprometida, y sus representantes celebran *meetings*, y agitan el país en reclamacion de lo que llaman derechos compensadores. La Sociedad de Economía Política ha informado en contra de estas reclamaciones, despues de luminosa discusion, pero

la Cámara de los diputados, por gran mayoría, se inclina al aumento de las tarifas aduaneras.

Con mejor acierto, nuestros agricultores no reclaman, al ménos por ahora, proteccion ninguna del Estado. Se conforman, y ésta debe ser una nota simpática á todas las escuelas, con que se les coloque en buenas condiciones de lucha. De entre todas las conclusiones votadas por la Liga de Contribuyentes en la última reunion de Valladolid, no hay ni una sola que no merezca ser acogida y defendida con entusiasmo. Que el cabotaje se establezca entre la Peninsula y las Antillas; que se unifiquen las tarifas de ferrocarriles sobre la base de unidad de precios por tonelada y kilómetro; que se supriman los gastos y gabelas que pesan sobre la marina mercante; que se establezca el régimen de admisiones temporales; que se oiga, en fin, en la celebracion de los tratados á los representantes de la produccion nacional: ¿qué hay en todo esto que pugne ni con los rigurosos principios del arte económico, ni con las aspiraciones del país? ¿No saldrian con tales medidas igualmente favorecidos los intereses de todas y cada una de las industrias y de todos y cada uno de los ramos del Comercio? Indudablemente. El cabotaje multiplicará las transacciones, y en ellas ganará la marina mercante y ganará el comercio de importacion, por aquel principio de Say de que los productos se cambian por productos. Por otra parte, el cabotaje absoluto es una medida aconsejada por altas razones de política colonial. El Comercio estrecha los lazos de las comarcas más lejanas con mayor fuerza, si cabe, que la comunidad de la raza y de la lengua. Dupleix y Bussy, y más tarde Clive y Warren Hastings, héroes y creadores del imperio indo-británico, ántes que conquistadores, primero que capitanes, fueron comerciantes. Los indígenas, que no fueron jamás vencidos, se sometieron por la superioridad de la industria inglesa. Los periódicos de este país original dan cuenta en estos días de un proyecto que tiene grandes probabilidades de ser realizado, y que refuerza nues-

tra creencia respecto á lo que debe ser la política colonial. Conocida es la lucha entablada entre la Gran Bretaña y el Egipto. Aquella nacion es poderosa y rica; este país, que ni nacion merece llamarse, está desorganizado y pobre. A los ejércitos aguerridos ingleses opone montañeses indisciplinados; á la táctica de generales ilustres el fanatismo de falso profeta. ¿Cuál ha sido el resultado de esta lucha? Sus mejores capitanes de Inglaterra han hallado su tumba en el país de los Ptolomeos. Sus ejércitos no dan un paso sin sufrir quebrantos lamentables. ¿Qué más? Hasta el Tesoro de esta nacion, siempre firme desde que terminaron las luchas napoleónicas, se muestra decadente por los gastos de una conquista ilusoria. En cambio, el Egipto es tan independiente como lo era ántes de comenzar la lucha. Estos resultados han hecho comprender á los ingleses que la táctica de Gordon debe ser cambiada por la de Clive.

Una Sociedad de grandes comerciantes y de ricos banqueros se propone llenar el vacío y conseguir lo que el Gobierno no ha conseguido con sus bayonetas. Si los sudaneses—se han dicho—son indomables ante el fuego de los cañones, no lo serán, de seguro, ante la conquista del progreso pacífico. En lugar de soldados, mandemos comerciantes; en vez de pólvora, productos de la industria manufacturera; en lugar de máquinas de guerra, máquinas de vapor; en vez de la muerte, la vida. Si esta Sociedad se constituye, no tardaremos en conocer sus brillantes resultados. Y si el Comercio juega papel tan importante en la anexión de países extraños, lo juega aún mayor en la conservación de ellos. Un compatriota nuestro, el más grande y el más ilustre de los conquistadores de los antiguos y de los modernos tiempos, decía ya al emperador Carlos V: «Lo difícil, señor, no es conquistar, sino conservar.» Hemos perdido riquísimas comarcas por no saber aplicar los más rudimentarios principios del arte de la colonización. En lugar de buscar en lazo morales y pacíficos el misterio de la conservación de la integridad del territorio, lo hemos fiado todo á la espada de los generales.

Se nos acusa de que explotamos con sobrada codicia á las colonias, y esto no es cierto. Nacion ninguna saca de ellas ménos frutos materiales y positivos que nosotros. Si Filipinas, como demostramos en nuestro número primero, parece por su comercio una colonia inglesa ó alemana, Cuba y Puerto Rico, por igual concepto, semejan cantones norte-americanos. Un hecho recientísimo quita gran fuerza á esta ofensiva imputación. Ante la crisis azucarera por que han atravesado todas las Antillas, lo mismo las inglesas, que las francesas, que las españolas, los representantes de esta industria han solicitado de los Gobiernos de la metrópoli protección para sus productos. La Asociación de Refinadores del *West India Comitee* pedía derechos diferenciales que compensaran las primas de exportación y drawback que el Gobierno alemán concede á los explotadores de la remolacha. En el mes de Febrero de 1884 respondía

á esta petición Mr. Gladstone, que el Gobierno de S. M. británica no tenía ni la intención, ni la posibilidad de satisfacer los deseos del Comité. La pretensión de los productores de las Antillas francesas era todavía más justa. Pedían que sus azúcares fuesen considerados como *nacionales*, en vez de serlo como extranjeros, y que, por lo ménos, ya que no se les concediese la prima que á los de la metrópoli, por lo ménos se les franqueasen las puertas de la madre patria. Los Sres. Songues y Monnerot, comisionados para defender tan legítimos derechos, clamaron en vano.

El Gobierno respondió con la ley de 4 de Julio de 1884, que levantó en cada aduana una muralla contra los azúcares de sus antillas. ¿Qué ha sucedido, en cambio, en España? Precisamente todo lo contrario.

A pesar de cosechar la Península azúcares de caña que no disfrutan de prima alguna á la exportación, como los franceses y alemanes, se han declarado los antillanos libres de todo derecho de aduanas, llegando á ser por esta causa dueños de nuestros principales mercados. Podríamos multiplicar los ejemplos de orden diverso, los cuales demuestran que el egoísmo de que se nos acusa es una imputación falsa de todo en todo. La misma cuestión de que hoy se trata el cabotaje, es tan conveniente y tan necesario para las colonias como lo es para la metrópoli. Precisamente por la distinta latitud geográfica que unas y otra ocupan, no hay antagonismo alguno de intereses económicos. Los azúcares, los tabacos, los cacaoes, los cafés y las plantas textiles propias de aquellas lejanas comarcas, ó se recolectan aquí en pequeñas cantidades, ó no se producen en absoluto. En la Península existen ya fábricas de refinación montadas con arreglo á los mejores procedimientos mecánicos, que pueden multiplicar el valor de los productos brutos de las colonias. Léjos, pues, de existir divergencia de intereses, la libertad de comercio los armonizará bien pronto, con ventaja de la riqueza nacional.

Un cónsul francés que ha residido mucho tiempo en Cuba representando á su Gobierno, acaba de publicar un folleto en el que estudia el problema del acrecentamiento de relaciones entre aquella comarca y la Península. En una sola frase sintetiza los remedios que deben adoptarse para perpetuar la integridad del territorio. La solidaridad es, según él, la panacea que terminará para siempre con las insurrecciones separatistas. Es indudable: la solidaridad, ó la asimilación, como aquí decimos, producirá la venturosa paz que todos anhelamos, y contribuirá á desarrollar la riqueza de aquellos países.

EXPOSICION EN BARCELONA.—Proyéctase en Barcelona una Exposición universal para el mes de Septiembre de 1887, cuya iniciativa se debe á don Eugenio Serrano de Casanova, director que es de la *Gazette des Touristes*.

Para estudiar el modo de realizar este pensamiento, se ha formado una Junta de patronato y fiscalización, compuesta de las autoridades, directores de los periódicos, presidentes de las Sociedades, directores de los ferrocarriles y de las personas más distinguidas de la capital del Principado.

## La industria de los hierros

en los Estados Unidos.

CAMPAÑA DE 1885

Los minerales de hierro son muy abundantes en la gran República, y las fábricas donde se elabora y se transforma esta manufactura progresan de año en año con rapidez envidiable. Desde Champlain hasta los límites del Alabama, y desde la orilla del Atlántico hasta las montañas Rocosas y el Pacífico, los criaderos son numerosísimos y de gran producto. Calcula Mr. Simonin que en el condado de Lebanou existe una montaña de hierro de la cual pueden extraerse hasta 40.000.000 de toneladas. Extrayendo 200.000 toneladas por año, esta mina estaría en productos por espacio de dos siglos.

De año en año la producción de hierro crece, y la manufactura se multiplica y perfecciona. En un solo artículo, el de carriles de acero, se han alcanzado los resultados siguientes:

Años.	Produccion.	Precio.
1872	94.070	115,00
1873	129.015	122,50
1874	144.944	98,00
1875	290.863	69,00
1876	412.461	62,00
1877	432.169	45,00
1878	559.795	43,50
1879	693.113	60,00
1880	968.075	68,00
1881	1.355.519	61,00
1882	1.460.920	50,00
1883	1.295.740	39,00
1884	1.119.291	30,00
1885	1.243.142	30,00

Los precios son por pesos fuertes y toneladas.

La introducción de ciertos métodos en la elaboración del acero, que han mejorado el procedimiento Bessemer, ha permitido á estas fábricas reducir paulatinamente el precio de los carriles, al paso que han ido perfeccionando la fabricación hasta el punto de producir hoy carriles que en calidad compiten favorablemente con los ingleses.

Tanto es así, que el ferrocarril de Chicago, Burlington y Quincy, que hasta aquí sólo ha usado carriles de manufactura inglesa, acaba de cerrar un contrato con la Pensilvania Steel Co. (uno de los explotadores de las minas de Jaraguá) para la entrega de 10.000 toneladas de carriles. Otras fábricas y fundiciones tienen ya cuantos pedidos pueden llenar de aquí al verano, al tipo de 31 pesos la tonelada.

Nótese que en el cuadro anterior resulta el mayor

período de producción por los años 1881-82; lo cual es debido, no sólo á que en esa época se vislumbraban tiempos prósperos, sino también á la coincidencia de estarse construyendo á la sazón varios caminos de hierro de mucha extensión, como el Northern Pacific, el Denver y Río Grande, los de Méjico, el del Sudoeste y el Wets Shore.

Puede predecirse, pues, en vista de la actividad que se nota en las fábricas, que se acercan tiempos más prósperos y que no sólo aumentará la producción, sino que irán en alza los precios. Lo mismo sucederá con las manufacturas de hierro, y los hombres previsores que necesiten maquinaria ó carriles de este país deben procurar no descuidarse si no quieren pagar la mitad más de lo que hoy podría costarles.

Igual actividad y demanda se deja sentir en el ramo de vigas, hierro angular y acanalado para edificios, y también en el de maderas de construcción; todo lo cual son señales de buen augurio.

