

# GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

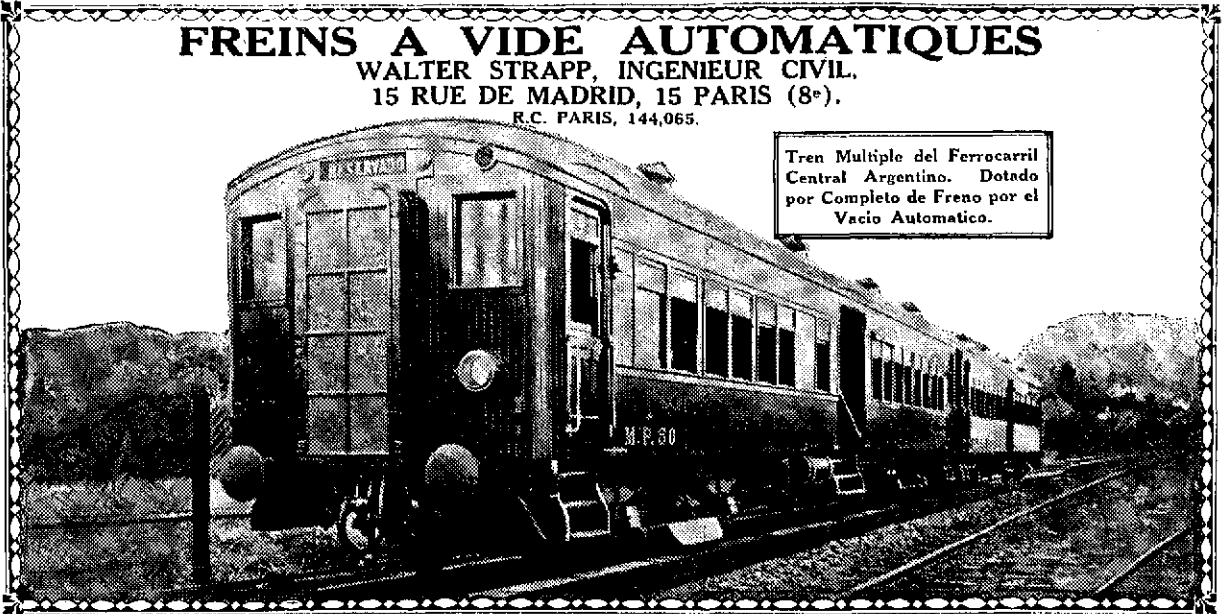
COMERCIO, TRANSPORTES, TELÉGRAFOS, CANALES. SOCIEDADES DE CRÉDITO, MINAS, NAVEGACIÓN, SEGUROS, BANCOS

Fundador: FRANCISCO JAVIER DE BONA

## FREINS A VIDE AUTOMATIQUES

WALTER STRAPP, INGENIEUR CIVIL,  
15 RUE DE MADRID, 15 PARIS (8°).  
R.C. PARIS, 144,065.

Tren Múltiple del Ferrocarril  
Central Argentino. Dotado  
por Completo de Freno por el  
Vacío Automático.



### SUMARIO

Los servicios de automóviles y los ferrocarriles de Europa.— Consejo Superior de Ferrocarriles.— Ferrocarriles españoles.— Ferrocarriles extranjeros.— Concursos.— Documentos oficiales.— Ingresos de los ferrocarriles.

### Los servicios de automóviles y los ferrocarriles de Europa

La guerra mundial, que tanta influencia ejerció en la economía del orbe entero, fué motivo para que numerosas fábricas e industrias alcanzaran vuelos gigantescos. Una de ellas es la de los *vehículos automóviles*, tanto para el transporte de personas como para el de las mercancías.

Se acrecenta de día en día la construcción de automóviles, y aunque la mayoría de ellos son para llenar las exigencias del lujo, para el uso de personas y familias pudientes, seguramente es también muy importante el de los vehículos de esa clase destinados a los servicios públicos en ciudades, como en carreteras y otros caminos ordinarios.

No conocemos estadísticas científicas y detalladas de ninguna nación de Europa, América, ni de los

demás continentes, y creemos que, por lo tanto, no existe una estadística de carácter mundial con la amplitud aludida.

Estudiando diversas obras hemos podido hacer, a modo de avances, seguramente muy incompletos por deficiencias de las informaciones, algunos cuadros estadísticos que pueden servir para formarse alguna idea de lo que representan las redes de caminos de Francia, Suiza e Italia, en cuyas redes hay establecidos servicios de viajeros para los cuales se emplean *automóviles y autoómnibus*.

Respecto a las líneas más o menos regulares que tienen servicios de mercancías exclusivamente, no poseemos todavía datos que nos permitan hacer ni siquiera un modesto ensayo estadístico.

FRANCIA. — De todos es sabido que el territorio metropolitano de la vecina y hermana nación no excede mucho de medio millón de kilómetros cuadrados, ó sea que es algo mayor que el de la España peninsular con sus islas adyacentes de Baleares y de Canarias.

Francia tiene una amplia red de Ferrocarriles y, todavía mucho mayor, de carreteras y caminos restantes. La última estadística que conocemos asigna un conjunto de más de 53 000 kilómetros de líneas principales (no llegan a 43.000) y de líneas

de interés local (más de 10.000). Los ferrocarriles industriales apenas pasan de 200 kilómetros, y los tranvías para servicios de viajeros y de mercancías poseen una red nacional de unos 10.000 kilómetros de líneas.

La red de carreteras, y sobre todo de caminos vecinales franceses, es dilatada, y acaso el conjunto hoy existente exceda bastante de 600.000 kilómetros lineales. Esta amplísima red de caminos ordinarios, en su inmensa mayoría sin fuertes pendientes, invita a utilizarlos para los servicios de automóviles y, en efecto, así acontece.

*Ferrocarriles franceses.*—Sabidísimo es, igualmente, que, sin contar los dos grandes ferrocarriles de circunvalación de París (*Grande Ceinture* y *Petite Ceinture*), los principales ferrocarriles de Francia se agrupan en cinco grandes Compañías, porque las restantes tienen muchísima menor importancia. Además, el Estado francés explota la red que lleva su nombre (que gran parte de ella antes perteneció a la titulada Compañía del Oeste) y la red de Alsacia y Lorena. Esas siete grandes redes nos servirán para averiguar los servicios de automóviles en la medida de lo posible.

*Alsacia y Lorena.*—No podemos hoy presentar informaciones de las líneas de automóviles en relación con esta red.

*Estado.*—26 poblaciones tienen servicios automovilistas que enlazan con estaciones ferroviarias de la red del Estado francés, y esas líneas representan unos 194 kilómetros, cuando menos. Hay, además, 116 poblaciones y 503 kilómetros que tienen servicios de coches con caballos.

*Este.*—150 poblaciones y 1.249 kilómetros de líneas de automóviles; 35 poblaciones y 197 kilómetros de líneas con carruajes con caballos.

*Midi.*—La Compañía del *Midi* francés aparece en nuestro ensayo estadístico con 200 poblaciones y 2.120 kilómetros destinados al servicio de automóviles de viajeros; 17 poblaciones y 108 kilómetros de carreteras con servicios de coches de caballos.

*Norte de Francia.*—47 poblaciones y 660 kilómetros de caminos con automovilismo de viajeros; 17 poblaciones y 54 kilómetros con carruajes de tracción animal.

*Orleans.*—Encontramos 200 poblaciones y 3.304 kilómetros para automovilismo, y 111 poblaciones y 700 kilómetros para servicios de coches con caballos. Es de advertir que esta red es la más central de Francia en el orden geográfico.

