Los Transportes Férreos

Aparece en Madrid los días 1, 8, 16 y 24 de cada mes.—Calle de Moratín, 55.

Esta publicación es la que, con iguales título, personal y elementos, ha venido apareciendo durante diez y siete años en Barcelona y Almería.

DIVULGA las tarifas y combinaciones férreas.—ESTUDIA las existentes, evidenciando su bondad ó defectos, y las que convendría crear.—ANALIZA la legislación vigente, en todos los ramos relacionados con los transportes por ferrocarril, observando y discutiendo su procedencia ó improcedencia.—SEÑALA los derechos y deberes del público y de las Compañías.—Etc., etc.

Mediante reintegro de los gastos de correo, se emitirá parecer, GRATUITAMENTE, *en todas las cuestiones relacionadas con los transportes, que sean consultadas por los abonados.*

Originales los trabajos de esta publicación, ruégase que al reproducirlos se cite la procedencia.

SUSCRIPCION

Tres pesetas trimestre, recargando en el servicio al extranjero los gastos de correo.

Pago adelantado en sellos de correo ó letra del giro mutuo.

ANUNCIOS

La inserción de anuncios se hará á precios convencionales, que son siempre muy económicos.

Forma de pago, igual á la de la suscripción.

El ningún aviso á la expiración de un plazo, se entenderá como una renovación del abono por otro período igual al anterior

AGENCIA DE TRANSPORTES
DE
SARRÁ, PUJOLAR Y COMPAÑÍA
OLOT (Estación de Gerona.)

Despacho oficial, en OLOT, de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante (Red Catalana.)

REPRESENTANTE EN BARCELONA PARA EL SERVICIO DE ACARREOS **D. PABLO AIXELÁ, Calle del Rech, 47.**

CARROS DIARIOS para Argelaguer, Tortellá, Montagut, San Jaime de Llierca, Castellfullit. OLOT, San Juan las Fonts, Santa Pau, Las Presas y San Esteban de Bas, ó viceversa.

Se admiten transportes desde Amer, Las Planas y San Feliu de Pallarols á OLOT, ó viceversa.

BARCELONA Y PORT-BOU-CERBERE

AGENCIA LA UNIVERSAL, DE MARIANO LLUCH
Sucesor de Antonio Lluch.
FUNDADA EN 1862

Barcelona, calle de la Princesa, núm. 42.—Port-Bou-Cerbere (Frontera Franco-Española).

Transportes generales, Camionajes, Tránsitos y Aduanas.

Precios alzados de transportes y derechos.—Corresponsales en España y en el extranjero.

Exagente oficial de la Exposición Universal de Barcelona en la frontera y las Aduanas de Port-Bou-Cerbere.

AGENCIA DE TRANSPORTES
DE
JUAN BOXA
GERONA

Comisiones y Consignaciones

Acarreos para toda la provincia

SERVICIOS OFICIALES DE FACTAJE Y CAMIONAJE
DE LA COMPAÑÍA DE MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE

Biblioteca Nacional de España

TRANSPORTES Y ACARREOS DE TODAS CLASES — INFORMACIONES FERROVIARIAS

CAMIONAJE — FACTAJE

Agencia de Transportes

JOSÉ MENA

SERVICIOS RÁPIDOS

Servicio oficial de reexpedición de la Compañía del Sur de España, entre Albolote y Granada.

San Juan de Dios, 3, GRANADA

COMBINACIONES DE DOMICILIO Á DOMICILIO — CONSIGNACIONES — FACTURACIONES

AGENCIA DE ADUANAS Y TRANSPORTES, FUNDADA EN 1881

SEBASTIAN LLERES

Comisiones. **Consignaciones.**

SUCESOR DE LAURET Y LLERES

Cerbere — Port-Bou — Barcelona

Especialidad para el transbordo de pescados frescos, frutas, legumbres y tapones de corcho.

Precios alzados, reducidos, para Francia y los demás paises.

SERVICIOS OFICIALES DE FACTAJE Y CAMIONAJE *EN BARCELONA* DE LA **Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante.**

AGENCIA DE TRANSPORTES LA MAS ANTIGUA EN BARCELONA DE

PABLO AYXELÁ

Plaza de Santa Ana, núm. 4.