## Construcciones navales.

Tratando de diferentes ramos industriales y de movimientos comerciales y mercantiles en general, comparando los resultados que arrojan los balances de una serie de años inmediatamente anteriores al próximo pasado de 1885, unos con otros, ya hemos tenido ocasión de hacer constar que estamos atravesando una crisis casi universal en todo lo que es tráfico, movimiento y transacción en aquellos elementos que constituyen y significan los intereses materiales de los pueblos y de las naciones, cuya vida y prosperidad afectan tan grandemente. Muy contadas son las industrias que no hayan sufrido de la paralización general de los negocios durante el pasado año, que es calificado, bajo este punto de vista, con insistencia «un año de decepciones»; y si algunos ramos han ofrecido resultados mejores, ha sido casi siempre por contingencias especiales, casi graciosamente favorables.

En muchos departamentos del movimiento industrial mercantil, sin embargo, esta crisis se inició hace ya algunos años, se hizo cada vez más sensible, y hasta amenazadora hácia el año 1884, y si bien no desapareció luégo en 1885, por lo ménos la proporción del descenso ha sido ménos alarmante, y entre estos movimientos se encuentra el de las construcciones navales, donde por fin parece renacer la confianza en un porvenir nuevamente más próspero y más halagüeño. Cierto es que la crisis aún se siente demasiado por su mucha extensión, y por su ya larga duración y su intensidad deja aún huellas difíciles de reparar en breve plazo: mucho queda que hacer, sólo es tiempo de emplear esfuerzos extraordinarios para despertar de su letarguismo pesado una industria que da señales marcadas de fuerza vital, y

puede y debe llegar á tener importancia suma en nuestra hermosa España.

A nadie le extraña la importancia que se da en Inglaterra á todo cuanto á construcciones navales se refiere; como primera nacion marítima bien se comprende lo que para ella significa el alza ó baja que experimente el movimiento en su marina mercante, é inmediatamente el que se observe en sus astilleros y talleres de construccion, y de cuyos beneficios tienen que vivir centenares de miles de familias en el reino británico y sus colonias.

Parece, pues, lógico que los estadistas ingleses coloquen en primer término los balances del número de buques construidos y del importe de su tonelaje, para desde luégo deducir de sus resultados favorables ó adversos, y en prudente consecuencia, la marcha y el estado generales de los negocios del país. Así coinciden los datos acerca del aumento ó descenso del número de barcos construidos en un año, en su mayor ó menor importancia, con los datos de los demas movimientos mercantiles, exceptuando casos extraordinarios, como guerras con la nacion de que se trata, ó guerras entre otras terceras naciones.

La paralización en los astilleros de los Estados Unidos es muy general, y se espera con ansiedad la reapertura de las Cámaras para saber el resultado que obtendrán en el Congreso las empresas marítimas que tan activamente gestionan cerca del Gobierno para obtener proteccion decidida, por medio de leyes especiales, directamente para la marina mercante, que naturalmente ha de ser la base para el desarrollo de las construcciones navales.

En Inglaterra el déficit es considerable en el número de buques construidos durante los años 1884 y 85, sobre todo en los vapores de gran porte, como veremos en el siguiente cuadro-resúmen:

#### REINO UNIDO Y COLONIAS

##### VAPORES Y BARCOS DE VELA CONSTRUIDOS

AÑOS	REGISTRADOS		NO REGISTRADOS	
	Tonelaje.	Núm. de buques	Tonelaje.	Núm. de buques
1885. .	512.125	1.644	542.844	2.234
1884. .	675.347	2.012	464.153	1.688
1883. .	862.254	2.051	542.190	1.814
1882. .	788.062	1.869	553.145	1.915
1881. .	659.653	1.719	554.953	2.107
1880. .	534.999	1.758	536.003	1.976

##### VAPORES SOLOS

AÑOS	REGISTRADOS		NO REGISTRADOS	
	Tonelaje.	Núm. de buques	Tonelaje.	Núm. de buques
1885. .	217.030	402	157.829	253
1884. .	395.831	599	143.156	224
1883. .	594.505	723	175.183	259
1882. .	520.849	573	174.180	283
1881. .	434.091	487	145.202	248
1880. .	340.552	449	114.966	200

En Irlanda ha habido, no obstante, relativa actividad; en Belfast han aumentado progresivamente las construcciones aun despues del año 1882, y veremos ahora por qué en cambio algunos astilleros de Inglaterra han tenido que cerrarse, como los de Cork, y despues de estudiar las causas principales de esta crisis — segun los más importantes armadores y constructores de Liverpool — nos será permitido decir algo acerca del porvenir probable de las construcciones navales en España.

En los puertos principales de las costas Levante y Sur de Inglaterra radicaban desde antiguo los astilleros y los talleres de construcciones navales más importantes del mundo, y éstos venian surtiendo de barcos á todos los paises; naves de Cork se han visto surcar los mares por todas partes imaginables del globo.

La competencia de muchas otras potencias marítimas existía é iba igualmente en aumento. Pero circunstancias extraordinarias han venido á favorecer por largas épocas las construcciones inglesas. La Gran Bretaña necesitaba para sí más barcos que ningun otro país, principalmente por su situacion geográfica, y luégo tambien exigían cada vez mayor contingente sus numerosas colonias de la India y de Australia. Las industrias metalúrgicas, al desarrollarse de un modo tan ventajoso como no se conoció igual bajo muchos puntos de vista, han influido poderosamente en el fomento de las industrias navales; la posicion de los astilleros, cerca de las inagotables fuentes de primeras materias indispensables para la construccion de barcos, como los hierros, las maderas y los carbones; creándose rápidamente grandes centros fabriles en las inmediaciones de los astilleros; en fin, todo era favorable desde un principio para asegurar á Inglaterra la prosperidad extraordinaria de sus construcciones navales. Vino luégo la guerra de la Confederacion en los Estados Unidos: los arsenales, astilleros y altos hornos de Inglaterra apenas podían responder á las demandas más urgentes, como que América no trabajaba por entónces. Un nuevo alimento para los talleres británicos, y muy importante, fué, finalmente, la guerra franco-prusiana. En esta época, precisamente, parecia haber llegado á su apogeo la industria naval del Reino Unido; pero desde entónces las cosas han tornado bien pronto hácia la decadencia, y — concretándonos á referir sólo el momento actual — ni aun en lo que va del año corriente se ha podido notar un hecho que justifique de alguna manera palpable las esperanzas de que nos hicimos eco más arriba: ¡tan triste cariz presentan la paralización en las obras, los «strikes» (huelgas) en los talleres y la depreciacion de los metales y otros materiales de construccion para navíos en los diferentes mercados principales!

¿Qué ha sido de tanta prosperidad y de tanta riqueza, y cómo volverán algun día? Tan generales como las quejas, son las innumerables causas que se citan de la lamentable estancacion, y múlti-

ples y variados los medios que se intentan poner en juego para salvar tan importantísima industria de una ruín y desastrosa muerte; pero nosotros indicaremos sólo algunas consideraciones emitidas recientemente (como ya dijimos) por las personas más expertas de los grandes centros navieros de Lóndres y Liverpool, Belfast y New York.

Cuando más floreciente era el estado de la marina mercante, y, por consiguiente, desplegaban mayor actividad los talleres de construcción, la ambición de las pequeñas empresas se acentuaba, la fiebre especulativa era grande, el espíritu de asociación, que en circunstancias normales es tan plausible y tan sano, se excitaba y se extraviaba lastimosamente. Empresas surgieron tras empresas, como olas tras olas en el Océano. Pingües resultados seducían á muchos capitalistas. Para tantas construcciones se necesitaban grandes sumas de dinero; los capitales que no se encontraban á la mano en el país, se contrataban en el extranjero. Citase una Sociedad bastante conocida para que emitamos nosotros su nombre, que sin duda quiso el bien, pero hoy se le atribuyen muchos desastres causados del modo siguiente: Prestaba capitales considerables con grandes facilidades á armadores lo mismo que á constructores, y no siempre sobre bases lógicamente sólidas. Muchos inexpertos é incautos emprendían con esos capitales ajenos la construcción ó el flete de un barco, todo á pagar en plazos bastante largos, y el movimiento aumentaba en los puertos y astilleros de día en día.

Los inexpertos «constructores» gastaban frecuentemente el capital adquirido ántes de dejar listos sus barcos, y necesitaban hacer nuevos empréstitos; entónces, ya en condiciones más onerosas, forzosamente «economizaban» la terminación de sus construcciones: el barco—si al fin quedó hecho—tenía casi necesariamente estos ú otros defectos; si se vendía tenía que ser «barato», porque si no se quedaba en los docks. Vencían los plazos de pago, el barco no se había movido ni había producido nada, siendo preciso pagar á la Sociedad «protectora»; ésta se quedaba con el navío, y el «constructor» se había divertido, navegando por las nieblas luminosas del mar del engaño.

Los constructores serios, por su parte, no se cruzaron de brazos: aumentaban sus flotillas con hermosos vapores y barcos, cada vez de mayor tonelaje, mayor lujo y mayor soberbia. En estos grandes edificios navegantes cabían muchas mercancías, no todos se llenaban; había que rebajar la tarifa del flete cada año, hasta que los productos no respondían más que á los gastos, siempre de igual manera crecidos, del servicio que exigen estos colosos de hierro y caoba. Fácilmente se explica que por este camino andaban perdiendo todos, chicos y grandes, y ya sabemos cómo se engolfaron en la crisis, costando ahora tanto trabajo el sacarlos de nuevo á flote, si ántes no encallan del todo.

Ahora bien: habiendo sido el déficit en las tran-

sacciones mercantiles del año 1885 en el Reino Unido en suma, comprendiendo la importación y exportación, de unos 40 millones de libras esterlinas, de las cuales corresponden unos 19 millones á los minerales y metales y sus derivados, y cerca de 9 millones á las materias textiles y productos manufactureros, elementos ambos de mayor importancia precisamente para la marina mercante que salió tan perjudicada, no se puede ménos de hacer constar que, no obstante todo, las construcciones navales han hecho un esfuerzo durante el mismo año y el descenso no se acelera ya más.

La iniciativa de la *Maritime Exchange*, de Nueva York, de pedir al Gobierno protección, en el sentido de concesión de primas por tonelada y por milla de trayecto recorrido, para los buques mercantes, no puede ser más acertada, ni sus efectos más inmediatos podrán ser más equitativos. Por esta parte pueden las construcciones ganar mucho, puesto que la ley aludida vendría á favorecer precisamente el flete de *barcos nuevos de mucho andar*; en fin, barcos de *condiciones modernas*, tales como la *reforma* hoy necesariamente los exige.

Esto lo han comprendido también en los astilleros europeos; así es que el tipo de buques más popular, del que más se han construido en el año pasado, ha sido, por regla general, el de 2.000 toneladas porte. Al mismo tiempo se recomienda mucho el mayor esmero en escoger los materiales para la construcción, el empleo del *acero* con preferencia al *hierro*, introducción de máquinas sistema «Compound», ó sea de alta y baja presión, y calderas de triple expansión, que dan un excelente resultado. Graves faltas se cometen en el descuido, demasiado general, de no reponer á tiempo las calderas viejas y gastadas con otras nuevas y con máquinas de sistemas perfeccionados. A estas faltas se debe también, en gran parte, el espectáculo triste que ofrece, por ejemplo, la rada de Liverpool, donde los docks están llenos de buques y barcos, si no viejos, casi inservibles para la venta ó el flete, nadie los compra ni los quiere fletar, y enormes capitales se pierden escandalosamente. Las máquinas de triple expansión tendrán un porvenir seguro por mucho tiempo, pues el ahorro de combustible que con ellas se consigue parece ser enorme.