*París, Lyon y Mediterráneo.*—284 poblaciones; pero desconocemos los kilómetros.

Huelga decir que las poblaciones de la presente estadística son las de los extremos de línea; pero que si se conocieran las de los trayectos de las líneas

resultarían considerablemente aumentadas las localidades servidas por automóviles o por carruajes de empleo general.

El ensayo se puede resumir así por lo que respecta a los servicios interurbanos:

Redes francesas de ferrocarriles.	NÚMERO DE POBLACIONES CON SERVICIOS DE		
	Automóviles.	Coches de caballos.	TOTAL
Alsacia y Lorena (desconocemos los datos).	?	?	?
Estado francés.....	26	116	142
Este.....	150	35	185
Midi.....	200	17	217
Norte de Francia.....	47	17	64
Orleans.....	200	111	311
París, Lyon y Mediterráneo (sin detalle)..	?	?	284
TOTALES.....	623	296	1.203

Redes francesas de ferrocarriles.	NÚMERO DE KILÓMETROS		
	Automóviles.	Coches de caballos.	TOTAL
Alsacia y Lorena (desconocemos los datos).	?	?	?
Est do francés.....	194	503	697
Este.....	1.249	197	1.446
Midi.....	2.120	108	2.228
Norte de Francia.....	660	54	714
Orleans.....	3.304	700	4.004
París, Lyon y Mediterráneo (no tenemos datos).....	?	?	?
TOTALES.....	7.527	1.562	9.089

Tal es el ensayo estadístico que hemos hecho, que por basarse en informaciones deficientes, tiene forzosamente que ser muy incompleto.

Nos es imposible consignar la proporción de los servicios que desempeñan las propias Compañías francesas de ferrocarriles de la que tienen las otras Empresas ajenas, pero confiamos en poder alcanzar, en plazo más o menos breve, informaciones más seguras y también más detalladas.

*SUIZA.*—Aunque la República Helvética es una nación federal, en varios de los ramos de comunicaciones (correos, telégrafos, ferrocarriles, automóviles de servicio público, etc.), hay organizaciones llamadas federales, es decir, de la Confederación, ó sea de la nación suiza, que por cierto son admirables en su funcionamiento.

A juzgar por los datos que hemos obtenido cuenta Suiza con más de 200 líneas interurbanas de automovilismo público, con tarifas oficiales y horarios tan precisos como los de los ferrocarriles. Seguramente esa red pública de automóviles excede de 2.000 kilómetros.

Tiene Suiza, además, organizaciones de coches postales (*postwagen*, en alemán; *voitures*, en francés; *vetture postali*, en italiano), que representan más de 400 líneas de servicios para viajeros, con longitud de red, que ciertamente excede de 4.000 kilómetros lineales.

La red nacional de ferrocarriles y tranvías suizos pasa de 6.000 kilómetros de líneas.

ITALIA.—En la hermana nación existe una red de ferrocarriles que excede de 21.000 kilómetros de líneas, de las cuales unas 17.000 pertenecen al Estado italiano. Además, se cuentan más de 6 000 kilómetros de tranvías urbanos é interurbanos.

No obstante poseer Italia esa grandiosa red ferroviaria y de tranvías, incluso eléctricos, ha organizado centenares de Empresas que explotan los servicios públicos de automóviles para viajeros en combinación y de acuerdo con los ferrocarriles del Estado y privados. Probablemente tales líneas de automóviles son más de 2.000, en número, y su red acaso llegue a 28.000 kilómetros lineales.

En las estaciones de modesta o mediana importancia, los automóviles italianos de servicio público interurbano acuden a las estaciones de ferrocarriles para dejar o tomar viajeros. En las grandes ciudades esas líneas parten de distintas plazas para evitar la excesiva acumulación de viajeros en una sola vía pública.

En Roma, por ejemplo, hay doce líneas de automóviles interurbanos y 6 de tranvías; en Milán, 23 y 21, respectivamente; en Turín, 3 y 14; en Trieste, 14 de automóviles; en Florencia, 22 de automóviles y 12 líneas de tranvías interurbanos.

ESPAÑA.—Existen en nuestro país diversas líneas de automóviles para viajeros y también otras para mercancías, pero carecemos actualmente de datos para poder formar cuadros estadísticos. Como el Gobierno está interviniendo en esos problemas de transportes, no hay que dudar que en plazo relativamente breve se tendrán algunos estudios oficiales, incluso de carácter estadístico, trabajos que han de ser de gran importancia y utilidad general.

EDUARDO NAVARRO SALVADOR

## CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

El Consejo Superior de Ferrocarriles ha aprobado en su última sesión el plan de mejoras y adquisiciones de material para el año en curso.

Importa 293.930.500 pesetas.

A material y tracción se destinan 130 millones de pesetas. Con esta suma se adquirirán 330 locomotoras, 300 coches y 9.000 vagones y furgones, que buena falta estaban haciendo.

Treinta y un millones se dedican a dobles vías. El

Norte terminará la de Avila a Medina, la de Játiba a Valencia y la de Palanquinos a León. A la Compañía de M. Z. A. se le conceden los recursos necesarios para la construcción de la de Alcázar a Alicante, de Vallecas a Guadalajara, de Sevilla a Los Rosales, y de San Vicente a Tarragona. La Compañía de Andaluces la construirá en los trayectos de Campo Real a Bobadilla y de Cercadilla a Valchillón.

Por último, el Norte emprenderá en este año la electrificación de la línea de Barcelona a Manresa y a San Juan de las Abadesas.

En el Consejo de Ministros, celebrado el día 2 del corriente mes, se aprobó un proyecto de decreto sobre reorganización de la Oficina técnica del Consejo Superior de Ferrocarriles, plantilla de la Oficina comercial del mismo y anulación del concurso para provisión de estas plazas.

Se procedió también al estudio del presupuesto de gastos para funcionamiento del Consejo Superior de Ferrocarriles.

El ministro de Fomento ha asegurado que no finalizará el primer trimestre del año sin que salga a subastas estos ferrocarriles:

Orense-Zamora, Caspe-Lérida, Cuenca-Utiel, Sentenil a Jerez, Madrid y Burgos, de los recientemente declarados de urgente construcción.

Empieza, por consiguiente, a cumplirse otra de las cláusulas del Nuevo Régimen Ferroviario, si bien con una modalidad, digna de aplauso, introducida por el ministro de Fomento para allegar los recursos necesarios. Así como hasta aquí venían consignándose determinado número de millones (alrededor de 50) en los presupuestos, para la construcción de líneas, ahora se consignarán estos mismos millones para el pago de intereses de los capitales que exijan las construcciones. Entre una de las características que advertimos está la de la equidad. Los ferrocarriles se pagarán por las generaciones que los utilicen; en tanto que ahora, sobre construirse muy pocos kilómetros, por falta de numerario, los que se construían eran con beneficio a largo plazo que no alcanzaba, por lo general, a los constructores de la línea, sino a los sucedáneos de ella.



## Ferrocarriles Españoles.

### Medina á Salamanca.

A partir del día 22 del mes de Enero pasado ha modificado su servicio de trenes esta Compañía, con nuevos horarios, en combinación con los del Ferrocarril del Norte, por el empalme de Medina del Campo.

### Andaluces.

La Cámara de Comercio de Almería ha dirigido al Gobierno una petición para que se mejore el servicio de trenes de viajeros entre Madrid y Almería, con buen material y con salida a las siete de la mañana.

