

10-3
C-258

1892

EL AGENTE FERROVIARIO ESPAÑOL

PERIÓDICO FINANCIERO DE GRAN CIRCULACIÓN

Defensor de los intereses materiales de la Agricultura, de la Industria y del Comercio.

DEDICADO AL ESTUDIO DE LAS EMPRESAS DE MINAS, FERROCARRILES, OBRAS PÚBLICAS Y NAVEGACIÓN

◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆ SE PUBLICA LOS DÍAS 7, 14, 21 Y 28 DE CADA MES ◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆

Precios de suscripción en toda España: trimes-
tre 1'50 pesetas.— Pago
anticipado.
Núm. del día, 25 cénti-
mos, íd. atrasado 50 cts.

Se remite á los Excmos. Sres. Ministro de Fomento, Director gene-
ral de Obras públicas, Presidente de la Junta consultiva de Caminos,
Canales y Puertos, Gobernador civil de la provincia, Sres. Jefes de Ne-
gociado del Ministerio del Ramo y Jefes de división.

Avisos de sociedades,
subastas, contratas y
ventas á 0'25 pesetas lí-
nea. Anuncios y comu-
nicados á precios con-
vencionales.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: PIZARRO, 2, PRAL.

AVISO

Por R. O. de 19 de Marzo último, las Compañías y Sociedades de ferrocarriles, vienen obligadas á dotar al material móvil de su pertenencia de *frnos automáticos*, nosotros pues, podemos ofrecer á las Empresas ferroviarias este nuevo adelanto de la industria fabril, de la renombrada casa *Compagnie du Frein á Vide*. (Véase el anuncio inserto en el lugar correspondiente). Los pedidos y exhibición de catálogos, Dirección de EL AGENTE FERROVIARIO ESPAÑOL.

Á LA PRENSA

Deber ineludible es en todos los casos que ve la luz pública un nuevo periódico, el saludar cordialmente á sus demás compañeros en la prensa. Nosotros cumplimos este grato deber, saludando á toda la prensa española, sin distinción de matiz político y muy especialmente á nuestra hermana la de Valencia, esperando de ella, que dada la índole de nuestra modesta publicación, nos ayudará eficazmente á los propósitos de que venimos animados.

A todos los Directores y Redactores de nuestros colegas les da un apretado abrazo,
EL AGENTE

NUESTRO PROGRAMA

Parcos hemos de ser en expresar á nuestros lectores de los propósitos que viene animado EL AGENTE FERROVIARIO ESPAÑOL al aparecer en el estadio de la prensa, éstos pueden condensarse en lo siguiente: 1.º Defensa y fomento de los intereses materiales de la agricultura, de la Industria y del Comercio. 2.º Exponer ante la opinión pública las situaciones financieras en que se encuentren las Sociedades Mercantiles, bien sean éstas de crédito Ferro-

viario, de Navegación, Mineros ó de Obras públicas, y finalmente ser el eco fiel á la vez que imparcial, del desatendido cuerpo de empleados de Ferrocarriles y Tranvías.

He aquí en resumen nuestro programa, programa del que no hemos de discrepar ni una sola línea.

LA REDACCIÓN DEL AGENTE

LOS CAMBIOS Y LOS OBLIGACIONISTAS

de los ferrocarriles españoles

El mantenimiento de los cambios al tipo tan elevado á que están desde hace algún tiempo, ha puesto de nuevo sobre el tapete la cuestión de saber hasta qué punto puede afectar al beneficio neto de las Compañías de caminos de hierro, no faltando quien pretenda que el dividendo del ejercicio de 1891 tendrá que disminuir y que, por consecuencia, las obligaciones también se resentirán hasta cierto límite.

En todo esto vemos una exageración manifiesta, porque examinando atentamente la situación, se llega á conclusiones mucho más tranquilizadoras. No solamente no corren las obligaciones ningún riesgo de reducción en el pago de sus intereses, sino tampoco el importe de los dividendos de las acciones sufriría disminución sensible más que en el caso de que las Compañías, por un exceso de prudencia del que por otra parte no se les podría censurar, distrajeran una parte de sus beneficios para reforzar las reservas ante las eventualidades del porvenir.

Si la mayoría de las Compañías de ferrocarriles de nuestro país han tenido en el ejercicio de 1891 un aumento de gastos bastante considerable causado por el alza de los cambios, han conseguido por el contrario excedentes de ingresos que se han elevado en el Norte á más de cuatro millones y medio de pesetas, en la de Madrid á Zaragoza y á Alicante á dos millones y medio, en los Andaluces á medio millón, etcétera, etc.

En 1890, el Norte, con ingresos cuatro millones y medio menores, pudo distribuir un dividendo de 12 pesetas por acción, experimentando una pérdida en el cambio, que ascendió por término medio á 4 1/2 por 100. Sosteniéndose actualmente los cambios alrededor de 14 por 100, sería un suplemento de 10 por 100 lo que la Compañía tendría que soportar por los 35 millones que ha de situar en el extranjero, ó sea tres millones y medio, suponiendo que los cambios permanecieran todo el año al mismo tipo, cuando en los primeros meses de 1891 estuvieron mucho más bajos, y además que todos los cupones se pagaran en Fracia lo cual no ocurre. Así, pues, en lo que se refiere al Norte, no solamente no tienen que temer nada los obligacionistas, sino que los accionistas pueden esperar el reparto de un dividendo casi igual al del año precedente.