Teniendo siempre en cuenta lo que pudiera atañer al porvenir de nuestra industria nacional, al establecimiento, fomento y desarrollo constante de nuestros astilleros y arsenales, conviene afirmar desde luégo que estos centros de construcciones navales, para contar con mayor número de elementos y fuerzas vitales, se hallarán perfectamente bien situados allí donde tengan más inmediatamente á mano todas aquellas primeras materias que necesitan: minerales, hierros, maderas y carbones; pero donde no fuera esto posible en un todo, ó donde estas circunstancias favorables no coincidieran en los astilleros hoy existentes en España, no es, sin embargo, razón suficiente para que no pudieran pros-

perar, porque debemos insistir en que LA INTELIGENCIA Y EL SENTIDO PRÁCTICO DE LOS CONSTRUCTORES pueden en gran parte fácilmente vencer dificultades de este orden, como lo demuestran brillantemente los nuevos establecimientos de Belfast (Irlanda). Estos *no tienen cerca* ninguno de los materiales más indispensables para la construcción de buques y barcos: todo lo tienen que traer de Inglaterra (Wales) y de Escocia, y casi todo lo *reciben de segunda mano*. Basta decir que pagan, por ejemplo, por transporte de carbones de Cardiff 15 á 19 pesetas, y 12 1/2 á 16 pesetas para los de Escocia, por tonelada, puestos en el muelle de Belfast.

Estos astilleros son hoy los más prósperos y los más activos; apenas se conoce en ellos la crisis, contrastando en esto notablemente con los demás del Reino Unido. La opinión sobre este particular allí hoy, en general, atribuye todo el éxito á la inteligencia y el acierto de los constructores irlandeses; éstos han sido los primeros en iniciar de un modo práctico las reformas que más arriba dejamos consignadas como urgentes.

Construyen vapores que no pasan generalmente de 2.000 toneladas porte, y barcos de vela de 500 á 1.000; todo conforme siempre á los últimos adelantos. Todo lo que se trabaja allí es á cuenta firme, y nada queda sobre docks para la venta. Los vapores tienen un andar de 14 á 16 millas, término medio; pero algunos de ellos, de 3 á 4.000 toneladas, son conocidos por andar 17 y 18 millas por hora. Aunque destinados á la marina mercante, son casi todos construidos en condiciones que fija la marina de guerra; pueden, en caso necesario, ser armados perfectamente.

Abrigamos muchas esperanzas de que por fin en España renazca tan vigorosa é importante industria, y llegue en tiempo no lejano á un esplendor digno de una nación marítima como la nuestra, y deseamos vivamente que los intentos que hoy se hacen con interés creciente de levantar el espíritu emprendedor en favor de las construcciones navales tengan el más lisonjero éxito; pero al mismo tiempo queremos esperar del Gobierno que concorra con su protección de un modo eficaz á estos laudables esfuerzos, y fije grandemente su atención en las cuestiones ya tan repetidas referentes á puertos, minas, vías de comunicación y la explotación de carbones minerales, cuestiones todas estrechamente ligadas con la del renacimiento de nuestros astilleros y arsenales y la prosperidad del país en general.

EL EMPRÉSTITO SERVIO. — En la semana próxima, la Länderbank, de Viena, y el Comtoir d' Escomte, de París, emitirán nuevos títulos de renta servia de 40.000.000 de francos.

El monopolio de los tabacos servirá para garantizar este empréstito. Se dice que el tratado por el cual la Servia cede el monopolio de los tabacos á los Bancos antes citados, ha sido firmado el sábado pasado.

Los prestatarios se comprometen á pagar 2.225.000 francos por año por gozar de éste monopolio, y de esta cantidad serán pagados los intereses del nuevo empréstito. La Servia hallará por este medio recursos para mantener en pié de guerra sus soldados durante un año.

## El Comercio de Francia

en 1885.

Durante el año último, el valor de las importaciones del Comercio francés ha sido de 4.215.877.000 francos. En el anterior, en 1884, se importaron 4.343.479.000. Ha habido, por tanto, una baja de 127.602.000 francos.

Las exportaciones han disminuido también. Se exportaron en 1885 mercancías por valor de francos 3.185.031.000, y en 1884 3.232.600.000. La diferencia por ménos es de 46.469.000.

Las importaciones de materias alimenticias han alcanzado un valor de 1.380.000.000. Desde 1880 este género de mercancías viene presentándose con disminuciones notables. En dicho año ascendieron á 1.996.232.000 francos; en 1884 bajaron á 1.414.165.000, y en el anterior han perdido, como se ve, 33.682.000.

Las exportaciones de las materias alimenticias figuran asimismo en decadencia. El total es para 1885 de 713.442.000 francos, contra 762.414.000 en 1884. El promedio de los diez últimos años ha sido de 872.768.000, de donde resulta una disminución para el año pasado de 159.326.000 francos.

El siguiente cuadro representa con más detalles los resultados anteriores:

	IMPORTACIONES 1.000 frs.		EXPORTACIONES 1.000 frs.	
	1885	1884	1885	1884
Cereales y granos.	253.015	360.227	35.547	44.947
Arroz. . . . .	20.540	29.810	„	„
Otras harinas. . .	27.977	28.594	23.353	22.885
Frutas de mesa. . .	108.800	80.791	67.033	62.040
Vinos, aguardientes y cervezas. .	388.717	385.303	311.409	310.206
Azúcares y melazas. . . . .	113.685	83.608	46.435	77.042
Productos coloniales. . . . .	112.539	111.663	„	„
Animales. . . . .	136.884	151.189	25.795	31.880
Caza. . . . .	5.479	5.175	6.222	5.517
Carnes frescas y saladas. . . . .	34.298	24.705	12.744	13.037
Otras mercancías..	178.174	153.090	184.904	267.860
TOTAL. . . . .	1.380.468	1.414.155	713.442	762.414
Medio de los diez últimos años. . .	1.482.283		872.768	

La cifra de las importaciones de las sustancias necesarias á la industria ha sido la de 2.055.420.000, teniendo una pérdida sobre la de 1884 de 49.727.000 francos. El medio anual por este concepto ha venido

siendo 2.190.541.000, siendo la baja relativamente al promedio de 135.121.000 francos.

Las exportaciones de estas materias se han mantenido casi iguales á las de los años anteriores. Con relacion á 1884 ha habido una pequeña pérdida, pero son superiores á las del promedio decenal, como puede verse por el siguiente cuadro:

	IMPORTACIONES 1.000 frs.		EXPORTACIONES 1.000 frs.	
	1885	1884	1885	1884
Caballos y mulas.	16.204	20.167	34.711	28.133
Cueros y lanas. . .	545.660	514.877	174.383	164.059
Textiles. . . . .	525.396	549.769	254.565	288.695
Abonos. . . . .	11.291	29.074	15.783	9.443
Forrajes. . . . .	7.586	10.797	»	»
Frutos y granos oleaginosos. . .	182.285	165.436	»	»
Aceites. . . . .	28.133	24.667	22.542	22.264
Productos resino- sos. . . . .	20.562	23.781	3.533	3.981
Maderas. . . . .	178.604	198.779	17.339	16.800
Materiales. . . . .	54.689	60.851	19.292	20.438
Aceites minerales.	219.372	295.591	10.097	9.698
Metales. . . . .	86.300	95.119	20.053	22.927
Materias tintóreas.	30.299	30.578	13.933	14.450
Otras mercancías..	148.349	149.959	65.761	55.932
<b>TOTAL. . . . .</b>	<b>2.055.420</b>	<b>2.105.147</b>	<b>662.524</b>	<b>669.075</b>
<i>Medio de los diez últimos años. . .</i>	<i>2.190.541</i>		<i>653.725</i>	

Las importaciones de artículos manufacturados han valido 588.665.000 francos. Despues del ejercicio de 1882 viene presentándose en esta seccion una disminucion notable. Sin embargo, las cifras de 1885 son algo superiores á las del promedio decenal. Las exportaciones para estos mismos artículos han sido de 1.629.743.000 francos, contra 1.637.988.000 en 1884. Ha habido, por tanto, una baja de francos de 8.245.000. Despues de 1880, las exportaciones de manufacturas decrecen sin cesar en Francia, y en el último año la pérdida ha sido de 7.772.000 francos relativamente al promedio decenal.

Los demas artículos no comprendidos en la clasificacion anterior han alcanzado una importacion de 191.324.000 francos, contra 192.419.000 en 1884. Las exportaciones fueron 179.322.000, contra 163.023.000 en 1884.

En general, la campaña de 1885 ha sido mediana para el Comercio y la Industria de Francia. En los últimos meses presenta mejor tendencia, y es probable que si las luchas interiores no se acentúan vuelvan pronto á recobrar lo perdido.

### La factoría de Río de Oro.

La Compañía mercantil hispano-africana que desde hace dos años se estableció en la costa occi-

dental de Africa, entre Cabo Bogador y Cabo Blanco, y punto denominado Peninsula de Río de Oro, comienza á conseguir los resultados que se habia propuesto.

Terminadas las obras y concluidos los tres edificios de que consta el establecimiento de la factoría, han comenzado á fluir á ella mercaderes procedentes del Aduar, buscando cambio de productos.

Hasta la fecha los géneros remitidos de la factoría consisten en ganado vacuno y lanar, pieles, plumas de avestruz, lanas y otros objetos.

La Compañía tiene establecido, por medio del vapor *Río de Oro*, de su propiedad, un viaje cada mes entre Sevilla y la costa de Africa, haciendo escala en Las Palmas, Tenerife y Lanzarote.

Las últimas noticias trasmitidas por telégrafo desde Canarias anuncian una gran concurrencia de mercaderes árabes y la existencia de abundantes géneros que exportar, para lo cual se espera la llegada del vapor, que está desde hace dos días navegando hácia aquel punto.

Como garantía, y para evitar cualquier atentado por parte de los naturales, existe un destacamento permanente de 40 soldados de infantería de marina al mando de un oficial, y un buque de guerra de estacion permanente.

Por lo que hasta ahora se observa, el comercio promete ir en aumento, siendo grande el número y clase de géneros que podrán exportarse.

## LA GACETA

Decreto del ministerio de Hacienda creando una Inspeccion general de Hacienda pública, con arreglo á lo dispuesto en el siguiente articulado del referido decreto:

Artículo 1.º El servicio de inspeccion de la Administracion económica provincial se desempeñará en adelante por una oficina central en el Ministerio de Hacienda, que funcionará como los demas centros del mismo; se denominará *Inspeccion general de la Hacienda pública*, y estará á cargo de un jefe superior de Administracion.

Quedan refundidos en dicho centro los cargos de inspectores y visitadores que hoy existen en todas las Direcciones y centros generales del Ministerio de Hacienda, y ademas formará parte de la expresada Inspeccion general un jefe de Administracion del Cuerpo de Abogados del Eslado.

Art. 2.º Los funcionarios pertenecientes á cuerpos especiales que se asignen ó presten servicios en la Inspeccion general de la Hacienda pública serán considerados en situacion activa en sus respectivos escalafones, y conservarán todos los derechos que les correspondan segun las disposiciones vigentes.