### Cuenca Utiel.

Con motivo de la construcción de este ferrocarril, que podríamos considerar como ramal de unión entre las líneas Madrid-Cuenca (M. Z. A.) y Valencia-Utiel (Norte), el Ateneo Mercantil de Valencia ha telegrafiado al ministro de Fomento haciéndole ver los grandes perjuicios que se le irrogarían a Valencia y a todas las poblaciones de la meseta central española si esta línea a que nos referimos fuera la sustitución definitiva del directo Madrid-Valencia, constante aspiración de la región levantina.

### Madrid-Burgos.

El día 27 de Enero último se celebró en Segovia una Asamblea a iniciativa del alcalde, con gran concurrencia de público, entre el que se encontraban representaciones de todas las provincias, para pedir el trazado Madrid-Segovia-Aranda-Burgos.

El propósito tiende a que sirva a este ferrocarril la línea de Segovia ya en explotación por la Compañía del Norte, con lo cual se reduciría el costo de Madrid-Burgos y abreviaría el período de construcción.

En todos los pueblos por donde se presupone que pasará el proyectado ferrocarril Madrid-Burgos reina gran entusiasmo por su próxima construcción, que proporcionará, desde el primer momento, trabajo a muchos obreros, aparte de otros innumerables beneficios.

### Zamora-Orense-La Coruña.

El presidente de la Diputación de este último punto ha puesto en labios del ministro de Fomento la seguridad de que en el próximo trimestre se sacarán a subasta las obras de este ferrocarril y que el proyecto de enlace Orense-La Coruña, por Santiago, que estaba en el olvido, seguirá siendo objeto de estudio.

### Madrid-Zaragoza-Alicante.

En los primeros días del mes que cursa fué inaugurado el nuevo edificio de la estación de Barcelona, ala norte perteneciente a esta Compañía, asistiendo las autoridades y el alto personal de la misma.

### Santander - Mediterráneo (Ontaneda - Burgos Soria - Calatayud).

Tenemos noticias de que la Empresa constructora de este ferrocarril ha editado un folleto incluyendo vistas de las obras que se están llevando a cabo con gran actividad.

Lamentamos no haber recibido este folleto cuyo contenido nos habría servido para informar con detalle a nuestros lectores de la marcha de esta línea en construcción, objeto de tantos y tan apasionados comentarios, juicios y cábalas, a partir del momento en que se pensó en construirla; y aun después de hecha la concesión, que algunos se atrevieron a conceptuar de jugada de bolsa.

Tiene casi terminadas las obras de explanación, atarjeas, alcantarillas de los 60 kilómetros que comprende la sección Burgos-Salas de los Infantes, estándose cimentando los puentes sobre los ríos Arlanza, San Martín, Pedroso, Ausines y Jaramillo.

La obra cuya importancia se destaca en dicha sección es un túnel de unos 600 metros de longitud, entre Cardañadijo y Modúbar, y cuya construcción se halla muy adelantada, pues está ejecutado el revestimiento de hormigón.

El tendido de la vía normal definitiva se está efectuando con gran actividad, utilizando material de tracción y móvil, de ancho 1,67 metros, lo que ha de facilitar el progreso de toda clase de trabajos.

En Burgos, y adyacente a la estación del Norte, con vía especial apartadero, se ha organizado un Parque general de materiales, talleres, garage, etc., donde están acumulándose elementos de todas clases, maquinaria, locomóviles, hormigoneras, carriles, traviesas, locomotoras, vagones, grúas, camiones, coches, etc., que sirven con rapidez a todas las obras de la línea, intensificándose cada día los transportes, mediante la organización de los trenes de trabajo.

Como está preparada la adquisición de locomotoras, coches, vagones, etc., que han de formar parte del material de explotación de la línea y las obras de los edificios de estaciones se han comenzado a construir, es de esperar que a fines de este año pueda abrirse al tráfico la sección Burgos-Salas.

De los propósitos que animan á la Empresa constructora para el comienzo de la explotación en un plazo relativamente corto nos da buena impresión el nombramiento de jefe del Servicio del Tráfico, hecho ya a favor del que lo era del Movimiento en la línea de Calahorra a Arnedillo, D. Ignacio Mon-

toya, cuyos conocimientos ferroviarios constituyen una esperanza de éxito en el ejercicio de su nuevo cargo.

## Ferrocarriles Extranjeros.

### GRAN BRETAÑA

La tracción de vapor comparada con la eléctrica.

En una conferencia dada por Mr. T. H. Shields en el Instituto de Ingenieros de locomotoras de Londres en el mes de Diciembre último, hizo notar que la electrificación de cualquier ferrocarril en Gran Bretaña sólo podría realizarse sobre base económica si la estación central, productora de energía, podía trabajar a tan poco coste que pudiera sostenerse con el importe del carbón que economizase y si la energía transportada a la locomotora resultaba a menos precio que el carbón y agua que consumiera una máquina de vapor. No siendo así, no valía la pena de sustituir un sistema de tracción por otro.

Considerando el lado mecánico de la cuestión, pregunta el conferenciante si la locomotora eléctrica quedaría tan útil como la de vapor, después de haberse sometido diariamente al tráfico intenso que exige el transporte de carbones y otras mercancías. Desde luego, opina que cuanto más precio alcance el carbón, más beneficiosa resultará la tracción eléctrica; pero como todos los adelantos modernos van dirigidos hacia una mayor reducción de combustible, cuanto mayor éxito se logre en tales esfuerzos, mayores probabilidades existen para que la locomotora de vapor conserve su primitiva situación en los transportes férreos.

Por otra parte, la locomotora eléctrica se proyecta para remolcar un promedio de carga que puede elevarse en algunos casos por cierto tiempo, mientras que la de vapor se proyecta para arrastrar una carga máxima, necesitando aparatos auxiliares o doble tracción para prestar servicio en secciones de rampa.

El trabajo continuo, aunque ligero, de la locomotora de vapor tampoco es económico. En las grandes estaciones de clasificación y donde haya que realizar muchas maniobras, será siempre más ventajosa, seguramente, la locomotora eléctrica, sobre todo si es del tipo de batería.

Esta es la opinión del conferenciante, que, como se ve, no deja de tener interés para los que se ocupan en la tracción ferroviaria.

Ingresos del ejercicio de 1925.

Los ingresos obtenidos en cada una de las cuatro grandes Compañías de ferrocarriles británicos du-

rante el año 1925, comparados con los del año anterior, son los siguientes, en millares de esterlinas:

COMPANÍAS	Ingresos en 1925.	Diferencia en más o en menos.	Porcentaje en más o en menos.
London Midland & Scottish.....	76.534	— 1.616	— 2,07
London & North Eastern.....	57.298	— 1.438	— 2,45
Great Western.....	30.507	— 813	— 2,60
Southern.....	23.457	+ 73	+ 0,31
TOTALES.....	187.796	— 3.794	— 1,98

El año 1924 hubo una disminución de ingresos de 3.112.200 esterlinas en comparación con el año 1923, que unidos a los 3.794.000 del año 1925, hacen un total aproximado de 7 millones de esterlinas en menos, sólo en dos años.

La disminución en los ingresos del año pasado se atribuye principalmente a la depresión del tráfico en general, a consecuencia de la menor cantidad de dinero disponible, a la competencia del autorrodamaje y a la menor demanda de carbones, que, como es sabido, es el transporte principal en Gran Bretaña.

### ITALIA

Donativo a los ferroviarios.