La situación no es menos tranquilizadora para la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante. En las Memorias de esta Empresa, vemos que la situación de fondos en el extranjero le ha costado 1'94 por 100 en 1887, 1'84 por 100 en 1888, 3'37 por 100 en 1889 y cerca del 6 por 100 en 1890. ¿Cuál será el tipo medio de este quebranto en 1891? Estando hoy el agio del oro á 14 por 100 próximamente y teniendo la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante que pagar fuera de España 30 millones sobre poco más ó menos, los gastos de cambio se elevarán á cuatro millones y medio. Ahora viene á este acrecentamiento de cargas, puede oponer la Compañía: 1.º 5.200.000 pesetas de dividendo, habiendo sido los ingresos de 1891 notablemente superiores á los de 1890 y siendo esta suma de 5.200.000 el importe del reparto hecho á los accionistas de 1890; 2.º los beneficios reservados que se elevan en total á 14 millones; 3.º los gastos extraordinarios y complementarios de reparación que pueden, dado el estado de las líneas, economizarse por el momento, y que ascienden cada año á un millón. Como se ve, la situación de los obligacionistas de Madrid á Zaragoza y á Alicante está al abrigo de toda pérdida.

Si pasamos ahora á la tercera de las grandes Compañías de nuestros caminos de hierro, la de los Andaluces, veremos que los productos alcanzaron en 1890 la cifra de pesetas 8.340.000 y las cargas de los empréstitos hipotecarios y otras análogas absorbieron solamente 6.398.000 pesetas siendo el neto disponible, después del servicio de las obligaciones, de 1.940.000 pesetas. Así, pues, si con las 6.398.000 pesetas de cargas, quedaban disponibles 1.940.000 pesetas, sería preciso, para ver reducido el producto neto á la cifra exclusivamente necesaria para el servicio de los empréstitos, que el aumento de pérdida en el cambio absorbiera las 1.940.000 pesetas de que se trata, y que con relación á las 6.398.000 pesetas representa más del 30 por 100. Como en 1890, la pérdida en el cambio fué ya de 4 por 100, éstos habrían de llegar á 34 por 100 en vez de 14 por 100 á que están actualmente, para que el servicio de las obligaciones comenzara á verse amenazado.

Es posible que las acciones de las Compañías del Norte, Madrid-Zaragoza-Alicante y Andaluces vean reducirse este año sus dividendos respectivos algo, si, continuando tan desfavorable el cambio, quieren las empresas aumentar sus reservas, pero los obligacionistas de las diversas series no corren ningún riesgo.

Un apreciable colega extranjero ha publicado un cálculo de donde resulta que *teóricamente* el máximum de la pérdida en el cambio que cada clase de obligaciones puede soportar antes de disminuir su interés, sería el siguiente:

Norte, 1. ^a serie,	63 por 100
Andaluces,	31 1/2 por 100
Zaragoza-Pamplona,	30 por 100
Asturias, 1. ^a hipoteca,	28 —
Norte, 2. ^a serie,	28 —
Norte, 3. ^a serie,	25 —
Madrid-Zaragoza-Alicante,	21 1/2 por 100
Norte, 4. ^a serie,	19 por 100
Norte, 5. ^a serie,	11 —
Lérida y Asturias, 2. ^a y 3. ^a hipoteca,	5 —

Según estas cifras, las obligaciones de Asturias 2.^a y 3.^a hipoteca, estarían en descubierto, y las del Norte de 5.^a serie, en el límite de la zona peligrosa, pero debe tenerse presente que las obligaciones de Asturias están garantizadas por el Norte.

Para que las obligaciones que figuran las últimas en el cuadro anterior fuesen afectadas sería preciso que el Norte no ganase más que las sumas estrictamente necesarias para cubrir las cargas de las primeras hipotecas. Ahora bien, cubiertas sus primeras hipotecas, dispondría aún, á pesar de la pérdida en el cambio, de considerables excedentes para atender á las últimas.

En todo caso, no son sino probabilidades muy remotas, si por acaso llegaran á realizarse algún día.

EL FERROCARRIL DE CANFRANC

Aunque con algún retraso, hemos recibido la Memoria leída y aprobada en la Junta general de accionistas de la Sociedad anónima constructora del ferrocarril del Canfranc.

Empieza dicha Memoria dando cuenta del estado actual de las obras, indicando que en las secciones 1.^a y 2.^a, que abarcan 51.005 metros de longitud, la plataforma del camino, lo mismo que las estaciones y demás edificios, están completamente terminados. Se han perforado cinco túneles, la línea telegráfica funciona entre Huesca y Ayerbe y la vía se ha sentado en todo el trayecto, faltando muy poco para terminar estos 51 primeros kilómetros de ferrocarril.