Facturación de todas clases PARA LOS PUNTOS SERVIDOS POR LA *CITADA COMPAÑÍA*

SUCURSALES: En la calle del Rech, núm. 47, y en la estación del ferrocarril de Francia.

Agencias de Aduanas en Port-Bou y en Barcelona, á nombre de

AYXELÁ Y RODON

La Sollerense, de José Coll

Cerbère (Pyr. — Or.), Francia

Aduanas, Transportes, Comisión, Consignación, Tránsitos y precios alzados.—Especialidad para el transbordo y la reexpedición de naranjas, frutas frescas, pescado y caza.

REPRESENTANTES EN Port-Bou y Hendaye (Frontera Franco-Española). Valencia, Tarragona y Barcelona (España).

AGENTE DE LAS COMPAÑIAS DE VAPORES DE MALLORCA.

ISLEÑA MARÍTIMA, de Palma, y co-propietario del vapor **León de Oro** *de Soller.*

FELIX ARRAS

AGENCIAS DE ADUANAS

CERBERE (Francia)
PORT-BOU (España)
HENDAYA (Francia)
IRUN (España)
Fronteras Franco-Españolas.

BARCELONA, calle Ribera, 1, entresuelo.

Transportes Internacionales

PRECIOS ALZADOS PARA TODOS LOS PAISES

Biblioteca Nacional de España

AÑO XVII **Madrid 1.º de Agosto de 1903.** NÚM. 721.

Los Transportes Férreos

PUBLICACION COMERCIAL DE FERROCARRILES

BIBLIOTECA NACIONAL

(Esta publicación es la misma que, con iguales título, personal y elementos, apareció durante nueve años en Barcelona y siete en Almería.)

SUMARIO

Proyecto de ley de canales y pantanos.—Reclamaciones á los ferrocarriles.—La catástrofe del puente Montalvo.—Reglamento para la administración y cobranza del impuesto del azúcar.—Primas á los maquinistas ferroviarios.—Reglamento para aplicación de la ley de caza.—Incapacidades por accidentes del trabajo.—Tranvías eléctricos y de vapor.—Sanidad pública.—Apertura de ramales, estaciones, etc.—Cereales exóticos.—Billetes, por kilómetros, para los Diputados.—Disposiciones aduaneras.—Ferrocarril de Ojos Negros á Sagunto.

Reanudamos aquí en Madrid, desde esta fecha, nuestra modesta publicación, que ha estado interrumpida durante el pasado mes de Julio, á consecuencia del traslado de residencia desde Almería.

Saludamos desde aquí á nuestros colegas y abonados, advirtiendo á cuantos tenían pagado por mayor período de tiempo del que terminó en Junio, que, el mes de Julio citado, no entrará en orden de cuenta, considerándose así aumentado en un mes más el período que se tuviera satisfecho.

En estos primeros números daremos preferencia á cuanto ha aparecido, con relación á los ferrocarriles, durante la corta interrupción de nuestra publicación.

Proyecto de ley de canales y pantanos.—Por fin, precedido de ampuloso preámbulo, fué presentado á las Cortes el proyecto de ley de canales y pantanos, quince días antes de la clausura de las Cortes, remitiendo así la tramitación al invierno, por lo menos; pero afortunadamente en vísperas de la vuelta al Ministerio del señor Gasset, del iniciador de esta importantísima labor hidráulica. Con la misma obsesión, con el mismo entusiasmo que el Sr. Gasset acometiera esta obra al inaugurar el Ministerio de Agricultura y Obras públicas, parece que vuelve á él en los precisos momentos en que ya es un hecho la presentación del proyecto. Contamos, pues, con la garantía de que el nuevo Ministro prestará la mayor y preferente atención á este proyecto, como obra suya al fin, á menos que en los términos de presentación quiera imprimir sus personalísimas ideas.