Como reconocimiento a la solicitud y buenos servicios prestados por los empleados de ferrocarriles de Italia y de tranvías de Roma, con motivo del Año Santo celebrado en 1925, la Comisión administrativa de las ceremonias se ha servido hacer un donativo de 80.000 liras a varias Asociaciones benéficas de ferroviarios y 20.000 más a la de igual carácter de empleados de tranvías de la capital.

### FRANCIA

Reforma de pensiones.

A requerimiento amistoso del ministro de Obras Públicas, las Compañías de ferrocarriles franceses se han comprometido a reformar las pensiones de los agentes jubilados, calculándolas sobre las bases de los nuevos sueldos y no sobre los que regían en 24 de Abril de 1924.

Las Compañías han declarado que, a título gracioso, están dispuestas a conceder una bonificación especial a ciertas categorías de pensionistas dignos realmente de interés.

A fin de atenuar en lo posible las desigualdades que resultarían de la aplicación de los coeficientes a jubilaciones liquidadas en épocas distintas, se calculará primero para cada agente jubilado o con derecho a jubilación con posterioridad al 31 de Diciembre de 1918, la que hubiera sido su pensión propiamente dicha, según el reglamento que le correspondiera, como si los sueldos no hubiesen teni-

do ningún aumento general, y a la suma así calculada se aplicará el coeficiente correspondiente de 3, 2,5, 2,25 ó 2, sumando el resultado así obtenido al cálculo de superecuación si fuese superior.

El excedente, si hubiere alguno, con relación al total de la pensión actualmente abonada al interesado, se redondeará al número múltiple de 20 francos inmediato, y la cifra así obtenida, disminuída de 40 francos, será la que las Compañías atribuirán a los jubilados, a título de bonificación especial, a partir del primer trimestre de 1926.

Las Compañías han ofrecido, además, empezar a pagar el primer trimestre de las pensiones en 1926 al mismo tiempo que los atrasos.

#### Ingresos anuales en los ferrocarriles.

Las Compañías de ferrocarriles franceses han dado ya a conocer oficialmente los resultados provisionales de los ingresos realizados durante el año 1925 que acaba de transcurrir. Estos ingresos, en cifras redondas, son los siguientes:

COMPAÑÍAS	Ingresos.	Aumento en
	— Millares de francos.	— el año. — Millares de francos.
Etat.....	1.442.093	156.099
P. L. M.....	2.715.850	305.052
Nord.....	1.566.340	146.073
Orleans.....	1.308.507	148.112
Est.....	1.238.997	86.797
Midi.....	613.406	77.748
Aleace & Lorraine.....	784.486	48.925
<b>TOTALES.....</b>	<b>9.769.679</b>	<b>1.028.806</b>

A pesar de este lisonjero resultado, los ferrocarriles han terminado el año con un déficit de 700 millones de francos, de los cuales una buena parte, lo menos 250 millones, fué debida a los precios excesivamente reducidos que existían por el transporte de viajeros de y para los alrededores de la capital. Este déficit de las tarifas especiales llamadas de «banlieue» se ha corregido desde primero del corriente año, aumentándose los precios el 129 por 100 sobre los que existían antes de la guerra.

Es de suponer que durante el transcurso del 1926 se enjugará totalmente a poco que se normalice la situación financiera del país.

#### CANADÁ

##### Nuevo automotor para ferrocarriles.

La Administración del Canadian National Railway ha resuelto el problema de tracción a cortas distancias por la elección de un automotor basado en el principio del motor eléctrico Diesel.

Estos automotores han sido proyectados y construídos por la casa Wm. Beardmore & Co. Ltd., de

acuerdo con las indicaciones de los ingenieros del Canadian National Railway. En ellos se ha procurado acoplar las características de los motores de poco peso con las ventajas del de tipo Diesel para aceite pesado, que es lo que consumen.

A continuación publicamos los datos obtenidos con las primeras dos máquinas de esta clase, una mayor que otra, que ha entregado recientemente la casa constructora a los ferrocarriles indicados, según los especifica *The Railway Gazette*.

La máquina pequeña tiene cuatro cilindros de 160 b. h. p., é incidentalmente ha desarrollado en las pruebas 250; pesa aproximadamente 2.576 libras, o lo que es igual, 16 libras por b. h. p. El más grande tiene mayor carrera de émbolo, pero con ocho cilindros de 320 b. h. p., y pesa proporcionalmente igual.

Las máquinas construídas por la casa Beardmore emplean cilindros de alta presión, aproximadamente 450 libras por pulgada cuadrada para la carga. En los cilindros se inyecta aceite combustible a una presión de 8.000 libras por pulgada cuadrada. Tienen, como es consiguiente, refrigeradores de agua, y se lubrican a presión, por medio de radiadores colocados en el techo del vehículo.

La caja del automotor pequeño tiene 18 metros de longitud y va montada sobre dos carretones de cuatro ruedas cada uno, con disposición especial para arrastrar un remolque cuando sea necesario. Puede transportar 56 viajeros acomodados, con su equipaje de mano correspondiente.

El automotor mayor es del tipo articulado, parecido a los que se han puesto en circulación recientemente en algunas líneas inglesas. Están compuestos de dos carruajes cuyos extremos van montados sobre carros de cuatro ruedas, mientras que los centros se unen sobre un tercer carro. La longitud total de los dos coches es de 41 metros; pesan 94 toneladas, y la distancia entre ejes es de 26 metros.

Las cajas de los coches son de acero exteriormente, y de caoba al interior; los asientos son reversibles, con respaldo de cuero, y en cada uno caben tres personas. El alumbrado es eléctrico, suministrado por medio de baterías. La calefacción es por agua caliente, y la ventilación por aparatos ordinarios colocados en el techo de los coches.

La energía eléctrica se desarrolla por un generador especial Westinghouse de corriente directa, de 200 kilovatios a 600 voltios. Las baterías pueden almacenar 272 amperios-hora. Los vehículos tienen cuatro motores de 100 caballos y 600 voltios montados en los extremos. Las baterías se emplean para el alumbrado y servicios menores, así como para romper la marcha el tren, el que a su vez las carga. Tan pronto como éste echa a andar, puede ponerse a toda velocidad sin dificultad alguna.

El regulador del vehículo es similar al de los tranvías; tiene uno a cada extremo del carruaje, y éste puede funcionar hacia adelante y hacia atrás, a voluntad. En caso de un desarreglo eventual en plena vía, el automotor puede llegar a la estación inmediata con la energía de las baterías; de este modo no se interrumpe la circulación.

Las pruebas que se han efectuado con los dos automotores puestos en servicio recientemente en Canadá, han dado buen resultado.

El automotor grande efectuó el recorrido de Montreal a Otava y regreso, a una velocidad media de 52 millas por hora, y gastó en combustible 5,87 dólares. La distancia en viaje redondo es de 235 millas.

El gasto de aceite no llega a 3 centavos por milla, mientras que con las máquinas de vapor es de 20 a 27 centavos.

El automotor pequeño efectuó el viaje de Toronto a Montreal, que dista 334 millas, por sus propios medios, con un gasto de 3,98 dólares. Como se ve, no llegó a 2 centavos por milla. El resultado no puede ser más brillante.

Además de estos dos automotores que están prestando ya servicio regular, se está construyendo otro grande, y se han encargado seis más del tipo pequeño a los talleres Point St. Charles de los mismos ferrocarriles en Montreal, los cuales serán dotados de motores Beardmore iguales a los que dejamos descritos.