En la sección 3.^a, que tiene 23.039 metros de longitud, se halla abierta toda la caja del camino y se ha sentado la vía en dos kilómetros. Están terminados dos grandes muros de contención y trabájase en varias obras de fá-

brica que están muy adelantadas, como son los cinco puentes que cuenta este trayecto. Las estaciones de Alzánigo y Caldearenas, se construyen con la mayor actividad y se está replanteando la de La Peña, en la cual hay muchos materiales acoplados. Los dos túneles de la sección están perforados y en su mayor parte revestidos.

En la sección 4.^a, que tiene 30.510 metros, se han explanado 27.858, y hay construidas muchas obras de fábrica, hallándose los tres puentes del trayecto bastante adelantados. La estación de Sabiñánigo está terminándose, procediéndose ahora á la cimentación del muelle. El túnel de la Salve está concluido.

El trozo 1.^o de la sección 5.^a tiene 6.575 metros y hay explanados 6.260. Al único puente de que consta el trayecto, sólo falta colocarle el tramo metálico; en el edificio de viajeros de la estación de Jaca, se ha colocado ya sillería, estando cimentando los muelles de aquélla.

La Memoria termina después de consignar estos extremos que dan testimonio de la actividad con que las obras se realizan, presentando el balance y dando cuenta de la situación económica de la Sociedad.

A pesar de las dificultades materiales con que lucha la construcción de un ferrocarril trazado á lo largo de una cuenca tan quebrada, van aquéllas venciendo con relativa rapidez, y de la Memoria que ligeramente acabamos de extraer, se desprende que las obras avanzan y que cada día está más próxima la realidad de los deseos acariciados por la región aragonesa.

En la Memoria no se hace alusión alguna al estado de la cuestión del túnel internacional.

FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA

De nuestro apreciable colega *Los Negocios* copiamos lo siguiente:

«Se ha dado en castigar la cotización de sus acciones bajo el pretexto de que la pérdida que la situación de fondos en París para el pago de intereses, ha de experimentar la Compañía, podría poner en peligro la regularidad de su marcha.

La apreciación es exagerada. La Compañía ha ganado en 1890, año de malas cosechas, 59.309.222 pesetas y ha gastado 23.672.644 en la explotación y 31.295.365 en el servicio de obligaciones, con comisiones y el cambio á 5 por 100: por consiguiente el rendimiento libre fué igual á 4.334.213 pesetas. En 1891 los productos brutos se elevaron á 62.166.422 pesetas.

Si en 1892 el cambio fuese en definitiva de 20 por 100, ofrecería un aumento de pesetas 4.246.000, que unidas á las 24.866.000 de explotación á 40 por 100 y 31.296.000 de servicio de obligaciones, harían un total de 60.182.000 pesetas, dejando por lo tanto aún un remanente de 1.984.000 pesetas en números redondos.

Apuremos más.

Con el cambio á 35 por 100, que es el á que

se debería llegar antes de que se verifique en España la crisis del Estado para entrar en el curso forzoso, el Norte cubriría sus atenciones con 64.428,863 pesetas, quedando entonces en déficit de 2.262.441.

Pero como se va á promulgar una ley autorizando á las Compañías para imponer el aumento de 12 por 100 en las tarifas á gran velocidad y este aumento habrá de suponer para el Norte una suma de no escasa importancia, resulta que ni aun en el caso más desfavorable á que no esperamos se llegue, puede ofrecer el menor riesgo el pago íntegro de sus compromisos.

A los cuales piensa atender la Compañía con toda escrupulosidad y en la misma forma que los ha contraído. Quiere decir que no dejará de pagar en París y en francos los cupones que allí se presenten al cobro.»

EL MERCADO DE LONDRES

Según el *Boletín* de la última semana que publica la estación enotécnica de España en Londres, el mercado de vinos y espíritus conserva el mismo aspecto que en las semanas anteriores; en la metrópoli el movimiento es escaso; en los centros de provincias, principalmente en el Norte, hay más animación. Sin embargo, créese que hasta que el tiempo no se asegure no adquirirá el mercado buen aspecto y regular movimiento.

Las noticias de Nueva York respecto al Jerez, manifiestan que la cantidad de dicho artículo recibida en aquel puerto durante el mes de Febrero último ha ascendido á 32.090 galones, cifra que representa un aumento de 12.000 sobre lo importado en el mismo mes del año 1891. En los dos primeros meses del año actual, el incremento sobre el importado en el mismo período del año anterior asciende á 30.000 galones.

* *

La cantidad de pasa de uva importada en el Reino Unido durante el año último ascendió á 599.075 quintales ingleses, y la librada al consumo á 290.797, cifras que, comparadas con sus correspondientes del año 1890, marcan un aumento de 14.019 quintales en la importación y de 31.503 en el consumo.

reinaba desde el principio de la campaña se ha convertido en actividad, especialmente en la provincia de Orán. Han afluido allí gran número de receptores adquiriendo todos los lotes de buena calidad que existían con destino á Francia, y hoy es en extremo difícil encontrar clases convenientes habiendo además subido los precios por haberse pagado á 15 francos hectólitro en propiedad vinos de 10 1/2 á 11 grados que hace dos meses no hubieran conseguido ni 10 francos.

