

cuya importancia no correspondería, por cierto, en un año normal, al aumento de 338 kilómetros en la longitud de las líneas explotadas, y al de 144.970 kilómetros de tren recorridos.

El peso de mercancías transportadas ha sido de:
 4.876.848 toneladas en 1885
 4.869.308 — en 1884

sobre el conjunto de la red.

A no ser por las desastrosas circunstancias de que dejamos hecha repetida mención, nuestros productos de la pequeña velocidad habrían tomado un desarrollo sin duda considerable, toda vez que desde la desaparición del cólera en el mes de Octubre último se aumentaron de un modo sensible.

Las disminuciones de productos por las mercancías principales han sido las siguientes:

	Pesetas.
Frutas, legumbres frescas, naranjas, etc. (interrupcion de la línea de Valencia).....	247.780
Cereales (cosecha mediana en la Mancha y en Extremadura)	499.267
Minerales, plomos (baja de precio en los mercados)...	149.895
Hierros, aceros (paralización general de los negocios industriales en el extranjero).....	137.997
Maderas de construcción (suspension de las construcciones urbanas)	31.323

Enfrente de estas disminuciones tenemos que consignar los aumentos siguientes:

	Pesetas.
Aceites (excelente cosecha en Andalucía).....	417.439
Vinos (buena cosecha en la Mancha y en las provincias de Alicante, de Badajoz y de Cuenca).....	383.261
Carbon vegetal.....	232.687
Envases vacíos (consecuencia del aumento de transportes de vinos).....	160.939
Tejidos de toda especie.....	100.390
Carbon mineral	99.273

El número de toneladas por kilómetro ha sido:

En 1885 de	548.464.660	y había sido
En 1884 de	534.879.858	
Aumento en 1885.....	13.584.802	

El recorrido medio de la tonelada de mercancías se ha elevado de 286 kilómetros á 292.

La tarifa media por tonelada y kilómetro ha sido de 0P0542, y había sido de 0P0570 en 1884.

Estos resultados obtenidos á pesar de las desfavorables circunstancias que han dificultado nuestro tráfico durante el año de 1885 justifican nuestra confianza en el porvenir y nos permite esperar una importante mejora tan luego como la explotación no se encuentre paralizada por causas accidentales.

Los productos fuera del tráfico..... Ptas 540.261.36 comprenden una suma de 444.832.79 pesetas que procede de los intereses y del beneficio realizado despues de la conversion de la deuda pública, en la negociacion del papel que, procedente de la subvencion de la línea de Córdoba á Sevilla, habíamos guardado en cartera, con deduccion de 97.192.88 pesetas que representan la insuficiencia de productos líquidos de las minas de la Reunion y del Guadalquivir, hecha imputacion de las cargas de intereses y amortizacion del capital; esta insuficiencia no es en realidad sino la diferencia entre el coste del combustible y el precio establecido para su aplicacion á la traccion.

	Toneladas
Las minas han producido en 1885.....	70.400
unidas á.....	827
residuo del ejercicio anterior, sea en junto.....	71.227

cuya aplicacion ha sido como sigue:

	Toneladas
Venta al comercio.....	43.224
Consumo de las máquinas de las minas.....	6.573

Fabricacion de aglomerados.....	27.923
Consumo de locomotoras.....	24.198
Existencia en 31 de Diciembre de 1885.....	2.309
Total igual.. ..	71.227

La extraccion ha sido en 1885 inferior á la de 1884 en 13.227 toneladas, á consecuencia de las enfermedades y la necesidad de dar impulso á algunas obras de reparacion de nuevas instalaciones, lo cual explica la insuficiencia que dejamos indicada de 97.192.88 pesetas en los productos de la mina.

Se comprende, por otra parte, que el aumento del capital, de que hicimos mención al tratar de las cuentas de primer establecimiento, lleva consigo un aumento de los cargos anuales representado por el interés y la amortizacion del capital invertido en nuestras minas.

La fábrica de aglomerados ha producido en 1885 23.190 toneladas entregadas al servicio de la traccion á más de las 1.444 toneladas vendidas al comercio y 456 toneladas aplicadas á la fabricacion, habiendo quedado 1.837 toneladas de existencia en almacenes para el presente ejercicio.

En resumen, señores, el producto neto del ejercicio de 1885 es de 671.332.72 pesetas, de las cuales os proponemos aplicar, segun costumbre, 125.000 como dotacion á la caja de prevision del personal.

Esperamos que la Junta general se servirá aprobar que el remanente de 549.332.72 pesetas quede en reserva.

Dos de nuestros colegas, los Excmos Sres. D. Juan Francisco Camacho y D. Venancio Gonzalez han sido nombrados ministros de Hacienda y de la Gobernacion, y han presentado sus dimisiones de administradores de la Compañía, dejando vacíos difíciles de llenar.

Los administradores á quienes corresponde salir por turno son los señores Blount, España y Bäuier, cuya reeleccion recomendamos proponiendo además y desde luego, para una de las vacantes, la eleccion del Excmo. Sr. D. José Luis Albareda, quien ha sido nuestro colega hasta 1884.

Acuerdos

1.º La Junta general aprueba la Memoria y las cuentas referentes al ejercicio de 1885, acordando aplicar 125.000 pesetas como dotacion á favor de la caja de prevision y dejar en reserva el remanente de los productos líquidos, 549.332.72 pesetas.

2.º La Junta general reelige á los administradores Sres. Blount, Bäuier y España, y nombra á D. José Luis Albareda administrador de la Compañía.

LOCOMOTORA TENDER (SISTEMA RIBERA)

Desde que el célebre Roberto Stephenson presentó en 1829 la primitiva locomotora, apenas se han hecho modificaciones esenciales en tan importante máquina respecto á la forma y distribucion de los elementos que la constituyen: siempre se observa la chimenea delante, atrás el hogar con el sitio para el maquinista recibiendo las chispas y los humos que despiden aquella, y por fin, el tender conduciendo el carbon y el agua para reponer las pérdidas de ambas materias que produce dicho gigante de la locomocion.

Es extraño este hecho, pues habiendo evolucionado todo, incluso los demás generadores y diferentes máquinas de vapor en sus disposiciones genéricas, no se registre tambien alguna variante en las locomotoras, no teniendo otra aplicacion á nuestro juicio, que el egoismo, el orgullo y los obstáculos que oponen siempre á todo progreso las centralizaciones administrativas de la traccion en las Compañías de ferro-carriles, á cuyo servicio se someten por fuerza incondicionalmente las primeras casas constructoras del mundo; y no es esta una preocupacion nuestra sino que lo comprueba la circunstancia de no haberse intentado otras reformas en las loco-