## CONCURSOS

### Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

#### Concurso para la adquisición de coches.

La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante abre un concurso, exclusivamente reservado a la industria nacional para la adquisición de: 10 coches de 1.ª clase y 10 de 3.ª clase, de carros giratorios, para trenes de largo trayecto; 10 coches de 2.ª clase y 10 de 3.ª clase, también de carros giratorios, para servicio de mercancías; adquisición que ha de llevarse a efecto con la aprobación del Comité ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles, por hallarse comprendida en el plan de obras y adquisiciones aprobado por Real orden de 19 de Enero próximo pasado, para el año de 1926.

Los dibujos, pliegos de condiciones técnicas, económicas y particulares y demás datos que habrán de regir para dicho suministro podrán ser examinados en las oficinas de la citada Compañía, situadas en la calle del Pacífico, núm. 6, de esta corte, de nueve a trece, todos los días laborables.

Las proposiciones para este suministro se admitirán hasta las catorce horas del día 7 de Marzo próximo, y habrán de dirigirse al director general de la citada Com-

pañía en pliego cerrado y lacrado que contenga la indicación «Proposición para el suministro de coches».

Madrid, 5 de Febrero de 1926.—El director general de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, *Eduardo Maristany*.

#### Concurso para la adquisición de furgones y de vagones.

La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante abre un concurso, exclusivamente reservado a la industria nacional, para la adquisición de 100 furgones de trenes de mercancías; 500 vagones cerrados; 300 de bordes altos; 200 vagones jaulas de tres pisos; 20 vagones plataformas de carros giratorios; 10 vagones especiales para transporte de automóviles, y 20 vagones cisternas; adquisición que ha de llevarse a efecto con la aprobación del Comité ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles, por hallarse comprendida en el plan de obras y adquisiciones aprobado por Real orden de 19 de Enero próximo pasado, para el año de 1926.

Los dibujos, pliegos de condiciones técnicas, económicas y particulares y demás datos que habrán de regir para dicho suministro, podrán ser examinados en las oficinas de la citada Compañía, situadas en la calle del Pacífico, núm. 6, de esta corte, de nueve a trece, todos los días laborables.

Las proposiciones para este suministro se admitirán hasta las catorce horas del día 28 del mes actual, y habrán de dirigirse al director general de la citada Compañía, en pliego cerrado y lacrado que contenga la indicación «Proposición para el suministro de furgones y de vagones».

Madrid, 5 de Febrero de 1926.—El director general de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, *Eduardo Maristany*.

### Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Esta Compañía tiene la honra de poner en conocimiento de sus accionistas que, realizada la liquidación de los intereses correspondientes al año 1925 sobre los valores en que se hallan materializadas las reservas propiedad de la Compañía, intereses que ascienden a la suma de 6.614.688,99 pesetas, el Consejo de Administración, en sesión de esta fecha, ha acordado distribuir dicho importe entre sus accionistas mediante el reparto de la cantidad de 12 pesetas por acción, quedando el resto destinado, en la cuantía que resulte necesaria, al pago de los impuestos correspondientes.

La expresada cantidad de 12 pesetas atribuida a cada acción será tenida en cuenta para deducirla del dividendo total que a la misma pueda corresponder por el conjunto de las operaciones del ejercicio de 1925.

El pago de la suma de 12 pesetas que antes se indica será efectuado, contra entrega del cupón núm. 80, a partir del día 8 del corriente mes, en los lugares de costumbre, a saber:

En Francia, conforme a los anuncios que allí se publiquen.

En Madrid, en el Banco de España y en las Oficinas de Títulos que la Compañía tiene instaladas en su esta-

ción del Príncipe Pío y en el Palacio de la Bolsa (Lealtad, 1).

En Barcelona, en la Oficina de Títulos, instalada en la estación del Norte.

En Valencia, en la Oficina de Títulos, instalada en su estación.

En Bilbao, en el Banco de Bilbao.

En Santander, en el Banco Mercantil y en el Banco de Santander.

En Valladolid, León, San Sebastián y Zaragoza: en las Oficinas de Caja que la Compañía tiene instaladas en sus respectivas estaciones.

Y, por último, en las sucursales, agencias y correponales de los Bancos: Español de Crédito, de Bilbao, de Vizcaya y Urquijo, en todos los lugares no expresados, y por todas las sucursales del Banco de España.

Madrid, 3 de Febrero de 1926. - El secretario general de la Compañía, *Ventura González*.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España abre un concurso para la adquisición de los vagones que se detallan a continuación, reservado exclusivamente a la industria nacional:

*Vagones para vía normal.*

Cincuenta plataformas con bogies, serie QQF, números 581 a 630.

Doscientas cincuenta jaulas de tres pisos, serie L, números 1.001 a 1.250.

Seiscientos cincuenta cerrados, serie K, números 11.501 a 12.150.

Trescientos cincuenta cerrados, con freno de husillo, serie KF, números 12.151 a 12.500.

Seiscientos cincuenta abiertos, bordes máximos, serie X, números 15.001 a 15.650.

Trescientos cincuenta abiertos, bordes con freno de husillo, serie XF, números 15.651 a 16.000.

Cuatrocientos abiertos, bordes bajos, serie M, números 3.926 a 4.325.

Doscientos abiertos, bordes con freno de husillo, serie MF, números 4.326 a 4.525.

Los pliegos de condiciones técnicas, económicas, planos y demás datos referentes a este concurso estarán a disposición de los interesados todos los días laborables, de nueve a catorce, en las oficinas del Servicio de Acopios de la expresada Compañía, situadas en la estación de Madrid (Príncipe Pío), patio de mercancías.

Las proposiciones se admitirán hasta las catorce del día 2 de Marzo próximo, y deben presentarse en pliego cerrado y lacrado con indicación de que son para el concurso de referencia, metidas dentro de otro sobre dirigido al director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, Estación del Norte, Madrid.

La apertura de pliegos se llevará a cabo a las diez horas del siguiente día, 3 de Marzo próximo.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España abre un concurso para la adquisición de los furgones que se detallan a continuación, reservado exclusivamente a la industria nacional.

*Furgones para vía normal.*

Ciento, serie DFV., números 1.301 a 1.400, para trenes de viajeros; y

Doscientos, serie DM., números 2.101 a 2.300, para trenes de mercancías.

Los pliegos de condiciones técnicas, económicas, planos y demás datos referentes a este concurso estarán a disposición de los interesados todos los días laborables, de nueve a catorce, en las oficinas del Servicio de Acopios de la expresada Compañía, situadas en la estación de Madrid (Príncipe Pío), patio de mercancías.

Las proposiciones se admitirán hasta las catorce del día 2 de Marzo próximo, y deben presentarse en pliego cerrado y lacrado con indicación de que son para el concurso de referencia, metidas dentro de otro sobre dirigido al director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Estación del Norte, Madrid.

El acto de la apertura de pliegos se llevará a cabo al día siguiente, 3 de Marzo, a las diez de la mañana, en el mismo local del Servicio de Acopios en la Compañía antes citada.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España abre un concurso para la adquisición de los coches que se detallan a continuación, reservado exclusivamente a la industria nacional.

*Coches de bogies para vía normal.*

Veintitrés de primera clase, serie AAfhv., números 662 a 684.

Diez de segunda clase, serie BBfhv., números 642 a 651.

Diez de tercera clase, serie CCfhv., números 676 a 685. Tres de primera clase, serie AAfhv., números 808 a 810 (Asturias).

Cuatro de segunda clase, serie BBfhv., números 801 a 804 (Asturias).

Seis de tercera clase, serie CCfhv., números 807 a 812 (Asturias).