Los vinos superiores de Tlemcen y Mascara se han agotado y los para destilación han subido de precio 50 por 100.

El valor de lo importado en el año último asciende á 1.014.381 libras esterlinas.

La pasa de Corinto, ó sea de grosella, se ha importado en dicho año en cantidad de 1.369.323 quintales ingleses, valorados en 1.558.069 libras esterlinas, y el consumo del referido artículo ha sido de 1.141.388 quintales. Estas cifras, comparadas con sus correspondientes del año 1890, acusan un aumento en la importación del año último de 241.061 quintales, y un aumento, asimismo, en el consumo de 26.041 quintales.

* * *

En el mercado de Londres la naranja ha conseguido esta semana muy buenos precios, pues, por término medio, se ha cotizado entre 12 y 16 chelines la caja; las partidas llegadas en mal estado se han vendido de cinco á 11 chelines, según su estado y condición; los términos máximos alcanzados por partidas excepcionales han sido de 30 á 45 chelines caja.

Las cebollas de Valencia se han vendido entre nueve y 11 chelines caja; las de Lisboa, á ocho y medio; las patatas de Canarias entre 10 y 13 1/2 chelines quintal; las de Malta, á 15.

Los tomates de Canarias se han cotizado de uno á dos y medio chelines la canasta de 10 cajitas, y de cuatro y media á ocho y media la caja grande.

Se han vendido también algunas partidas de aceitunas españolas, á dos chelines por barrilito.

En Liverpool, las naranjas han conseguido por término medio de 10 á 15 chelines caja; las partidas defectuosas se han colocado entre cinco y nueve, y las selectas han conseguido de 20 á 26 1/4. Las cebollas valencianas se han cotizado entre ocho y 12 1/4 chelines caja, y las de Lisboa entre nueve y nueve medio. Las patatas de Canarias se venden de seis á 14 1/2 chelines el quintal, y las de Malta entre 12 y 16 1/4. Los tomates de Canarias se realizan á uno y dos chelines la canasta de 10 cajistas, y de nueve á 10 3/4 chelines caja; los plátanos de la misma procedencia á cinco chelines por caja de un racino.

El mercado de Hull ofrece esta semana muy poca diferencia de las cotizaciones de Londres y Liverpool.

EL BANCO DE CRÉDITO DE ZARAGOZA EN 1891

Continúan desarrollándose las operaciones de este Banco, no obstante la tenacidad de la crisis que sufren las provincias aragonesas. Su situación es buena y los beneficios que obtienen los accionistas todos los años son de gran consideración. Solamente es de lamentar en este Banco el apego que tiene á las operaciones bursátiles, impropias de sus funciones. En los dos últimos años esto le ha costado algunas pérdidas: en 1890, pesetas 16.908, y en 1891, 57.885. Comprendemos que esto es consecuencia de la falta de operaciones y por colocar en algo útil

las sumas que ingresan en sus cajas; pero sería más acertado operar en préstamos hipotecarios, que no faltarían en Aragón, ó en otro caso, colocar los productos de sus cuentas corrientes en valores menos aleatorios, como obligaciones de los ferrocarriles y fábricas de Vizcaya, etc., etc.

Con este quebranto y todo, el *Crédito* de Zaragoza ha distribuido á sus accionistas un 9 por 100, y cierra en buenas condiciones de solidez.

EL MERCADO VINÍCOLA EN FRANCIA

La situación de los mercados vinícolas franceses ha variado poco.

En Bercy reina la misma atonía anterior y sólo se llevan á cabo pequeñas transacciones en vinos franceses cotizándose los de Montaña y los de Narbona de 30 á 35 francos el hectólitro y no obteniendo las clases pequeñas más allá de 20 á 25 francos y hasta 2 francos por grado los inferiores. Los vinos de buen paladar procedentes de los departamentos del Centro tienen regular demanda á precios que varían entre 90 y 110 francos por barrica puestos en estación.

En cuanto á los vinos españoles nada ó casi nada se hace en ellos, y los receptores conservan sus existencias para sus propias necesidades, ó bien para vender lo más tarde posible, en la espera de una mejora de precios. Algunos especuladores temen, sin embargo, tener que aguardar algunos meses antes no se produzca un alza importante, por ser el stok actual demasiado considerable para que se dejen sentir pronto necesidades de comprar.

En la región bordelesa poco se hace en vinos nuevos, solicitándose con preferencia las escasas existencias que quedan en propiedad de vinos viejos, á precios firmes.

En Nantes y los departamentos del Norte quedan bastante encalmadas las operaciones y los precios son más nominales que efectivos pagándose de 90 á 150 francos los vinos del país por barrica según clases.

Poca variación podemos señalar en los precios de los vinos del Beaujolais que permanecen firmes para las clases escogidas y menos sostenidos para las ordinarias cuya venta deja que desear.