Art. 3.º Los inspectores de la contribucion industrial que actualmente existen en las provincias dependerán en lo sucesivo de la Inspeccion general, sin perjuicio de prestar obediencia al delegado de Hacienda, y de cumplir las órdenes de la Administracion de Contribuciones y Rentas de la respectiva provincia en cuanto se refiera á la comprobacion administrativa y determinen las instrucciones y reglamentos.

Todos los indicados inspectores de la contribucion industrial formarán una sola planta, y serán destinados á las provincias por el ministro de Hacienda en la proporcion necesaria, á propuesta de la Inspeccion general.

Art. 4.º Corresponderá á la Inspeccion general de la Hacienda pública:

Primero. La inspeccion y visita de todos los ramos, oficinas y dependencias de la Administracion de la Hacienda.

Segundo. Iniciar los servicios que conduzcan á mejorar la Administracion.

Tercero. Exigir los datos y noticias que juzgue convenientes.

Cuarto. Practicar averiguaciones sobre cualquier acto administrativo.

Quinto. Ejercer las demas atribuciones que especialmente se les encomienden.

Sexto. Organizar los servicios encaminados al descubrimiento de los derechos del Tesoro, y su realizacion.

Séptimo. Vigilar y cooperar á la recaudacion oportuna de todas las rentas, contribuciones é impuestos, y á la liquidacion y cobranza de débitos atrasados.

Art. 5.º Sin perjuicio de que cuando el servicio lo reclame, gire las visitas el inspector general por sí ó con varios de los funcionarios puestos á sus órdenes, ordinariamente las verificarán uno ó varios inspectores de su dependencia con el personal suficiente para que el examen y conocimiento alcance á todos los servicios y ramos de la Administracion provincial.

Art. 6.º El inspector general obrará siempre como delegado del ministro de Hacienda.

Art. 7.º A los inspectores se les podrá conferir delegacion igual cuando el ministro lo estime oportuno; pero en todo caso actuarán como jefes superiores de la Hacienda en la provincia en que presten sus servicios, exceptuando la de Madrid por ser residencia de todos los centros generales.

Art. 8.º Podrán á su vez los inspectores delegar sus facultades en los subinspectores y oficiales de la Inspeccion general, respecto á las dependencias servidas por funcionarios de menor categoría que los subdelegados.

Esto no obstante, en todos los casos en que los directores ó jefes superiores de los diversos ramos conceptúen necesarios los servicios de los inspectores para asuntos especiales y determinados, lo manifestarán así al ministro de Hacienda, el cual podrá disponer que desempeñen aquel servicio, y que durante el mismo reciban las órdenes del director ó jefe superior que los haya solicitado, ateniéndose á sus instrucciones, sin perjuicio de las que le comunique el ministro ó el inspector general.

Art. 9.º El inspector general podrá suspender á los empleados que considere perjudiciales al servicio.

Art. 10. Los inspectores tendrán tambien esta facultad en casos urgentes; pero la responsabilidad de estos actos será suya si no mereciese la aprobacion superior.

Art. 11. Los inspectores y oficiales de la Inspeccion general están obligados á desempeñar temporalmente cuantos cargos de la Administracion se les confien, cualquiera que sea su categoría, en consonancia con lo dispuesto en el art. 8.º

Art. 12. De las resoluciones que adopten los inspectores en cualquiera materia podrán los interesados apelar siempre ante la Inspeccion general en el término de quince días, y de las de este centro ante el Ministerio de Hacienda en igual plazo.

Art. 13. Se aprueban las adjuntas plantas del perso-

nal de la Inspeccion general de la Hacienda pública, de las Direcciones generales del Tesoro, de Contribuciones, de Impuestos y de Rentas Estancadas, y de la Tesorería central de la Hacienda pública.

Art. 14. Quedan suprimidas en las plantas del personal de las Direcciones generales de Aduanas y de Propiedades y Derechos del Estado y de la Intervencion general de la Administracion del Estado las plazas de inspectores que en ellas figuran, así como en la planta de la Direccion general de lo Contencioso del Estado una plaza de jefe de Administracion de cuarta clase.

Art. 15. Para satisfacer los haberes del personal y la asignacion para gastos de escritorio de la Inspeccion general de la Hacienda pública durante los cinco meses que restan del actual año económico, á partir del 1.º de Febrero próximo, se entenderán trasferidos á dos artículos adicionales de los capítulos 5.º y 6.º de la seccion octava de Obligaciones de los departamentos ministeriales del presupuesto vigente, que se titularán Personal y Material respectivamente de la Inspeccion general de la Hacienda pública, los créditos de pesetas 60.730 y 5.000, cuyo total de 65.730 pesetas se deducirá de los capítulos y artículos de la misma seccion del presupuesto que en seguida se expresa: pesetas 50.103 de los artículos del capítulo 5.º, en esta forma:

5.000 pesetas del art. 1.º, personal de la Direccion general del Tesoro; 625 del art. 2.º, personal de la Tesorería Central; 13.125 del art. 3.º, personal de la Intervencion general; 13.645 del art. 8.º, personal de la Direccion general de Contribuciones; 5.833 del art. 9.º, personal de la Direccion general de Aduanas; 12.500 del art. 10, personal de la Direccion general de Rentas Estancadas; 3.125 del artículo 11, personal de la Direccion general de Propiedades y Derechos del Estado, y 6.250 del art. 12, personal de la Direccion general de Impuestos; pesetas 2.708 del capítulo 7.º, artículo único, personal de la Direccion general de lo Contencioso, y pesetas 12.919 del cap. 10, artículo 1.º, personal de las administraciones de Hacienda.

Art. 16. El ministro de Hacienda dictará las instrucciones convenientes para el exacto cumplimiento de este decreto, quedando derogado el de 5 de Febrero de 1884.

## Revista económica.

MADRID. — BARCELONA

Algo ha mejorado el estado general de la Bolsa de Madrid desde la semana anterior. Conforme van trascurriendo los días, y los ánimos van adquiriendo confianza en la estabilidad del actual orden de cosas, se adquiere por todos la serenidad de ánimo suficiente para darse cuenta de los móviles de ciertos acontecimientos que no tienen más objeto que producir el pánico en el mercado y servir á la realizacion de los planes de algunos especuladores. El cambio de 54 á que llegó el 4 por 100 exterior en la Bolsa de Paris parece responder perfectamente á estos planes, pues no se comprende, si no, el por qué ha de menospreciarse á tal extremo un papel perfectamente garantido, y cuyos intereses trimestrales se pagan con la mayor exactitud, á no ser porque el país se encuentra amenazado de alguna catástrofe inevitable, y la opinion subyugada por el temor de lo desconocido. Nada de esto sucede, sin embargo, y bien lo demuestra la misma Bolsa de Paris con su continuada demanda de los ferrocarriles

del Norte de España en la semana que ha terminado. Estas demandas, hechas por cuenta de las primeras casas y de los primeros capitalistas franceses y alemanes, han tenido que llamar la atención del mundo bursátil, pues no se concibe semejante operación sin una absoluta confianza en la estabilidad de la situación política de España.

¿Y cómo se explica, entonces, que por un lado se acaparen las acciones de los ferrocarriles españoles, y por otro se especule á la baja en el 4 por 100 exterior? ¿No deben estar íntimamente ligados los valores que descanzan en el crédito de una nación? Esta anomalía inexplicable no puede ménos de llamar la atención de los especuladores y producir en un breve plazo el nivel acostumbrado; ese nivel que, á despecho de todos los agiotistas del mundo, es una ley tan fija é invariable como la de la gravedad de los cuerpos.

Esta manera de negociar de la Bolsa de París se ha reflejado necesariamente en las de Madrid y Barcelona; pero, sin embargo, los que ven claro en los negocios no se han dejado engañar por las apariencias, y la tendencia favorable al alza continúa en toda la semana, habiendo cerrado hoy: el 4 por 100 perpétuo interior, á 56,70 y 65,70; fin corriente, 56,30 y 40,55; próximo, 56,40, 35,60 y 70; pequeños, 57,25 y 50,75; exterior, 56,55 y 70,75.

Amortizable, 75,10 y 20,15, y los picos, 75,15 y 75.

Billetes hipotecarios, 87,10 y 25,20.

Deuda de Cuba al 3 por 100, 26,70 y 65.

Acciones del Banco de España, á 330 y 329,75.

Los telegramas de Barcelona: Interior, 56,56; exterior, 56,70; ferrocarril Norte de España, 89,25; Tarragona, Barcelona y Francia, 34,62; Banco Hispano-Colonial, 77,50; Sociedad Crédito Mercantil, 39,75.

## PARÍS

Los valores franceses continúan firmes en la semana que ha transcurrido. El 3 por 100, de 81,27  $\frac{1}{2}$  á 81,49  $\frac{1}{2}$  francos; el amortizable, de 83,37  $\frac{1}{2}$  á 83,60, y el 4  $\frac{1}{2}$  por 100 ha cerrado á 110,47  $\frac{1}{2}$  francos. Las órdenes de compra en el mercado no disminuyen, ántes por el contrario, siguen en progresión ascendente, y la Bolsa está bien impresionada con el alza experimentada por los valores italianos.

Esta alza se atribuía al rumor de que el Gobierno italiano andaba en negociaciones con una gran casa de banca de París, á fin de convertir en renta italiana consolidada los actuales valores pontificios amortizables. Quizá pueda llegar un momento en que el cambio de la renta italiana sea tal que el Gobierno pueda pensar en convertir el 5 por 100 actual y unificar toda su deuda; pero no nos parece probable que la Italia quiera proceder desde luego á operación de tal magnitud. La única conversión que desde el momento puede proporcionar algunos recursos al Tesoro italiano es la de los valores pontificios.

El Banco de Francia ha disminuido su cartera en 21 millones en la semana precedente. A las entradas producidas por este movimiento hay que añadir los 40 millones que el Tesoro ha entregado en cuenta corriente y otras partidas que hacen subir el total de ingresos del Banco á 68 millones. La suma de los billetes en circulación ha disminuido y el Banco aumenta sus servicios en las provincias con la apertura de nuevas sucursales.

La opinión no puede ménos de serle favorable, y sus acciones se han elevado de 4.490 á 4.500 francos.

Las acciones de Sociedades de crédito han tenido poco

movimiento. El Crédit Foncier ha variado en ocho días de 1.333,75 á 1.336,25 francos.

El Banco de descuento se mantiene á 1.005 francos y el Crédit Lyonnais á 520.

Los últimos cambios, según telegramas del 27, son:

3 por 100, 81,53 y 81,70 francos.

Banco de Francia. . . . . 4.500,00 francos.

Banco de descuentos. . . . . 1.005,00 —

Crédit Foncier. . . . . 1.336,00 —

Banco de descuento. . . . . 445,00 —

Crédit Lyonnais. . . . . 520,00 —

Crédit Industriel. . . . . 650,00 —

Banco Franco-Egipcio. . . . . 453,00 —

Suez. . . . . 2.175,75 —

Exterior español, 55,01-18-25-31.