La transcendencia de la obra hidráulica que está sobre el tapete, no hay que contársela á nadie; es de dominio general; y nadie tanto como las Compañías de ferrocarriles, á las que afluyen los productos transportables, pueden certificar los inmensos beneficios de la abundancia de cosechas, que no residen únicamente en la movilización de los productos agrícolas, puesto que aquella abundancia determina la expansión de todos los tráficos en general.

Y para la abundancia de las cosechas, lo indispensable es disponer de agua; que no basta, no, como acertadamente dice el preámbulo del proyecto de ley, aunque la tuviésemos, la facilidad de comunicaciones, la rebaja de las tarifas ferroviarias, la baratura del trabajo del hombre, para resistir la competencia, si al mismo tiempo que otros países producen el 25, el 30 y hasta el 50 por simiente, contamos nosotros con regiones extensas que sólo obtienen como cosecha media la de dos y media ó tres por unidad sembrada.

Antes de un año de ser ley el proyecto se publicará el plan general de canales y pantanos, estableciendo para cada zona hidrológica un orden riguroso de prelación en las obras á ejecutar.

Preconízase el sistema de que las obras hidráulicas las realicen los particulares y las Corporaciones con sus propias fuerzas, prestándoles ayuda el Estado cuando el esfuerzo de éstos no sea suficiente, y encargándose él de hacer sólo aquéllas que, siendo de evidente utilidad pública, queden abandonadas por la iniciativa particular. En estos principios se desarrollan los veintidós artículos del proyecto de ley en cuestión, pocos tal vez para presentar obra de tamaña magnitud. Dedícase también atención á los medios de evitar los rápidos aterramientos de los pantanos.

Biblioteca Nacional de España

En fin: siquiera sea menos completamente de lo que hubiera sido de desear, presentado está el proyecto de ley de canales y pantanos. Lo interesante ahora será una preferente dedicación á tramitarlo y completarlo, á quitarle el carácter de proyecto.

Quiera Dios que no reciba una tramitación tan laboriosa, tan eterna, como el de los ferrocarriles secundarios.

Reclamaciones á los ferrocarriles.—La Cámara de Comercio de Barcelona, elevó en 4 de Junio último la siguiente instancia al Ministro de Obras públicas, interesando: que se dé un duplicado de la carta de porte al consignatario, para lo cual hay que modificar el Código de Comercio, volviendo á lo que establecía el anterior; que se fije en tres meses el plazo para resolver reclamaciones por exceso de portes, que nos parece bien cuando se trata de una sola Compañía, y algo corto, cuando en la expedición han intervenido varias; que se conceda un año para resolver las reclamaciones por averías, retrasos, etc., plazo que hallamos razonable; y que se notifiquen los excesos de portes, asunto que, por haberlo tratado nosotros con tanta amplitud, no examinaremos ahora especialmente.

He aquí la mencionada instancia.

Las excepciones del Derecho Mercantil común que por su legislación especial se establecen á favor de las Compañías ferroviarias y, los privilegios de que gozan por virtud de sus reglamentos ó de las interpretaciones de los mismos no conformes con los intereses del público, son causa constante de quejas y reclamaciones transmitidas con frecuencia á las Cámaras de Comercio y á otras entidades colectivas de carácter económico, que generalmente se estrellan en la pasividad de los encargados de poner remedio al mal ó en el poder de las Empresas.

La Cámara de Comercio de Huesca solicitó el apoyo de la que tiene el honor de dirigirse á V. E. para las gestiones que estaba realizando ó tenía en proyecto realizar con el objeto de conseguir que fueran entregadas á los consignatarios las cartas de porte con las mercancías. Esta Cámara no solamente accedió á lo que le pedía la de Huesca, sino que en fecha muy reciente dirigióse por su cuenta á V. E. haciéndole igual ó parecida solicitud.

Casi al mismo tiempo la Cámara de Comercio de Oviedo elevaba á V. E. una instancia pidiéndole una declaración explícita de que las Cámaras de Comercio tenían la atribución de inspeccionar los servicios de carácter público relacionados con el comercio, la industria y la navegación, para estudiar sus deficiencias y proponer las mejoras que estimen necesarias, atribución que lógicamente se deduce del contenido de los números 1.°, 2.° y 3.° del art. 10 y de la última parte del 14 del R. D. de 21 de Junio de 1901, instancia que tiene su origen en el hecho de haber sido desconocida dicha facultad cuando el presidente de la expresada Cámara oficial pretendió hacer uso de ella en la estación del Norte, de Oviedo, á consecuencia de quejas formuladas por varios comerciantes relativas al mal estado de la oficina de facturación de gran velocidad.