En el Languedoc las transacciones son nulas y el comercio se limita á retirar los vinos que compró á raíz de la cosecha. En cambio se han tratado negocios seguidos é importantes en el Mediodía pero sólo en vinos del país y á precios reducidos, sobre todo para las clases sencillas; si bien es verdad que éstas dejan bastante que desear. También en el Rosellón parecen notarse síntomas de reanimación y se han llevado á cabo bastantes compras en la propiedad, donde la existencia es ya bastante escasa sobre todo de clases superiores.

En Argelia ha variado por completo la situación desde que hay la exportación de vinos españoles á Francia y la calma completa que

Todo esto demuestra la necesidad que tiene Francia de vinos exóticos y teniendo en cuenta que según los datos más recientes sólo ha recibido de España las dos quintas partes ó sea menos de la mitad de la importación usual, es indudable que esta necesidad aumentará más y más dentro de los seis ú ocho meses que todavía nos separan de la próxima cosecha.

UN BANCO EN QUIEBRA

En el mundo financiero ha causado gran sensación la quiebra del Banco general de los caminos de hierro, establecido en un vasto local de la calle de Londres, en París. Dirigían esta casa de banca cuatro administradores llamados Ducouran, Herliad, Gueyraud y Lagrange. Además se cita á un tal Mollien que, sin desempeñar cargo alguno oficial en la casa, ejercía gran influencia en el ánimo de los administradores nombrados, y tomaba una parte directa en todos los negocios de la casa. Los empleados en aquellas oficinas llamábanle la *Eminencia gris*.

En el balance presentado últimamente aparece un pasivo de 20 millones de francos, con un activo de 10 millones.

El Banco de los caminos de hierro disfrutaba de gran crédito, y la quiebra de este establecimiento afecta principalmente á personas de mediana posición, sacerdotes y pequeños industriales, que tenían allí depositados sus fondos, reunidos en general á costa de grandes privaciones.

Mollien, Herliad y Gueyraud han huido al extranjero. Ducouran, de 66 años de edad, casado y padre de seis hijos, se ha suicidado disparándose un tiro en la sien. Lagrange, único de los administradores que ha quedado en París, ha sido preso é interrogado por el juez M. Cochefer.

Según las declaraciones del detenido, el pasivo que deja la casa no debe exceder de seis millones de francos.

El gobierno francés reclamará la extradición de los fugados, perseguidos por quiebra fraudulenta, estafa y abuso de confianza.

NOTICIAS

Ferrocarriles

Hace pocos días se ha constituido en Londres una Compañía titulada «Valencia and North Eastern of Spain Railway Company Limited» para construir los ferrocarriles de Calatayud á Teruel y Sagunto.

Se propone pedir la transferencia de la concesión dentro de pocos días y desarrollar las obras en gran escala en un plazo muy corto.

Se ha autorizado á D. Ramón de Castro para construir un ferrocarril de vía estrecha desde la ciudad de Alcira al puerto de Cullera, sin subvención alguna del Estado.

Escriben de Gandía, que se encuentra en aquel puerto el vapor *Golfer* portador de 99 vagones destinados al transporte de mercancías del ferrocarril, en construcción, de aquella ciudad á Alcoy. Se nos asegura que las obras siguen con gran actividad.

Se encuentra en Albacete una comisión de la Compañía Estudio del ferrocarril económico de Chinchilla á Linares, la cual, según nuestras noticias, viene á practicar los trabajos preliminares para la construcción de dicha vía.

En las obras del ferrocarril de Linares á Almería han dado comienzo los trabajos de terminación del túnel de Zamárula, al que sólo faltan diez metros por la boca de Linares.

En Setiembre, lo más tarde, circulará la locomotora entre Almería y Santa Fé, siendo muy posible que esto suceda en Julio, si no se oponen dificultades á los trabajos.

En la estación de Baeza se halla todo el material para el soberbio puente que se construye sobre el río Guadalimar.

Ese puente es la obra más importante que hay entre Baeza y el empalme de Linares, y tan luego como esté colocado el tramo metálico, circularán los trenes de balastro para transportar los materiales para la fijación de 35 kilómetros de vía.

La línea férrea de Santander á Solares se ha abierto al servicio público.

El Consejo de administración de la misma entregó 1.000 pesetas á los establecimientos de Beneficencia el día de la inauguración.

En la segunda quincena de este mes comenzarán los trabajos de construcción del ferrocarril de Gerona á Olot, en la sección de aquella ciudad á Amer.

La empresa y el constructor D. Gerardo Rodés, se proponen imprimir á las obras gran actividad, esperando poder inaugurar la primera sección de la línea á fines del corriente año.

Adelantan rápidamente las obras de construcción de los ferrocarriles de Madrid en el trayecto comprendido entre Fayón y Zaragoza. En la actualidad están empleados unos 2 000 trabajadores, calculándose que en el término de un año quedará la nueva vía expedita hasta la capital de Aragón.

Para 1.º de Julio está dispuesto que las Compañías de los ferrocarriles españoles tengan su material móvil en las condiciones reglamentarias que ordena el Real Decreto de 19 de Marzo próximo pasado.