## Cambios de los fondos públicos.

## ACCIONES Y OBLIGACIONES DE ESPAÑA

FONDOS PÚBLICOS	Ultimos precios.	FONDOS PÚBLICOS	Ultimos precios.
4 p. 100 int. c.	55,85	Sisas A. de Mad.	,
Id. tit. peq. . . .	,	Ob. munic. de id.	,
Id. fin de mes. . .	,	Ob. Erlanger id..	,
Id. fin del p. . . .	,	Céd. Banco hipo-	,
4 p. 100 ext. c. . .	57,00	tec. al 6 p. 100.	,
Id. tit. peq. . . .	,	Id. al 5 p. 100. .	,
3 p. 100 ext. c. . .	,	Banco de España	330,00 M.
2 p. 100 ext. c. . .	,	Banco Hipotec. .	,
Car. de Agosto. . .	,	Créd. Mobiliario.	,
Id. de Marzo. . . .	,	Banco de Barcel.	,
Id. de Julio. . . .	,	Soc. Créd. Merc.	,
Obras públicas. . .	,	Id. Catal. Créd. .	,
Personal. . . . .	,	F. C. de M á Za-	,
4 p. 100 amort. c.	75,30	ragosa y A. . . .	,
Id. tit. peq. . . .	,	Id. N. de España	,
Id. fin de mes. . .	,	Id. Badajoz. . . .	,
Id. fin del p. . . .	,	Id. Andaluces y	,
Ob. de A. de C. . .	,	Id. Ast. Galicia. .	,
Bill. hip. de Cub.	87,80	Leon. . . . .	,
3 p. 100 y 1 p. 100		Id. M. á Cáceres.	,
amort. de C. . . .	26,80	Minas de Río	,
Id. fin de mes. . .	,	Tinto. . . . .	,
3 p. 100 y 2 p. 100		Id. de Belmez. . .	,
amort. de C. . . .	,	Comp. Madrileña	,
Annualid. de Cub.	,	del Gas. . . . .	,
Bill. de P. Rico. .	,		

## LONDRES

El consolidado inglés ha tenido gran movimiento durante la semana; á partir de 100  $\frac{3}{16}$ , se han cotizado á 99  $\frac{7}{8}$ , para volver á quedar á 100  $\frac{1}{16}$ .

El Banco de Inglaterra ha bajado á 3 por 100 el tipo para los descuentos; esta disposición era esperada desde hace tiempo, en razón del precio de la plata en el mercado de Londres, y también á causa del aumento del fondo de reserva del Banco. Según el último balance los reintegros efectuados por el Tesoro ascienden á 670.509 libras esterlinas. Los depósitos hechos por los particulares importan 257.695 libras esterlinas, y las salidas 537.471. El Banco de Inglaterra abriga, sin duda, el temor de que, si por nuevas peticiones de préstamos del Tesoro, se ve aumentada su cartera, no pueda compensarse esta diferencia por los depósitos de los particulares, que acusan una gran disminución comparados con los del balance anterior.

La exportación del numerario ha cesado, entrando, por el contrario, bastante metálico, principalmente de América.

Las últimas noticias referentes á la dimision del Gobierno hacen comprender que, por lo ménos, se dé un compás de espera en las operaciones bursátiles, y que los cambios no tengan la mayor firmeza. Los últimos que llegan á nuestra noticia con fecha 28 son:

Consolidado 3 <sup>o</sup> / <sub>10</sub> . . . . . 00	Banco de Inglaterra 299
Turco . . . . . 14 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	Banco Colonial . . . . . >
Banco Otomano . . . . . 99,16	Estados Unidos . . . . . >
Anglo-Egipcio . . . . . >	Río Tinto . . . . . 10 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>
Banco de Egipto, . . . . . >	Suez . . . . . >
6 por 100 . . . . . 64 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	Exterior español . . . . . 55,56
City Bank . . . . . >	

## MERCADOS

### Minerales y metales.

LONDRES. — *Cobre*: últimos precios (por tonelada, en libras esterlinas, chelines y peniques):

Chile en barras: 39-12-6 á 40-0-0 al contado, y 40-2-6 á 40-10-0 á tres meses.

Estaño: Strait, 92-2-6 á 92-12-6 al contado, y nominal á tres meses fecha.

Plomo español: 12-5-0 á 12-7-6.

Cinc: (Spelter) marcas ordinarias, 15 á 15-2-6, y especiales, 15-5-0 á 15-7-6.

NEW YORK. — Últimos precios: Hierro Gartscherrie número 1, á 19 dollars; estaño Straits, á 20-35 firmes.

*Carbones minerales*: En Bélgica la situacion no ha cambiado desde la última semana. Los carbones para uso doméstico se mantienen de 5-50 á 7-00 francos segun clase; escogidos, 7-50 á 9-00 segun procedencia.

Granzas de primer orden han obtenido precios exorbitantes, de 21 á 23 francos. Los finos para máquinas no bajan de 8-25 y los escogidos de 9-25 á 9-75. Carbon en polvo para coke, poca demanda; precio, de 6 á 7 francos, segun clase. Coke: 11-50 á 11-75 los ordinarios, y 12 los especiales. Las transacciones han sido ménos que en la misma época del año anterior.

ALEMANIA. — Los carbones no se han sostenido firmes ni en demandas ni en precios, porque los negocios no han respondido á las esperanzas que se tenían al principio de la temporada de invierno, que ya va tocando á su fin. Los ferrocarriles del distrito de Dortmund han transportado en la primera quincena del año, y por término medio al día, unas 85.000 toneladas, contra 86.000 el año anterior (en 1884 la cifra era de 87.400). En Hamburgo hacen competencia los carbones ingleses á los de la Westfalia, cada vez más; aumenta la importacion para los primeros desde 1880 y disminuye la de los segundos desde 1883. En 1884 importó la Westfalia en Hamburgo 548.730 toneladas; Inglaterra, 1.025.500, y en 1885 la proporcion era de 536.510, contra 1.138.700 respectivamente.

Las carbonerías de la Alta Silesia se encuentran en situacion precaria, por falta de vías de exportacion económicas; además, estas empresas tenían contratadas grandes cantidades para los ferrocarriles de Servia, pero la guerra en los Balkanes ha imposibilitado por ahora toda transaccion formal.

En Italia, la importacion de los carbones alemanes, á pesar de las bajas tarifas de la línea férrea del San Gothardo, no prospera y vuelve á perder terreno; á esto viene á contribuir grandemente una ley reciente de las Cortes italianas, concediendo primas de un franco por tonelada á los navieros nacionales que importen carbones por vía del Estrecho de Gibraltar. Claro es que los

carbones ingleses son los favorecidos, sin que dejen de participar de la misma ventaja los carbones de Amberes.

INGLATERRA. — New-Castle: Carbones ordinarios 8 chelines neto, y 8 con 4 peniques los escogidos para máquinas de vapor y marina en general.

*Carbones y coke*. — Mucha animacion en el mercado de Cardiff. Se han exportado en lo que va de año corriente 292.363 toneladas más que el año anterior, misma época; hoy puede decirse que Cardiff es definitivamente el primer puerto de Inglaterra para las exportaciones de este mineral, y aun el más notable del mundo; sólo durante el año 1885 se han embarcado allí más de nueve millones y medio de toneladas. En la semana pasada ascendieron los embarques á 140.000 toneladas. Los de Sunderland, segun distancia de las minas, están de 4 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á 7 chelines sobre muelle de Cardiff, y los precios con tendencia al alza; sólo para las construcciones navales faltan aún mayores demandas.

*Petróleo*. — Mercados, firmes; precios, poca variacion.

En Londres, 6 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á 6 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> peniques caja de 8 libras, ó sea con <sup>1</sup>/<sub>8</sub> de penique de alza desde la semana anterior.

Nueva York. — Últimos precios: petróleo en bruto, 6 <sup>5</sup>/<sub>8</sub> dollars; id. Standard blanco, 7 <sup>3</sup>/<sub>4</sub>, y toneles marca «Certificados», 89 <sup>3</sup>/<sub>4</sub>.

Filadelfia 25 de Enero. — Patrleo Blanco Standart, á 7 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> y 7 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> firme; id. bruto, 6 <sup>5</sup>/<sub>8</sub>.

*Hierros y aceros*. Glasgow. — Hierros colados «War-rants»: últimos precios, 40 chelines 5 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> peniques tonelada al contado.

Middlesburgo. — Hierros fundidos: núm. 1, á 33,6; número 3, de 31 á 31 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>; núm. 4 (fundicion), de 30,9 á 31; ídem (forjado), de 30,6 á 30,7 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á plazos cortos.

Aceros y hierros Bessemer, en alza; mejores demandas. Precios: del núm. 1, á 45,6; núm. 2, á 45; núm. 3, á 44,6; núm. 4 (fundicion), á 43,6; id. (forja), á 44.

Hierro en barras: ordinario, por tonelada, libras esterlinas 4-12-6; íd. «Best Selected», 5-2-6 á 5-5-0; ángulos, 4-5-0 á 4-7-6; para blindajes, 4-10-0; las planchas forjadas y chapas de buenas marcas por fin están en buenas demandas para la exportacion. En aceros para rails (carriles), bastante actividad, sobre todo para los Estados Unidos, de donde hay buenos pedidos á precios muy aceptables; también para América del Sud hay negocios considerables en aceros. Pero las construcciones navales siguen aún en calma.

El mercado en general ha cerrado mejor en Londres; á última hora los aceros de Bessemer han tenido un alza de 1 á 2 chelines por tonelada.

Hay demanda de material de ferrocarriles para la India y Australia: aceros Bessemer, 13 chelines 9 peniques; ídem Siemens, 14,3; luégo ambas clases quedaron en 13 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á 15 chelines firmes; los hierros de Escocia, quietos á 40,2 contado.

*Hoja de lata*. — «Swansea». Esta marca ha tenido una baja de 6 peniques por caja; pero la exportacion ha tenido aumento en la semana pasada: para New York han ido 1.200 toneladas, 200 para Buenos Aires, algunas cantidades para Hamburgo; en junto suman 27.862 cajas.

Segun telegrama de Londres del día 27 del corriente, ha aumentado la demanda en hierros hematistas para los Estados Unidos; hierro fundicion ordinaria marca «Cumberland» ha subido á 44 chelines por tonelada; en Middlesburgo se han embarcado esta semana 33.407 toneladas de hierro á T, contra 39.801 igual época de 1885. — Cobre: Chile en barras, 39-15-0. En estaño siguen las transaccio-

nes en grande escala para las necesidades del Gobierno: precios, 93-10-0 á 93-12-6 firmes.

**Oro y plata.** — Mercado de Londres.

El Banco de Inglaterra ha recibido en oro 11.000 libras esterlinas, y ha despachado del mismo metal precioso 50.000 monedas *soverings* («soberanos») para Lisboa á principios de esta semana. A Londres han llegado en oro por el vapor *Britannia*, de Nueva York, 84.344 libras esterlinas en especies (monedas); por la *Iberia*, 140.000 libras esterlinas procedentes de Australia; por el steamer *Olinda*, de Colon, 53.000 libras esterlinas en oro. El *Oregon* trae de Nueva York 100.000 libras esterlinas de oro más. Despues el Banco de Inglaterra ha recibido las citadas 140.000 libras esterlinas oro en monedas «soberanos» de Melbourne (Australia), y compró ademas sobre la plaza oro en barras por valor de 23.000 libras esterlinas. La *Aurania*, de Nueva York, ha entrado con 126.246 libras esterlinas de dicho metal. El *Don*, de la India, ha traído 82.842, entre las cuales hay oro por valor de 33.646 libras esterlinas; plata, 17.570, y pastas de plata, 31.030. El *Magallanes* trae de Chile 36.000 libras esterlinas plata, y el *Dalton* 14.000 de las Américas del Sur. Ademas, el *Chimborazo* lleva en camino plata por 15.000 libras esterlinas procedente de Australia.