Veinte de tercera clase, serie CCfhv., números 201 a 220 (banlieue).

Los pliegos de condiciones técnicas, económicas, planos y demás datos referentes a este concurso estarán a disposición de los interesados todos los días laborables, de nueve a catorce, en las oficinas del Servicio de Acopios de la expresada Compañía, situadas en la estación de Madrid (Príncipe Pío), patio de mercancías.

Las proposiciones se admitirán hasta las catorce del día 25 del corriente mes de Febrero, y deben presentarse en pliego cerrado y lacrado con indicación de que son para el concurso de referencia, metidas dentro de otro sobre dirigido al director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Estación del Norte, Madrid.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España abre un concurso para la adquisición de 40 tenders de tres ejes, series 4.486 a 4.499 y 4.701 a 4.726, reservado exclusivamente a la industria nacional.

Los pliegos de condiciones técnicas, económicas, pla-



nos y demás datos referentes a este concurso estarán a disposición de los interesados todos los días laborables, de nueve a catorce, en las oficinas del Servicio de Acopios de la expresada Compañía, situadas en la estación de Madrid (Príncipe Pío), patio de mercancías.

Las proposiciones se admitirán hasta las catorce del día 22 del corriente mes de Febrero, y deben presentarse en pliego cerrado y lacrado con indicación de que son para el concurso de referencia, metidas dentro de otro sobre dirigido al director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, Estación del Norte, Madrid.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España abre un concurso para la adquisición de 40 locomotoras de los tipos 4.486 a 4.499 y 4.701 a 4.726, reservado exclusivamente a la industria nacional.

Los pliegos de condiciones técnicas, económicas, planos y demás datos referentes a este concurso estarán a disposición de los interesados todos los días laborables, de nueve a catorce, en las oficinas del Servicio de Acopios de la expresada Compañía, situada en la Estación de Madrid (Príncipe Pío), patio de mercancías.

Las proposiciones se admitirán hasta las catorce del día 22 del corriente mes de Febrero, y deben presentarse en pliego cerrado y lacrado con indicación de que son para el concurso de referencia, metidas dentro de otro sobre dirigido al Director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, Estación del Norte, Madrid.

## Documentos oficiales.

### FOMENTO

#### Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías.

##### CONCESIÓN

Excmo. Sr.: Vista la instancia suscrita en 18 de Junio próximo pasado por D. Juan Faljó Tintoré, solicitando en su propio nombre la concesión de un ferrocarril de Gualba a Santa Fe, en la provincia de Gerona, a la que acompaña el correspondiente proyecto:

Visto el resguardo de la Caja general de Depósitos, que ha presentado en fecha 16 de Diciembre último, para garantizar la anterior petición, y en cuantía suficiente a cubrir el 1 por 100 del importe a que asciende el presupuesto calculado alzadamente para la obra que se proyecta realizar; y

Vista la ley de Ferrocarriles secundarios de 23 de Febrero de 1912, en cuyos artículos 1.º y 27 se conside a comprendido este de que se trata; su Reglamento de 12 de Agosto de 1912, y el Real decreto ley de 12 de Julio de 1924 de Nuevo Régimen Ferroviario,

Esta Dirección general ha tenido a bien disponer que se anuncie la petición en la *Gaceta de Madrid* y *Boletín Oficial de la provincia de Gerona*, fijando el plazo de un mes para la admisión de otras peticiones que pudieran

mejorar la formulada, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 41 del Reglamento antes citado, y a reserva de lo que se pueda acordar en virtud del precitado Real decreto-ley de Nuevo Régimen Ferroviario y de lo que preceptúe el Real decreto-ley de 20 de Junio próximo pasado.

Lo que comunico a V. E. a los efectos procedentes y para su inserción en el *Boletín Oficial* de esa provincia. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 14 de Enero de 1926.—El director general, P. D., *José Jimeno*.—Señor gobernador civil de la provincia de Gerona. (*Gaceta* del 3 de Febrero.)

Excmo. Sr.: En el expediente instruido para la caducidad de la concesión del ferrocarril secundario con garantía de interés por el Estado, de Huelva a Ayamonte, ha emitido el Consejo de Estado dictamen diciendo: que procede declarar caducada la concesión del ferrocarril de Huelva a Ayamonte, otorgada por Real orden de 21 de Agosto de 1913, continuando la tramitación de este expediente conforme a los artículos 8.º, 9.º y 10 de la ley de 26 de Marzo de 1908 y 11, 12 y 13 del Reglamento de 12 de Agosto de 1912.

Y conformándose S. M. el Rey (q. D. g.) con el preinserto dictamen, ha tenido a bien resolver como en el mismo se propone.

Lo que de Real orden comunicada participo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 4 de Enero de 1926.—El director general, *Faquineto*.—Señor gobernador civil de la provincia de Huelva. (*Gaceta* del 22.)

Ilmo. Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.) de conformidad con lo propuesto por esa Dirección general, y previo conocimiento y aprobación del Consejo de Ministros, ha tenido a bien disponer que se prorrogue el actual convenio vigente entre el Estado y las Compañías de Ferrocarriles para la ejecución del servicio internacional de paquetes postales por un plazo igual al de la vigencia del Convenio de Estocolmo relativo a este servicio, con la sola modificación de que el derecho de almacenaje previsto en el art. 8.º de aquel Convenio no podrá exceder de cinco francos oro por paquete.

Se ha servido S. M. aprobar asimismo el adjunto Reglamento para la ejecución del servicio de que se trata, el cual sustituirá al que figura unido al Convenio vigente con las Compañías de Ferrocarriles.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 15 de Enero de 1926.—*Martínez Anido*—Señor director general de Comunicaciones.

REGLAMENTO A QUE HA DE SUJETARSE EL TRANSPORTE DE PAQUETES POSTALES A QUE SE REFIERE EL CONVENIO CELEBRADO ENTRE EL ESTADO Y LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE, ANDALUCES, MADRID A CÁCERES Y PORTUGAL Y DEL OESTE, MEDINA DEL CAMPO A ZAMORA Y DE ORENSE A VIGO, MEDINA DEL CAMPO A SALAMANCA, SALAMANCA A LA FRONTERA PORTUGUESA, SUR, VASCONGADOS, SANTANDER A BILBAO, LORCA A BAZA.

SORIA, BETANZOS A FERROL Y SAN JULIÁN DE MUSQUES A CASIRO URDIALES Y TRASLAVIÑA.

## ARTÍCULO PRIMERO

### *Extensión del servicio.*

A partir del 1.º de Febrero de 1928 podrá el público expedir paquetes postales desde cualquiera de las estaciones de las Compañías contratantes, en las condiciones que a continuación se indican, con destino a los países mencionados en el Convenio aludido y recibir por medio de las estaciones de las Compañías arriba mencionadas, paquetes postales procedentes de cualquiera de dichos países.

## ARTÍCULO II

### *Dimensiones.*

Las dimensiones de los paquetes postales podrán llegar hasta 1,50 metros, siempre que la suma de la longitud y del contorno tomado en sentido distinto al de la longitud no exceda de tres metros.

Los paquetes postales destinados a ser transportados por vía marítima, no podrán exceder de 55 decímetros cúbicos, ni de 1,25 metros en cualquier dimensión.

## ARTÍCULO III

### *Condiciones de admisión.*

I. Los paquetes postales deberán llevar la dirección exacta del destinatario en caracteres latinos y estar embalados sólidamente en la forma prescrita por los artículos 7.º y 8.º del Reglamento unido al Acuerdo de la Unión.