El día 3 del actual, á las once de la mañana, y bajo la presidencia del Sr. Gobernador civil de Barcelona, celebró Junta general ordinaria y extraordinaria la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona, Barcelona y Francia, en la cual estuvieron representadas 70,840 acciones.

Dióse lectura á la Memorial anual y al Balance de 1891. En aquella se expresa que la fusión con la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, acordada en la Junta anterior, fué elevada á escritura pública en 2 de Junio de 1891, y que se habian recibido de la citada Compañía diez millones de pesetas á cuenta del préstamo de 30 millones estipulado. Dióse cuenta también de la inauguración de la sección de Mora la Nueva á Fayon.

Se aprobaron los actos realizados por el Consejo, en virtud de la autorización de la Junta general de 10 de Mayo de 1891, para celebrar el contrato de fusión con la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante.

Fueron reelegidos para el cargo de consejeros los Sres. Planás y Carvallo.

* * *

Siguen con gran actividad los trabajos de construcción del ferrocarril del Grao á Valencia y Turis (concesión Isla).

El día 6 quedó sentado el hierro en el primer kilómetro de la sección comprendida entre Picasent y Torrente. Al propio tiempo se está procediendo por la casa Bartle al montage de los tramos metálicos en el puente del Barranco de Paiporta y están próximos á terminarse los edificios de las estaciones intermedias entre esta ciudad y Picasent, primer trozo que ha de abrirse á la explotación en término breve.

* * *

Se ha celebrado en Gerona una reunión de accionistas del ferrocarril de dicha ciudad á San Feliú, quedando en el acto cubiertas las 500 obligaciones solicitadas por el Consejo de administración para la total terminación de los trabajos.

* * *

Proyéctase la construcción de una línea de ferrocarril eléctrico entre San Petersburgo y Arkhangelks, puerto importante del mar Blanco.

De conceder el czar el permiso para esa construcción, el ferrocarril eléctrico proyectado será el más extenso del mundo, pues alcanzará mil kilómetros de distancia.

* * *

Según los datos estadísticos publicados por el departamento del ramo, el número total de empleados en los ferrocarriles de los Estados Unidos es de 749.301, 44.558 más de los que habia en 1889. El término medio de empleados por cada 100 millas de línea es de 479, variando según los diversos Estados. En New-England es de 716; en los Estados del Centro, de 1.167; en los de North Carolina y parte de West Virginia, de 379, y en los Estados del Norte varia de 250 á 359 por cada 100 millas.

En 30 de Junio de 1890 habia en los Estados Unidos 163.597,05 de vías férreas, habiéndose aumentado en dicho año 5.838,22 millas. El mayor aumento tuvo lugar en Michigan y Georgia.

* * *

Se ha colocado sobre la tumba del infortunado maquinista D. Pedro Jaca, en el cementerio de Burgos, una preciosa lápida de mármol blanco de Carrara, de dos metros de largo por uno de ancho, con la siguiente inscripción:

«El Excmo. Ayuntamiento de la invicta villa de Bilbao, á la memoria del infortunado y heroico maquinista Pedro Jaca.

Nació en Miravailles (Vizcaya) el 1.º de Agosto de 1864, y murió en Burgos el 23 de Setiembre de 1891.»

R. I. P.

* * *

El proyecto de ferrocarril de D. José Motiñó, desde Benasque, siguiendo la izquierda del Cinca, al puerto de los Alfaques, se va á presentar muy pronto á la aprobación del Senado, puesto que ya lo está del Congreso de los diputados. Una nueva empresa se propone realizar sin subvención, tan pronto se apruebe definitivamente el proyecto.

* * *

Desde el día 1.º del actual se ha establecido en las líneas férreas francesas una considerable rebaja en los precios del transporte de viajeros.

Dicha reducción es de un 10 por 100 para los asientos de primera clase, de 20 por 100 para los de segunda, y 30 por 100 para los de tercera.

En cambio nuestro gobierno ha tenido á bien autorizar á la empresa para poder aumentar un 12 por 100 los transportes de viajeros en los asientos de primera y segunda clase.

¡¡Tableau!!

* * *

Telegrafian de Londres que se ha expedido auto contra la casa Murrieta, sometiéndola á la vigilancia judicial.

* * *

Los productos de los ferrocarriles de Puerto Rico (73 kilómetros) han ascendido en la semana comprendida entre el 18 y el 24 de Marzo de 1892, á 2.180 pesos.

* * *

El mini tro de Fomento dictará en breve una di posición obligando á las Empresas de ferrocarriles á que lleven en todos los trenes personal sanitario con su correspondiente botiquín.

* * *

Minas

Se habla estos días en Madaid con gran insistencia de que se pretenda prorrogar el contrato de la casa Rotshchild en las minas de Almadén.

Este contrato, onerosísimo para el Estado, fué hecho en tiempos calamitosos para la nación, que vióse obligada á pasar por lo que la ofrecieron; por consiguiente, hoy ningún gobier-

no que se estime puede conceder la prórroga pedida en las mismas condiciones, máxime cuando faltan siete años para su terminación.