De los arribos de los vapores *Don* y *Dalton* se han vendido en esta plaza partidas de plata en barras al precio de 46 <sup>7</sup>/<sub>8</sub> peniques, habiéndose hecho por fin algunas transacciones para la India inglesa. Los duros mejicanos sólo se cotizan nominalmente á 45 <sup>7</sup>/<sub>8</sub> peniques (ambos precios, por onza standard).

Segun telegramas de Filadelfia (Estados Unidos), sigue la baja en los precios de la plata en Méjico, lo cual compromete hasta tal punto la situacion financiera de este país, que ya se cree generalmente que por este motivo tendrá que relegarse para otro año más la consolidacion de la deuda de este Estado central americano.

Los precios del oro no han variado desde principios de año, y sólo hay alguna expectativa respecto á los próximos arribos de Rusia, pues aumenta la produccion en los montes del Ural.

**Materias textiles.**

**ALGODONES.** *Liverpool.* — En esta plaza, las transacciones han sido de 69.500 balas en la semana pasada; 57.570 balas han sido de ventas á cuenta fija; entre éstas se encuentran 13.960 balas algodones americanos para exportacion al Continente. Negocios generalmente en calma, pero con mejor tendencia que la semana anterior. Los precios, por libra inglesa en peniques, han sido los siguientes:

**Americanos.** — Sea-Island, O. á F. (ordinarios á finos), 14 á 20; Florida, id. id., 12 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á 15 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Upland, marcas G. O á M. F. (buenas, ordinarias, á medianas, finas), 4 <sup>5</sup>/<sub>8</sub> á 5 <sup>5</sup>/<sub>8</sub>; Texas y Nueva Orleans, 4 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> á 5 <sup>15</sup>/<sub>16</sub>.

**Brasileños.** — M. F. á G. F. (medianos finos á buenos, corrientes); Pernambuco, de 5 <sup>1</sup>/<sub>16</sub> á 5 <sup>9</sup>/<sub>16</sub>; Río Grande 5 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á 5 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Bahía, 5 á 5 <sup>3</sup>/<sub>8</sub>.

**Egipcios.** — Gallini, G. F, G., y F. (corrientes, buenos y finos), 8, 9 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> y 11; Gallini Brown, medianos á finos (M. á F.), 4 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á 7 <sup>3</sup>/<sub>4</sub>; id. White, Fair á Fine (corrientes á finos), 5 <sup>3</sup>/<sub>8</sub> á 6 <sup>3</sup>/<sub>4</sub>.

**Smyrna y Grecia.** — Midd. á Fine, 4 <sup>3</sup>/<sub>8</sub> á 5 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

**Oceania.** — Fidgi, Sea-Island: Fair á Fine, 9 á 15; Tahiti, id. id., de 7 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á 10.

**Peruano.** — Corrientes, rojizos: Fair á Fine, 6 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> á 7 <sup>3</sup>/<sub>8</sub>; Sea-Island, O. á F., 8 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á 12.

**Africano.** — Fair á Fine, 4 <sup>3</sup>/<sub>8</sub> á 5 <sup>3</sup>/<sub>8</sub> firmes.

**India inglesa.** — Surats, G. F á F., 4 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á 4 <sup>15</sup>/<sub>16</sub>; Dholle- ra, O. á F., 3 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á 4 <sup>11</sup>/<sub>16</sub>; Omrawuttee, id. id., 3 <sup>9</sup>/<sub>16</sub> á 4 <sup>3</sup>/<sub>4</sub>; Belgal, Fair á Fine, 3 <sup>5</sup>/<sub>8</sub> á 4 <sup>7</sup>/<sub>16</sub>; madras, sin distincion, de 4 <sup>7</sup>/<sub>16</sub> á 4 <sup>15</sup>/<sub>16</sub>.

El movimiento en Liverpool, punto más importante del mundo para la norma del mercado en esta materia textil, durante las tres primeras semanas del año, ha sido el siguiente:

En 1886	Comparado con 1885
Balas.	Balas.
Importacion. . . . .	319.143
Consumo. . . . .	216.050
Exportacion. . . . .	14.921
Stock, 21 Enero. . . . .	629.170
	35.490 ménos.
	2.360 más.
	9.050 id.
	111.470 ménos.

La especulacion ha experimentado, durante el mismo periodo, un descenso de 4.550 balas. Las importaciones de la semana próximo pasada ascienden á 123.216 balas y hay en camino de los Estados Unidos de América, para Inglaterra, 171.000 balas.

**Manchester.** — Cotizacion de la semana:

**Algodon en rama.** — Upland, Middling, 5 <sup>1</sup>/<sub>16</sub> á 5 <sup>5</sup>/<sub>16</sub>; Permambuco, Fair, 5 <sup>3</sup>/<sub>8</sub> á 5 <sup>9</sup>/<sub>16</sub>.

**Algodon hilado.** — Núm. 40, segundas clases, 8 <sup>15</sup>/<sub>16</sub>; número 38, id. id., 8 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

**Lanas.** Hay bastante actividad en Bradford; los tejedores tienen mucho trabajo y la temporada se presenta bien. América es ahora el mejor mercado para las manufacturas laneras del Reino Unido, no ya sólo para géneros gruesos, sino tambien para los tejidos finos y las lanas hiladas, dulces, buenas, merinos y mohair (*pele de cabra*).

En la primera semana han entrado en Inglaterra 70.508 balas; en la segunda, 173.015; en la tercera, 7.746; total en lo que va de año, 251.270 balas, todas procedentes de las colonias inglesas de Australia y Sur de Africa; anunciándose para esta semana grandes arribos más de las mismas procedencias.

En el cuadro siguiente damos una idea de la importancia en produccion de las principales colonias. Han aportado (en balas):

	En la 2. <sup>a</sup> semana.	En la 3. <sup>a</sup> semana.
Sidney N. S. W. . . . .	43.891	3.209
Aueensland. . . . .	20.850	1.493
Port Philipp y Adelaide. . . . .		402
Victoria y Tasmania. . . . .	56.904	
Nueva Zelandia. . . . .	8.633	413
Australia S. y O. . . . .	20.923	196
Cabo de Buena Esperanza y Natal. . . . .	21.814	2.034

Los precios en Londres eran al principio de año cas puramente nominales, por causa de las grandes entradas en camino entónces.

En la semana pasada han sido los siguientes:

**Para lanas inglesas** (por paquetes de 240 libras): Estambre (fleece) S. Doron, 9 á 12 libras esterlinas; id. de Kent, 9 á 10, é id. de Leicester, 8-10 á 9-5.

**Lanas coloniales** (por libra y en chelines y peniques): Sidney F. y L., 1-4 á 1-5; Adelaide, 1-4 á 1-6 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Van-Diemensland, 1-3 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á 1-4 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Nueva Zelandia, 1-5 á 1-6 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>;

Cabo de Buena Esperanza, 1-0 á 1-1; íd. blancas níveas, 1-4 á 1-5  $\frac{1}{2}$ .

**YUTE, LINOS Y CÁÑAMOS.** — Los arribos de yute de Calcuta (India) han sido en Lóndres muy escasos. Los precios siguen firmes.

En la segunda semana del año corriente se han vendido 4.000 balas yute Calcuta, D núm. 4, á 12  $\frac{1}{2}$  libras esterlinas; algunas partidas se han vendido de 12 á 12,6 libras esterlinas la tonelada. En Dundee (Irlanda) las marcas *David's N in diamond* se cotizaron y vendieron para el consumo en 15-5-0 libras esterlinas tonelada.

En la tercera semana de Enero corriente, los precios siguen en alza; han entrado en Lóndres 89.000 balas. Se calcula la exportación total de Calcuta para el continente europeo, incluso el Reino Unido británico, en 602.600 balas durante la primera quincena de Enero de 1886.

En Dundee, que es donde se encuentra el primer mercado del mundo para esta materia textil, los negocios están por el momento en calma, como que faltan existencias.

**Linós:** Hace tiempo que este estimado filamento se halla en demanda creciente y sus precios en alza constante. Las importaciones no responden siquiera al consumo que de linos se hace en Irlanda, para la fabricación de las célebres telas más conocidas para la confección de ropa blanca fina. Hoy este mercado es extremadamente firme. Rusia es la principal productora en linos; pero sus expediciones sufren grande tardanza, porque aún quedan por cubrir libranzas atrasadas para el consumo del imperio tzarrino; despues hace Alemania un gran consumo del mismo producto. Así, la semana que ha trascurrido, *un solo vapor* ha entrado en Inglaterra con linos procedentes de Riga, con cantidades poco importantes. Del stock que quedaba en Dundee y Riga se han hecho ventas considerables á *precios discretionales*.

**Cáñamos:** No hay animación, transacciones casi nulas. De Manila han salido para Europa las primeras 10.000 balas del año corriente (en la misma época de 1885 sólo 7.000), habiendo arribado al Reino Unido sólo 8.000 balas. Sus precios eran de 29 á 29  $\frac{1}{2}$  libras esterlinas tonelada. Además se embarcaron en Manila 12.000 balas cáñamo para Nueva York, pero que fueron presa de las llamas en un incendio.

En resumen; los precios en libras esterlinas y por tonelada se pueden fijar en los siguientes:

*Dundee.* — Linos: Archangel (Rusia), 43 á 50.

San Petersburgo 12 cabos, 26 á 33, según número.

Ídem íd. 9 íd., 20 á 21, íd.

*Cáñamos:* San Petersburgo, limpio, 28 á 28-10.

Manila: Fair á Good (corrientes á buenos), 29-10 á 33.

Los cáñamos filipinos sufren por el momento una sensible baja en precios; les hacen competencia otras clases que, aunque inferiores, se obtienen en mejores condiciones de flete que los de Manila.

**Yute:** Good á Fine (buenos á finos), 12-10 á 16; segundas inferiores, 8 á 12; «Coira» hilada Good á Fine, 27 á 41, según número; íd. comunes á buenos ordinarios, 12 á 26.

**SEDAS.** — Precios de Lóndres, por libra, en chelines y peniques. Sedas en rama:

Bengal, Surdah: 13-0 á 15-6, según título.

Cossimbúzar, 8 á 14; China, Tsatlee núm. 3, de 14-0 á 14-9; núms. 4 y 5, de 10-6 á 14-3; Tay-saam, 8 á 15.

Canton: 9-6 á 13-3; Japon, ordinarias á finas, de 12-0 á 15-6 para fabricación europea.

Sedas hiladas del Piamonte, organsinas de Milan, 22 á 27 chelines; tramas italianas, 22 á 26 los títulos corrientes de 24  $\frac{1}{2}$  deniers milaneses.

**Lyon.** — En esta plaza los negocios siguen su marcha regular, y las esperanzas de una temporada de bastante actividad parecen confirmarse cada vez más.