## ARTÍCULO IV

### *Prohibiciones.*

Los paquetes postales no podrán contener:

a) Materias explosivas, inflamables ó peligrosas y animales vivos.

b) Opio, morfina, cocaína y otros narcóticos.

Sin embargo, esta prohibición no se aplicará a los envíos de esta clase efectuados con fines medicinales para aquellos países que los admitan con esta condición.

c) Artículos prohibidos por las Leyes y Reglamentos de Aduanas u otros.

d) Cartas o notas que tengan el carácter de correspondencia actual o personal, así como cualquier clase de objetos que lleven una dirección distinta de la del destinatario del paquete.

Sin embargo, el hecho de que un paquete contenga una carta o notas con el carácter de correspondencia actual y personal no puede en ningún caso llevar consigo la devolución al remitente. Las Oficinas de cambio o estaciones procederán, en este caso, a poner el hecho en conocimiento de las Oficinas de Correos, para que por éstas se apliquen las disposiciones que procedan de la Legislación postal.

Estará permitido incluir en el envío la factura abierta limitada á los enunciados que la constituyen, así como una simple copia de la dirección del paquete, con indicación de las señas del remitente.

Las materias explosivas, inflamables o peligrosas y los objetos obscenos o inmorales no se devolverán a la Ad-

ministración de origen; se destruirán en el acto de comprobarse su presencia, levantándose acta de esta resolución, que se transmitirá a la Dirección general de Comunicaciones para conocimiento de la Administración de origen.

## ARTÍCULO V

### *Boletines de expedición, declaraciones de Aduanas y etiquetas.*

Cada paquete postal deberá ir acompañado de un boletín de expedición en cartulina resistente, conforme al modelo B unido al Reglamento de ejecución del Acuerdo de la Unión, así como el número necesario de declaraciones de Aduanas, modelo C del mismo Reglamento. Sin embargo, siempre que la legislación del país de destino no se oponga, podrán expedirse con un solo boletín de expedición y una sola declaración de Aduanas hasta tres paquetes de un mismo remitente y para un mismo destinatario, y que deben enviarse por la misma vía.

La estación de origen estampará un sello en el anverso del boletín de expedición que indique el lugar y la fecha de imposición. Además, deberá indicar el tipo de peso del paquete o el peso de dicho paquete en kilogramos.

El remitente podrá añadir en el talón del boletín de expedición comunicaciones relativas al envío.

El remitente estará obligado a indicar en el dorso del boletín de expedición de qué manera ha de proceder la oficina de destino del paquete en caso de que la entrega no pudiera realizarse. Esta indicación, que deberá redactarse en francés o en una lengua conocida en el país de destino, se reproducirá sobre el paquete mismo.

Sólo se admitirán las instrucciones siguientes:

a) Que el paquete sea devuelto inmediatamente.

*Que le colis soit immédiatement renvoyé.*

b) Que el paquete sea reexpedido al mismo destinatario en otra localidad.

*Que le colis soit réexpédié au même destinataire dans une autre localité.*

c) Que el paquete se entregue a otro destinatario.

*Que le colis soit remis à un autre destinataire.*

d) Que se avise que el paquete se halla pendiente de entrega.

*Que le colis soit signalé comme tombé en rebut.*

e) Que el paquete se venda por su cuenta y riesgo o se considere como abandonado.

*Que le colis soit vendu à ses risques et périls ou traité comme abandonné.*

Las declaraciones de Aduanas se pondrán gratuitamente a disposición del público en las estaciones y deben ser llenadas por los remitentes.

Tanto el paquete postal como el boletín de expedición deberán llevar adherida una etiqueta conforme al modelo D de la Unión, indicando el número de origen del paquete y la estación de imposición.

Una misma estación no podrá emplear al mismo tiempo dos o más series de etiquetas, salvo el caso en que las series estén provistas de un signo que las distinga.

La conocida **Sociedad Orenstein y Koppe**, ha vuelto a recibir remesas de sus importantes fábricas de Locomotoras y Vagones en Alemania, como puede verse del anuncio que se publica en el presente número.

## ARTÍCULO VI

*Transportes.*

Los paquetes postales se transportarán por los trenes correos u otros en que se admitan mercancías de gran velocidad y en los mismos plazos que para éstas se determinan en los Reglamentos generales.

## ARTÍCULO VII

*Oficinas de cambio.*

La Dirección general de Comunicaciones, de acuerdo con las Compañías contratantes, determinará los puntos de entrada y salida de los paquetes postales, tanto en las fronteras francesas y portuguesas, como en los puertos del litoral.

Las Oficinas de cambio establecidas en dichos puntos, cursarán los paquetes al extranjero anotados en hojas de ruta, modelo *F*, y en las condiciones determinadas por los artículos 2.º, 40, 41 y 42 del Reglamento unido al Acuerdo de la Unión.

## ARTÍCULO VIII

*Tarifa.*

Los remitentes de los paquetes postales deberán abonar en metálico, y en el momento de la imposición, los portes correspondientes con arreglo a la tarifa que rija para este servicio. Esta tarifa, formada por la Dirección general de Comunicaciones, se compondrá de los derechos correspondientes a las Compañías contratantes y derechos de tránsito y destino.

La mencionada tarifa se modificará, en lo que se refiere a los servicios extranjeros, cuando haya lugar, con arreglo a las instrucciones facilitadas a las Compañías por la Dirección general de Comunicaciones.

Para la implantación de las modificaciones se tendrán en cuenta las fechas y plazos prescritos en el art. 5.º del Acuerdo de Estocolmo.

## ARTÍCULO IX

*Entrega.*

La entrega de los paquetes postales a los destinatarios se hará mediante recibo firmado por éstos o por personas debidamente autorizadas.

La firma del destinatario o persona autorizada por él, se recogerá en el lugar destinado al efecto en el reverso del boletín de expedición, modelo *B*, salvo en los casos en que la estación destinataria carezca de dicho boletín en el momento preciso de la entrega del paquete, sea por habérselo extraviado o por encontrarse en tramitación entre la Dirección general de Comunicaciones y las Compañías de Ferrocarriles, sea por cualquier otra causa justificada. Independientemente las Compañías podrán exigir la firma del destinatario o de la persona autorizada, en los libros, libretas o modelos de recibos determinados por su régimen interior.

La estampación de un sello cualquiera en lugar de la firma del destinatario, o persona autorizada expresamente por él, no será considerado como descargo bastante para la Compañía que haya entregado el paquete, si bien, además de la firma, deberá estamparse el sello de la Casa comercial, si ésta lo tuviera.

Cuando el paquete deba entregarse en la estación o vaya dirigido a una localidad para la que no haya establecido servicio a domicilio, la estación de destino pasará, en el plazo de veinticuatro horas, un aviso al destinatario a quien corresponderá asegurar a sus expensas el transporte desde la estación de llegada a su destino. Los paquetes postales destinados a localidades en que las Compañías tengan establecido servicio de entrega a domicilio, se llevarán a éste siempre que se halle enclavado dentro del radio de acción del servicio citado, a menos que el remitente haya pedido expresamente en el boletín de expedición, que se entregue en la estación.

Los paquetes de cuya llegada a la estación se haya dado aviso al destinatario, así como aquellos que, llevados a domicilio, no fuesen por cualquier cosa entregados, serán conservados en la estación a disposición de los destinatarios, pero cumplido que sea el término de cinco días después de notificada la llegada al destinatario, devengará el derecho de almacenaje determinado por el artículo 8.º del Convenio celebrado entre las Compañías y el Estado, cuyos derechos seguirán al paquete en caso de reexpedición o devolución.