* *

El mineral de hierro exportado de Bilbao para diferentes países en los catorce años de 1878 á 1891, asciende á 43 millones de toneladas, de las cuales 29 fueron para Inglaterra y Escocia, 9 para Holanda y 5 para Francia.

* *

Un minero de California ha descubierto recientemente, cerca de Monterey (Méjico), una rica mina de oro, cuya ganga contiene 50 pesos por tonelada.

El primer ensayo que se hizo con esta ganga dió 36 onzas por tonelada, y después se abrió una vena de tres pulgadas de espesor, que encierra 40 onzas por tonelada.

* *

Demasías de minas.—Real Orden.—A fin de evitar interpretaciones diversas y de facilitar la aplicación de la Real Orden de 27 de Agosto de 1890, S. M. el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del reino, ha tenido á bien disponer: 1.º que los Gobernadores de las provincias reclamen á los ingenieros jefes de los distritos mineros relación detallada de los espacios francos que existan en condiciones de ser adjudicados como demasia cuando se dictó la mencionada Real Orden; 2.º que se publiquen estas relaciones en los *Boletines Oficiales* de las respectivas provincias, señalando un plazo de sesenta días para que dichos espacios puedan ser solicitados por los dueños de las minas colindantes; y 3.º que transcurrido dicho plazo sin que sean solicitados por ninguno de aquéllos, se concedan al particular que primero lo solicite.

De Real Orden lo comunico á V. S. Madrid 16 Febrero de 1892.—Señor Gobernador de... y

señor Presidente de la Junta Superior Facultativa de Minas.

Navales

«Se dice que el gobierno español ha adquirido el hermoso yacht de vapor *Pandora*, propiedad del difunto Mr. Smith, primer lord de la Tesorería Inglesa. Por este barco se han pagado 8.000 libras esterlinas. El *Pandora* se utilizaría como aviso en la marina española, por razón de la gran velocidad de su marcha.»

* *

Se ha hecho con resultado satisfactorio la prueba del dique seco de los astilleros del Nervión. Mide 123 por 27 y por 7'20 metros en sus dimensiones anteriores.

* *

La Compañía de navegación que en las Baleares ha organizado el emprendedor joven señor Estades, ha adquirido ya dos buques de gran andar, y para su pago ha exigido de sus accionistas el abono de 300 pesetas de dividendo por cada acción.

* *

El Consejo superior de Marina ha resuelto el expediente de los astilleros del Nervión, declarando que considera suficiente la garantía de la nueva sociedad, pero que, esto no obstante, el gobierno debe vigilar el cumplimiento de los contratos que tiene celebrados con dicha sociedad. Se declara también que los cascos de los cruceros que se están construyendo, después de rascados, resultan en buen estado, y que el dique seco podrá recibir á primeros de Abril el crucero «Infanta María Teresa». Respecto al estado económico de la sociedad, se consigna que no puede apreciarse por un simple balance. Nada se ha resuelto sobre los Sres. Palmer y Rivas.

Imprenta de Ripollés, Lope de Vega, 7 y 9.

Rendimiento de los Ferrocarriles españoles

COMPAÑÍAS	PERÍODO DE EXPLOTACIÓN	Comparado con igual tiempo del año anterior.		Producto desde 1.º de Enero	Comparado con igual tiempo del año anterior		Producto medio kilométrico anual		
		Productos — Pesetas	Aumento		Baja	Aumento	Baja	Kilóm.	Pesetas
Norte de España, Línea de Irún...	Del 11 al 17 de Marzo 1892...	481,396	—	100,658	5,700,410	19,783	—	909	29,807
» » Santander.	» » »	57,618	—	13,106	665,857	12,971	—	139	22,770
» » Barcelona.	» » »	31,575	—	70,108	3,877,845	87,988	—	662	27,843
» » Bilbao.	» » »	112,926	—	2,607	1,214,720	125,490	—	241	23,188
» » Asturias.	» » »	173,052	—	29,877	1,900,556	49,787	—	741	12,245
» » Lérida.	» » »	27,173	—	6,277	323,798	—	38,886	703	14,942
» » Toda la red.	» » »	1,163,745	—	222,576	13,653,219	257,185	—	2,803	—
Madrid á Zaragoza y Alicante...	Del 5 al 11 de Marzo de 1892...	679,438	—	395,446	9,839,652	—	188,932	2,672	18,981
Andaluces.	Del 5 al 11 »	181,900	—	89,785	2,606,165	—	46,275	891	15,036
Tarragona á Barcelona y Francia.	Del 1 al 29 de Febrero »	1,160,982	—	—	2,600,648	28,336	—	639	22,930
Madrid á Cáceres y Portugal.	Del 13 al 19 de Agosto de 1889.	55,789	9,408	—	13,932,909	—	59,067	429	7,119
Almansa á Valencia y Tarragona.	Del 21 al 31 de Diciembre de 1891.	333,553	64,200	—	12,109,022	517,426	—	460	27,123
Medina á Zamora y Orense á Vigo.	Del 1 al 29 de Febrero de 1892.	182,195	1,005	—	374,581	16,800	—	295	7,724
Zafra á Huelva.	Del 12 al 18 de Marzo de 1892.	33,148	—	4,869	517,627	70,045	—	180	13,494
San Juan de las Abadesas.	Del 1 de Enero al 30 Junio de 1891.	1,010,474	—	17,238	1,010,474	—	17,238	114	17,875
Este de España (Utiel á Valencia).	Del 12 al 18 de Marzo de 1892.	13,299	—	14,654	278,433	—	34,173	88	14,803
Langreo á Gijón.	Del 11 al 20 »	30,637	—	1,269	—	—	—	52	21,505
Bilbao á Portugalete.	Del 1 al 31 »	59,843	—	9,192	—	—	—	11	64,041