Los precios de las sedas en rama se van reponiendo poco á poco. En esta semana pasada se han registrado los siguientes precios (por kilogramo, en francos) para las clases llamadas europeas:

Grezas francesas (Cévennes) de primer orden, títulos  $\frac{14}{16}$ , francos 61 á 61  $\frac{1}{2}$ ; y las de segundo orden, títulos  $\frac{10}{12}$ , francos 57  $\frac{1}{2}$  á 58.

Grezas Messina extra, francos 60; «Novi», primer orden, 58,25; italianas, 1.<sup>a</sup>, títulos  $\frac{12}{14}$ , francos 56.

Greza de Syria: 1.<sup>a</sup>, títulos  $\frac{9}{11}$ , francos 55,75; y brusas del Japon, 2.<sup>a</sup>, títulos fijos, 49 y 49  $\frac{1}{2}$ .

Organsinas francesas de primer orden, títulos  $\frac{20}{24}$ , y  $\frac{24}{26}$ , francos 64 á 65  $\frac{1}{2}$ .

Organsinas del Piamonte, 1.<sup>a</sup>, francos 65 á 66; italianas, primer orden, títulos  $\frac{18}{20}$ , francos 64; y las de segundo orden, á 62, los mismos títulos; Syria y Brusa, 2.<sup>a</sup>, títulos  $\frac{20}{22}$ , francos 59  $\frac{1}{2}$ ; Bengal, 2.<sup>a</sup>, sin distinción, de 50 á 51.

Tramas italianas, buenas clases segundas, títulos corrientes entre 22 y 23, francos 60.

Ha habido transacciones importantes en brusas del Japon, con mejora del precio de 1 franco á 1  $\frac{1}{2}$ , por kilogramo. Sigue el alza en algunos precios; los negocios en sedas son muy satisfactorios en París y en Zurich, encontrándose Nueva York algo atrasada todavía.

## Azúcares.

EN CUBA

Las únicas ventas efectuadas en la semana comprenden:

**Centrifugas:** 1.000 sacos, pol. 96  $\frac{1}{2}$ , á 7,07 reales, y 1.000 sacos, pol. 96 á 6,95 reales. — **Mascabados:** Sólo han llegado á nuestros almacenes hasta ahora 8 bocoyes; mientras que en Matanzas se han recibido 50 bocoyes, no se han efectuado aún ventas de esta clase de dulce. — **Azúcar de tren y purgados:** La existencia es muy escasa, y estas clases no tendrán animación en las operaciones hasta que lleguen los azúcares nuevos. Sólo se han hecho pequeñas ventas de la zafra anterior con destino al consumo, que no merecen mencionarse.

La existencia aquí y en Matanzas comprende lo siguiente:

	Cajas.	Bocoyes.	Sacos.
Existencia en 1. <sup>o</sup> de Enero de 1885. . . . .	44.465	19.877	85.714
Recibido hasta la fecha. . . . .	69.082	126.582	1.136.729
	113.547	146.450	1.222.443
Exportado y consumido desde 1. <sup>o</sup> Enero de 1885. . . . .	105.906	144.437	1.179.691
A flote. . . . .	500		3.000
Existencia en 26 de Diciembre de 1885. . . . .	7.141	2.022	39.752
En igual fecha de 1884. . . . .	45.304	17.708	83.810

En estas cifras se incluyen 2.351 sacos y 256 bocoyes de la nueva zafra.

## Mercado de frutas secas.

MÁLAGA. — *Pasas.*

Lecho corriente. . . . .	30 reales	caja.
Para Francia. . . . .	47	— —
Para América. . . . .	45	— —
Grano. . . . .	45	— —
Cuarta clase racimal. . . . .	50	— —
Escombros. . . . .	24	— arroba.

*Almendra.*

Corta en pipa. . . . . 170 — —

SEVILLA. — *Aceites.*

Han entrado el día 25 del corriente 4.700 arrobas, que se vendieron de 35  $\frac{7}{8}$  á 35  $\frac{3}{4}$ , y en el día de hoy han entrado 1.800 arrobas, cotizándose á 36  $\frac{1}{4}$  rs. arroba.

## ANDÚJAR

Los Sres. Miñon hermanos, sobre wagon en aquella estacion y en sus corambres, devolviendo éstos á los 25 días de hecho el envío: el superior de 37 á 37  $\frac{1}{2}$  rs. arroba, y el nuevo bueno de 36 á 35  $\frac{3}{4}$ , incluyendo en estos precios el alquiler de los corambres.

De aceite quedan pocas existencias, pero está sin embargo algo encalmado, por ser muy corta la demanda, sin duda porque los almacenistas esperan el nuevo; pero como la nueva recolección aún tardará en dar principio en esta provincia, no bajará por ahora el precio del viejo.

## MÁLAGA

La entrada de esta grasa regular, así como su existencia; pero las operaciones escasísimas por falta de órdenes del exterior. A nuestro juicio, la baja en los precios no puede tardar si hemos de sostener la competencia con los italianos.

Cotizamos:

En puertas, nuevo, 33.

Idem viejo,

En bodega, 36  $\frac{1}{4}$ .

## SOCIEDADES

**Sociedad de los ferrocarriles de Almansa á Valencia y Tarragona.** — Gerencia. — Anuncio. — Efectuado el sorteo de las obligaciones de esta Sociedad, que han quedado amortizadas en 1.º del corriente, los tenedores de las mismas han podido apreciar prácticamente las ventajas de haberse adherido al restablecimiento de su amortización á la par. Y á fin de que los que oportunamente no se adherieron puedan disfrutar de dicho beneficio en los sorteos sucesivos, se ha resuelto que, antes de proceder esta Sociedad á la emisión de obligaciones acordada en Junta general extraordinaria de 5 de Octubre último, se abra un nuevo plazo de un mes, contado desde la publicación del presente anuncio en Madrid, Valencia y Barcelona, para que los señores obligacionistas puedan adherir sus títulos al restablecimiento de su amortización á la par mediante el pago en efectivo del 9 por 100,

ó sean 42 pesetas 75 céntimos por obligación, ó, si lo prefieren, entregando á la Sociedad una obligación no adherida por cada seis que presenten á la adhesión. Los interesados que la deseen deberán presentar las correspondientes facturas. — En Madrid: Excmo. Sr. Marqués de Campo, Cid, 7. — En Valencia: Oficinas de la Sociedad, situadas en la estacion. — En Barcelona: D. Angel J. Baixeras, Fontanella, 9, principal.

Madrid 10 de Enero de 1886. — Por la Sociedad de los ferrocarriles de Almansa á Valencia y Tarragona, el director Gerente, *M. Campo.*

**Sociedad Catalana general de Crédito.** — La Junta de gobierno de esta Sociedad, con arreglo á lo dispuesto en el art. 20 de sus Estatutos, ha acordado convocar la general ordinaria de accionistas para el día 27 de Febrero próximo, á las once de su mañana, en el domicilio social.

Los señores accionistas que posean cincuenta ó más acciones podrán depositarlas en la Caja social desde el 27 al 30, ambos inclusive, de diez á doce de la mañana, recogiendo al mismo tiempo los correspondientes resguardos y la papeleta de entrada, con cuya representación podrán usar de su derecho en la Junta general.

Barcelona 26 de Enero de 1886. — Por la Sociedad Catalana general de Crédito, su administrador, *Manuel Angelon.*

**La Carbonifera del Ebro.** — El Consejo de Administración, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 26 de los Estatutos, ha acordado celebrar Junta general ordinaria de accionistas el día 27 de Febrero próximo, á las cuatro de la tarde, en el local del Instituto de Fomento del Trabajo Nacional, calle del Pino, núm. 5, principal.

Los señores accionistas poseedores de diez ó más acciones que deseen asistir á dicha Junta deberán depositarlas hasta el 17 del mismo mes, de diez á doce de la mañana, en las oficinas de esta Sociedad, Obispo, 3, donde se les entregará el resguardo y la papeleta que les da derecho á la entrada.

Barcelona 27 de Enero de 1886. — Por A. del C. de Administración, el vocal secretario, *José O. Vives.*

**Banco de Cataluña.** — Con arreglo al artículo 24 de los Estatutos, la Junta de Gobierno convoca á los señores accionistas para la general ordinaria que se celebrará el día 4 de Febrero próximo, á las cuatro de la tarde, en el local de la Sociedad, sea cual fuere el número de los asistentes.

Los señores accionistas que quieran tomar parte en ella deberán depositar en el Banco, ántes de la una de la tarde del día 3 de Febrero, un número de acciones que no baje de cincuenta para cada uno de los que asistan.

Desde el 27 del corriente estará de manifiesto en la Secretaría de la Sociedad el Balance de la misma, cerrado en 31 de Diciembre último, para que puedan examinarlo los señores accionistas y pedir las explicaciones que estimen convenientes.

Barcelona 26 de Enero de 1886. — Por acuerdo de la Junta de Gobierno, el administrador, *Leonardo de Onzarza.*

**La España Industrial.** — Con arreglo á los arts. 14 y 19 de sus Estatutos, celebrará esta Sociedad Junta general ordinaria de accionistas el domingo 14 de Febrero próximo, á las diez de la mañana, en el local de sus oficinas, Riereta, 30, quedando constituida con los señores concurrentes, sea cual fuere su número. Las papeletas de entrada se repartirán en Secretaría desde el 8 del mismo mes.

Barcelona 23 de Enero de 1886. — Por A. de la J. de I., el vocal secretario, *José Víctor Brugada*.

**Ferrocarril y minas de San Juan de las Abadesas.** — Desde el día 28 del corriente, los juéves y sábados laborables, de diez á doce de la mañana, se pagarán en estas oficinas las facturas del cupon núm. 28 de las obligaciones de esta Compañía, registradas con los números del 1 al 200 inclusive.

Barcelona 23 de Enero de 1886. — El secretario, *Fran- cisco de P. Roqué*.

**Crédito y Docks de Barcelona.** — La Junta de Gobierno, en conformidad con lo preceptuado en los artículos 10, 11 y 12 de los Estatutos, ha acordado convocar á los señores accionistas para celebrar Junta general ordinaria el día 1.º del próximo Febrero, á las tres y media de la tarde, en el domicilio social, pasaje de la Paz, 11, principal.

Segun lo prevenido en el art. 13 de los Estatutos, los señores accionistas poseedores de cien ó más acciones que deseen asistir á la Junta general se servirán constituir las en depósito en poder de la Sociedad, desde el día 20 al 28 del corriente mes de Enero, de cuatro á seis de la tarde, y recibirán la papeleta de ingreso y un resguardo nominativo para retirar sus acciones despues de celebrado el acto.

Barcelona 13 de Enero de 1886. — Por acuerdo de la Junta de Gobierno, su administrador, *E. Estasen*.

**Banco de Sabadell.** — La Junta de Gobierno de esta Sociedad, en sesion de hoy, ha acordado señalar el día 14 del próximo Febrero, hora de las diez de la mañana, y local del Banco, para la celebracion de la Junta general ordinaria que previene el art. 17 de los Estatutos sociales.

Los señores accionistas que deseen concurrir podrán efectuar el depósito previo de veinte acciones á lo ménos, que se exige por el art. 16, durante los días laborables del 1.º al 9, ambos inclusive, del citado mes, de cuatro á cinco de la tarde.

Y en cumplimiento de lo establecido por los arts. 12 y 29 del Reglamento general se expide la presente convocatoria para conocimiento de los interesados.