El destinatario de cada paquete procedente del extranjero, deberá pagar todos los derechos que le corresponda satisfacer de los mencionados en el Convenio entre las Compañías y el Estado y además los derechos y gastos de Aduanas, fiato, y en su caso de almacenaje con que el paquete estuviere gravado.

## ARTÍCULO X

*Reexpedición.*

La reexpedición de un paquete postal, motivada por error imputable al servicio de las Compañías de ferrocarriles, no dará lugar a percepción alguna, y se efectuará con arreglo a lo dispuesto en el art. 33, párrafos 1.º y 2.º del Reglamento unido al Acuerdo de la Unión.

La reexpedición de un paquete motivada por cambio de domicilio del destinatario o por devolución al remitente, dará lugar a la percepción de los derechos detallados en el art. 7.º del Convenio celebrado entre las Compañías y el Estado, y se efectuará en las condiciones estipuladas por el art. 33, párrafos 3.º y 4.º del Reglamento citado.

## ARTÍCULO XI

*Paquetes pendientes de entrega o sobrantes.*

Los paquetes que debiendo ser entregados a domicilio no lo fueran por una causa cualquiera, así como los que debiendo entregarse en la estación no sean retirados por los destinatarios, después de habérselos pasado el oportuno aviso, quedarán depositados durante *ocho días*. Transcurrido este plazo se pondrá inmediatamente en conocimiento de la Dirección general de Comunicaciones, por medio de un aviso conforme al modelo adjunto, la detención del paquete a fin de que por ésta se disponga el trato que deba darse al envío, previa consulta, si procede, al remitente.

Si transcurrido un mes a contar de la remisión del aviso a la Dirección general de Comunicaciones, no hubiera recibido instrucciones la Compañía interesada, se devolverá el paquete al punto de origen.

Este plazo se ampliará a cuatro meses en las relaciones con los países de Ultramar.

Cuando los paquetes que hayan sido objeto de un aviso de detención fueran retirados o reexpedidos antes de recibirse las instrucciones de la Dirección general de Comunicaciones, ésta será informada inmediatamente a los efectos que procedan.

Si se devuelve al origen un paquete sin haber sido avisado, pendiente de entrega previamente, la Compañía responsable de ello estará obligada a tomar a su cargo los gastos de la devolución.

La estación que devuelva un paquete al remitente, deberá indicar de una manera clara y concisa, en lengua francesa, la causa por la que no fué entregado, en la forma siguiente: Desconocido, *inconnu*; rechazado, *refusé*; de viaje, *en voyage*; se marchó, *parti*; no se reclamó, *non réclamé*; fallecido, *décédé* u otra expresión semejante. Esta indicación podrá ser manuscrita o facilitada por la estampación de un sello o de una etiqueta. Las Compañías tendrán la facultad de añadir la traducción en lengua española, de la causa por la que el paquete no fué entregado y de las demás indicaciones que a ello se refieran.

Los paquetes devueltos al remitente se inscribirán en la hoja de ruta con la indicación *rebuté* en la columna de observaciones.

Los artículos que puedan deteriorarse o corromperse fácilmente, y sólo éstos, pueden ser vendidos inmediatamente, tanto a la ida como a la vuelta, sin previo aviso ni formalidad judicial a beneficio de quien corresponda. En el caso de no poder verificarse por cualquier causa la venta, se destruirán los objetos deteriorados o corrompidos.

Se levantará acta de la venta o destrucción ante el interventor del Estado, remitiéndose una copia de la misma, acompañada del boletín de expedición, a la Dirección general de Comunicaciones para que ésta la remita a la Administración de origen.

El producto de la venta servirá, en primer lugar, para cubrir los gastos que graven el envío. El sobrante, si lo hubiere, será transmitido a la oficina de origen para ser entregado al remitente. Los gastos no cubiertos por la

venta, corresponden al remitente y serán cargados al país de origen.

Los paquetes expresamente abandonados por los remitentes no serán devueltos al origen. Se tratarán en la misma forma que los paquetes cuyo contenido sea susceptible de deteriorarse o corromperse.

## ARTÍCULO XII

### Responsabilidad.

La pérdida, sustracción o avería de todo paquete que no sea producida por caso de fuerza mayor, dará lugar al pago por las Compañías de una indemnización correspondiente al importe real de la pérdida o de la avería, sin que pueda exceder de 10 francos oro por los paquetes hasta un kilogramo de peso y de 25 francos-oro por los paquetes de más de un kilogramo hasta 5 kilogramos.

No obstante, y en caso de pérdida o sustracción total del contenido del paquete, el remitente tendrá derecho a que se le reintegren además los portes del envío. Se procederá del mismo modo cuando los destinatarios rechacen los envíos a causa de su mal estado y siempre que esto sea imputable al servicio.

Para determinar la responsabilidad, así como para hacerla efectiva, se aplicará todo lo dispuesto en el capítulo VI del Acuerdo de Estocolmo, relativo al cambio de paquetes postales.

Dentro de los límites que se señalan a la responsabilidad, regirán las prescripciones del art. 125 del Reglamento de Policía de ferrocarriles vigente, en cuanto a retrasos, cuando éstos se produzcan durante el transporte sobre las líneas férreas españolas, sin que tampoco pueda exceder el abono de la suma de 10 francos por los paquetes hasta un kilogramo, y de 25 francos por los paquetes de más de un kilogramo hasta 5 kilogramos.

Sin embargo, si el paquete fuese recogido por el destinatario, la responsabilidad de las Compañías estará limitada a la que puede resultar por la pérdida, sustracción o avería sufrida en la mercancía contenida en el paquete.

(Continuará.)

## INGRESOS DE LOS FERROCARRILES— Estadística comparativa.

LINEAS	Kilómetros...	FECHAS	INGRESOS DURANTE EL PERÍODO				RECAUDACION desde 1.º de Enero	
			BRUTOS TOTALES		KILOMETRICOS		1926	1925
			1926	1925	1926	1925		
			<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>
Norte de España.....	3.681	11 a 20 Enero....	9.048.337	8.765.296	2.458,11	2.381,22	17.247.283	16.863.256
Madrid a Zaragoza y a Alicante.	3.663	1 a 10 Enero....	7.921.694	7.623.504	2.162,62	2.081,21	"	"
Andaluces.....	1.261	11 a 20 Enero....	1.557.291	1.521.866	1.234,96	1.206,87	3.060.071	3.061.504
Linares-Almería (Sur).....	309	11 a 20 Enero....	283.398	260.322	917,14	842,46	555.465	535.803
Madrid-Cáceres-Portugal.....	429	11 a 20 Enero....	325.248	324.651	758,15	756,76	644.915	662.855
Plasencia-Astorga (Oeste)....	348	11 a 20 Enero....	265.542	227.336	763,05	653,26	519.841	469.429
Medina-Zamora-Orense-Vigo...	299	Noviembre (1925).	778.222	789.879	2.602,74	2.641,73	7.357.119	7.191.622
Salamanca a la frontera Portugal.	204	Septiembre (1925).	184.858	194.454	906,16	953,20	1.376.979	1.499.484
Lorca-Baza-Aguilas.....	168	17 a 23 Enero....	114.643	121.269	682,40	721,84	405.719	439.458
Medina del Campo-Salamanca..	77	1 a 10 Enero....	71.867	70.491	933,33	915,46	"	"

Imp. del Sucesor de E. Teodoro.—Galería de Santa María de la Cabeza, 1.