PILA TEXIDÓ

Alimentada con agua sola, duración garantida cinco años para reemplazar con ventaja las pilas Leclanché para las líneas telegráficas, telefónicas y timbres eléctricos.

La particularidad de estas pilas sobre las conocidas hasta la fecha, es su gran constancia y enorme duración, resultando que para su conservación durante un largo término de años, no es necesario absolutamente nada más que añadir cada semestre un poco de agua clara para completar la pérdida ocasionada por la evaporación.

En esta pila se evitan por completo las incrustaciones de sal sobre los vasos de cristal y sobre los de zinc, resultando el desgaste del zinc inapreciable.

Fabricada en un tamaño solamente. Altura total 20 cms.

Precio de cada pila. 3 pesetas

El frasco de líquido excitador que ha de emplearse únicamente al eslocar la pila, 25 céntimos.

Dirección: Barcelona, Sres. Arché y Texidó, Canuda, 13

Representante en Valencia y su provincia

D. Antonio Tapis. Torne San Cristóbal, 11, 2.º

BANCO VITALICIO DE CATALUÑA

Compañía general de seguros sobre la Vida

A PRIMA FIJA

Domiciliada en Barcelona: Ancha, 64

Capital de garantía: 10.000.000 de pesetas

De las Memorias y cuentas leídas en Junta general celebrada el día 1.º de Junio del pasado año, resulta que en el bienio de 1889 á 1890 se han emitido 2.382 pólizas nuevas por un capital de pesetas 18.747.127'20, y que los riesgos en curso se elevan á pesetas 35.555.641'75.

Las operaciones de la Compañía comprenden los seguros casos de muerte en todas sus combinaciones, los seguros caso de vida y las rentas inmediatas y diferidas.

Desincrustante Marco-Olmos

CON REAL PRIVILEGIO DE INVENCION

PARA TODA CLASE DE CALDERAS DE VAPOR

PREMIOS OBTENIDOS

1887, Valencia, medalla de oro—1888, Barcelona, medalla de plata—1888, Bruselas, diploma de estímulo—1890, Madrid, medalla de oro, 1990, medalla de oro—1890, Bruselas, diploma de honor—1890, Tunes, Medalla de oro—1891, Bruselas, medalla de oro.

Á los Sres. industriales, maquinistas y compañías de ferrocarriles, navegación y minas, se les recomienda el acreditado *Desincrustante Marco-Olmos*, que tan maravillosos resultados viene dando, como lo atestiguan las muchas y respetables firmas que figuran en el prospecto publicados por esta casa, cuyos certificados están á la disposición de quien lo solicite.

DEPÓSITO GENERAL

Sres. García y Uldemolins

Almacén de productos químicos, Garrigues, 7, Valencia.—Representantes en las principales poblaciones de España y extranjero.

The Vacuum Brake C.º L.º 32 Queen Victoria Street

LONDRES

COMPAGNIE DU FREIN Á VIDE

15, RUE PORTALIS, 15.—PARÍS

Lista de las Compañías de Ferrocarriles y Tranvías de España y de Portugal que han adoptado el freno ó vacío automático:

ESPAÑA.—Ferrocarriles del Norte; De Madrid á Zaragoza y Alicante; id. de Madrid á Cáceres y Portugal; Andaluces: de Bobadilla á Algeciras, id. de Linares á Almería, id. de Torralba á Soria, id. de Bilbao á Portugalete, id. de Santander á Solarés; Económicos de Asturias: De Madrid á Villa del Prado, id. de La Robla á Valmaseda, id. de Lezama á Bilbao, id. de Cadagua, id. de Triano, id. de Puerto de Santa María á San Lucar, idem de Luchana á Munguía, id. de Las Arenas á Plencia, id. de Elgoibar á San Sebastián.

Tranvías: Urbano de Santander, id. del Sardinero á Santander, id. de Barcelona

PORTUGAL.—Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses, id. de los Caminos de Hierro de Minho é Douro.

TUBOS DE HIERRO FORJADO

para Gas, Agua, Vapor, &

FABRICANTE

John Spencer, Wednesbury

INGLATERRA

REPRESENTANTES

Fred. V. Sheldon y Herm.º

MADRID: Florín, 2, duplicado

BARCELONA: Aragón, 339

IMPRENTA

DE

RIPOLLÉS

Lope de Vega, 7 y 9

Se hacen toda clase de trabajos pronto y económicamente.

7 Y 9—LOPE DE VEGA—7 Y 9