Sabadell 8 de Enero de 1886. — El presidente, *Juan Bautista Corominas y Pla*. — P. A. de la J. de G., *José Cirera*, secretario.

**Union Minera.** — La Direccion de esta Sociedad avisa á los señores accionistas que pueden presentar sus títulos de acciones todos los días laborables, de nueve á doce de la mañana, en las oficinas de la misma, calle Nueva de San Francisco, núm. 31, principal, para dar cumplimiento al art. 7.º de los Estatutos.

Barcelona 23 de Enero de 1886. — P. A. de la D., el vocal secretario, *Juan Coll*.

**Caminos de Hierro del Norte.** — El Consejo de administracion de esta Compañía ha acordado que, mediante presentacion de los respectivos títulos, se pague desde el día 1.º de Febrero próximo el cupon núm. 1 á las acciones de la línea de Lérida á Reus y Tarragona que resulten adheridas al convenio celebrado con la misma, á razon de 7,50 pesetas por cada cupon.

A fin de evitar que en lo sucesivo los tenedores de dichos títulos tengan que presentarlos para el cobro de sus cupones, con motivo de darse sólo la estampilla de adhesion en el cuerpo del título, se ha resuelto que se estampillen todos los cupones para que cada uno lleve en sí el signo de adhesion al contrato, y puedan satisfacerse en sus vencimientos aisladamente y á presentacion.

Se invita, pues, á los señores poseedores de la referida clase de títulos á que los depositen, á contar desde este día, para la colocacion de una nueva estampilla, á fin de que pueda realizarse esta operacion y la del pago de los intereses en los puntos que á continuacion se expresan:

En París, en la Sociedad general de Crédito Moviliario Español.

En Madrid, en las oficinas de la Estacion del Norte.

En Barcelona, en la Sociedad del Crédito Mercantil.

Madrid 25 de Enero de 1886. — El Secretario del Consejo, *Pedro F. del Rincon*.

**Compañía del ferrocarril de Zafra á Huelva.** — El Consejo de administracion, teniendo en cuenta lo dispuesto en los artículos 55 y 56 de los Estatutos, y por acuerdo tomado en la sesion de hoy 25 del corriente, convoca á los señores accionistas á Junta general ordinaria, que se ha de celebrar el día 26 del próximo mes de Marzo en el domicilio de la Compañía, calle del Barquillo, 16, principal, en Madrid.

Con arreglo á lo que preceptúa el art. 52 de los Estatutos, los señores accionistas poseedores de 50 acciones por lo ménos que quieran tomar parte en la Junta deberán depositar en la Caja de la Compañía, en Madrid, ántes del día 26 de Febrero próximo, las acciones que les den derecho de asistencia, recogiendo el oportuno resguardo nominativo.

Madrid 25 de Enero de 1886. — El presidente del Consejo de Administracion, *Antonio Cánovas del Castillo*. — El secretario, *B. Santamaría*.

**Compañía de los caminos de hierro del Norte de España.** — Líneas de Zaragoza á Pamplona y Barcelona. — Kilómetros en explotacion, 645.

Productos de los días 1.º á 7 de Enero de 1886.

	Pesetas. Cts.
Gran velocidad. . . . .	79.712,08
Pequeña velocidad. . . . .	203.131,47
<i>Total</i> . . . . .	282.843,55
En igual período de 1885. . . . .	289.776,32
<i>Diferencia</i> . . . . .	6.932,77

TODA LA RED

Kilómetros en explotacion, 1.952.

Productos desde 1.º á 7 de Enero de 1886. . . . .	878.187,67
Idem en igual período de 1885. . . . .	814.098,03
<i>Diferencia á favor de 1886</i> . . . . .	64.089,64

**La Equitativa.** — *Sociedad de seguros sobre la vida.* — Ampliando los datos que en el número anterior dimos sobre el montante de las operaciones de esta Compañía en el año último, diremos que, con efecto, el importe de los seguros ha sido de 96.000.000 de duros en cifra redonda. El activo de la Sociedad ha aumentado en 6.000.000 de duros, y el sobrante, calculado el 4 por 100 como tipo, ha aumentado también en 3.000.000 de duros.

**Sociedad Catalana general de Crédito.** — La Junta de Gobierno de esta Sociedad, con arreglo á lo dispuesto en el art. 20 de sus Estatutos, ha acordado convocar la general ordinaria de accionistas para el día 27 de Febrero próximo, á las once de su mañana, en el domicilio social.

Los señores accionistas que posean cincuenta ó más acciones podrán depositarlas en la Caja social, desde el 27 al 30, ambos inclusive, de diez á doce de la mañana, recogiendo al mismo tiempo los correspondientes resguardos y la papeleta de entrada, con cuya representación podrán usar de su derecho en la Junta general.

Barcelona 26 de Enero de 1886. — Por la Sociedad Catalana general de Crédito, su administrador, *Manuel Angelon.*

**Banco de Tarrasa.** — La Junta de Gobierno, cumpliendo lo prevenido en el art. 27 de sus Estatutos, ha acordado convocar á los señores accionistas para celebrar Junta general ordinaria el día 15 de Febrero próximo, á las tres de la tarde, en el domicilio de la Sociedad, en cuyo local estarán de manifiesto, durante los ocho días anteriores á la celebracion de la citada Junta, el balance é inventario del finido ejercicio.

Los señores poseedores de 25 ó más acciones que deseen asistir á la citada Junta deberán depositarlas en la Caja de la Sociedad ocho días ántes de su celebracion, entregándoseles el correspondiente resguardo, el cual les servirá para probar su derecho de asistencia.

Tarrasa 23 de Enero de 1886. — Por el Banco de Tarrasa, El administrador, *Francisco Lleó.*

**Centro general de Préstamos y Depósitos.** — En cumplimiento de los arts. 22 y 26, y para los efectos del artículo 47 de los Estatutos, la Junta de Gobierno, en sesion de hoy, ha acordado convocar á los señores accionistas de esta Sociedad para la Junta general ordinaria que se reunirá en las oficinas de la misma, Archs, 7, el domingo 21 de Febrero próximo, á las diez de la mañana.

Los señores accionistas tenedores de veinte ó más acciones que deseen asistir á la referida Junta se servirán depositarlas en la caja de la Sociedad con diez días de antelación, recibiendo en el acto el correspondiente resguardo y papeleta de entrada.

Barcelona 26 de Enero de 1886. — Por el Centro general de Préstamos y Depósitos, su administrador, *José Gaset.*

**Sociedad anónima Aurora del Pirineo.** — La Junta de Gobierno de esta Sociedad, cumpliendo lo dispuesto en el art. 12 de los Estatutos de la misma, convoca á la general ordinaria de señores accionistas para el día 14 del próximo Febrero, á las diez de la mañana, en las oficinas de la Sociedad, Bárbara, 17, tercero.

Los accionistas poseedores de veinte ó más acciones que deseen asistir se servirán depositarlas en la Caja social con tres días de anticipacion á la fecha en que la Junta debe tener lugar.

Barcelona 26 de Enero de 1886. — Por acuerdo de la Junta de Gobierno, el director-gerente, *José Roger.*

### Banco Hispano-Colonial.

Habiendo acudido á este Banco el Sr. D. Pelayo de Miquelerena manifestando habersele extraviado el resguardo número 2.103, expedido á su favor por 10 acciones de esta Sociedad, que tiene depositadas en este establecimiento, y solicitando la extension de un duplicado, se hace público para que si cualquier persona tiene algo que oponer á la pretension de dicho señor se sirva verificarlo dentro del término de veinte días, pasados los cuales se procederá á lo que hubiere lugar.

Barcelona 22 de Enero de 1886. — El Secretario general, *Artístides de Artiñano.*

El Consejo de Administracion, segun lo prevenido en el art. 25 de los Estatutos, ha acordado convocar á los señores accionistas para celebrar Junta general ordinaria, el lunes 8 de Febrero próximo, á las once de la mañana, en Barcelona, en el domicilio social, Rambla de Estudios, núm. 1, principal, con el objeto de aprobar el balance y cuentas del noveno ejercicio social, terminado en 31 de Diciembre último.

Segun lo dispuesto en el art. 26 de los Estatutos, sea cual fuere el número de los concurrentes y el de las acciones representadas, se constituirá la Junta y se celebrará la sesion con plena validez legal.

Para tener derecho de asistencia se necesita depositar en las Cajas de la Sociedad, con arreglo al artículo 27, cincuenta acciones, por lo ménos, cuyo depósito podrá efectuarse en Barcelona hasta el 6 de Febrero y hora de las cinco de la tarde; en Madrid, en la Delegacion del Banco, Infantas, 31, hasta el 5 de Febrero y tres horas de la tarde, y en provincias, en casa de los corresponsales del Banco, hasta el 3 de Febrero, cuyos centros expedirán los resguardos y papeletas de entrada á los depositantes.

El derecho de asistencia puede delegarse en otro accionista, para cuyo efecto se facilitarán ejemplares de poderes en los puntos donde se admiten depósitos.

Los socios que no posean individualmente cincuenta acciones, podrán, segun el art. 27, reunirse y confiar la representacion de sus acciones, cincuenta á lo ménos, á uno de entre ellos.

Lo que de acuerdo del Consejo se anuncia para conocimiento de los interesados.

Barcelona 27 de Enero de 1886. — El Secretario general, *Artístides de Artiñano.*

# LA EQUITATIVA

SOCIEDAD AMERICANA DE SEGUROS MUTUOS DE VIDA  
FUNDADA EN 1859

Domicilio social, Nueva-York, Broadway, 120

AGENCIAS EN TODAS LAS PARTES DEL MUNDO

## BALANCE DE 1884

Capital activo. . . . .	PESOS	58.161,926
Ingresos. . . . .	—	15.003,480
Sobrante segun el tipo del Estado de Nueva-York. . . . .	--	13.730,332
Nuevos riesgos en 1884. . . . .	—	84.870,057

PAGADO A LOS TENEDORES DE POLIZAS DESDE SU FUNDACION

**Pesos 81.072,486**

Una póliza de seguro de *La Equitativa* es el mejor empleo de dinero que en beneficio de nuestras familias podemos hacer. El ahorro por el método ordinario es deficiente, porque puede perderse el factor vida. Por eso el seguro de vida es más eficaz. Desde el momento que se paga el primer premio en una póliza de seguro de *La Equitativa*, podemos congratularnos de haber hecho el abono de la suma por la cual hemos asegurado nuestra vida.

## LA EQUITATIVA NO TIENE NINGUNA RECLAMACION EN LITIGIO

*LA EQUITATIVA* es la ÚNICA Sociedad de Seguros que expide PÓLIZAS INDISPUTABLES. Estas pólizas se pagan inmediatamente despues de recibidas en su oficina principal pruebas de su vencimiento, sin la demora que acostumbran otras Compañías.

*LA EQUITATIVA* reparte la totalidad de sus beneficios entre los tenedores de sus pólizas.

## SUCURSAL EN ESPAÑA

AUTORIZADA POR R. O. DE 10 DE OCTUBRE DE 1882

*Administrador y Director general en España y Portugal*

**D. JUAN ANGEL ROSILLO**

DIPUTADO Á CÓRTES

Oficinas de la Sucursal de España, MADRID, Sevilla, 16, principal.