Ultimamente esta Cámara se ha dirigido á la Compañía de M. á Z. y A. (red catalana), una de las que más se esmeran en el servicio del público y con mayor solicitud atienden las quejas que se le formulan, haciéndole varias peticiones relacionadas, principalmente, con los plazos para resolver las reclamaciones que, por diversos conceptos, á las Compañías se dirigen.

El señor Administrador Comisionado en la red catalana de la mencionada Compañía, ha contestado á las peticiones de la Cámara, diciendo que, por su parte, ningún inconveniente ha de oponer á que se acorten los plazos para la resolución de la mayoría de las reclamaciones, siempre que las mercancías hayan circulado únicamente por sus líneas; pero que sus buenos deseos han de topar con dificultades siempre que se trate de tráfico combinado.

Esta contestación, reproducida aquí sintéticamente y sólo en la parte que afecta al objeto de esta instancia, ha decidido á la Cámara de Comercio exponente á hacer extensivas á todas las Compañías españolas las peticiones formuladas á la de M. á Z. y A., dirigiéndose al efecto á vuecencia para dar mayor eficacia á la solicitud y obtener la imprescindible coactividad.

Por consiguiente, esta Cámara de Comercio, con el respeto que V. E. le merece y confiada en los ofrecimientos por V. E. hechos á nuestros organismos en ocasión solemne de fecha no lejana y en el interés que ha demostrado en encaminar su acción ministerial de manera que resulte en beneficio de los intereses generales, suplícale que dicte las disposiciones oportunas para que en lo sucesivo:

1.° Las Compañías de ferrocarriles estén obligadas á entregar un duplicado de la carta de porte de conformidad con lo solicitado por esta Cámara en instancia de 9 de Mayo último y en atención á las razones en la misma expuestas.

2.° Se establezca para resolver las reclamaciones por exceso de portes un plazo más corto que el que hoy existe y que fluctúa entre seis meses y cinco años y es generalmente de más de un año. Esta Cámara entiende que por regla general podría fijarse en tres meses.

3.° Las Compañías tengan la obligación de comunicar al público de una manera ostensible y eficaz, nota de las cantidades que el servicio de Intervención haya señalado como excesos á reintegrar.

4.° Se reduzca al máximum de un año el plazo para resolver las reclamaciones por averías, faltas, retrasos, repesos, etc.

La catástrofe del puente Montalvo.—Después de tanto como se ha escrito durante nuestro interregno con motivo de esta gran des-

Biblioteca Nacional de España

gracia, nada nuevo podríamos agregar nosotros. Dejemos, pues, que el Ministerio y los Tribunales depuren cuanto haya de perseguible en este funesto asunto, limitándonos á la transcripción de las medidas de caracter general que aquel accidente ha determinado y continuará determinando.

Es la primera, el siguiente Real decreto de fecha 6 del pasado.

Señor: Los tristes sucesos del puente Montalvo acaban de impresionar dolorosamente el espíritu público, inclinándole más de lo que fuera preciso á pesimismos infundados y á susceptibilidades peligrosas que reclaman, como reclama el dolor, tiempo y serenidad para dominar sus efectos. Deber es del Gobierno de S. M., sin mengua de la acción independiente y soberana de los tribunales de justicia, que en estos momentos indaga causas para depurar responsabilidades, acudir en lo posible á calmar tales ansiedades de la opinión procurando devolverla el sosiego y la confianza, de que tanto ha menester, y esto sin prejuzgar nada de cuanto no le incumbe y salvando todos los respetos debidos á prestigios legítimamente adquiridos, por nadie puestos en duda.

Sobre que, además, es notorio el interés supremo de todos en evitar, en cuanto en lo humano sea posible, la repetición de tales catástrofes, así como la parte que en ellas toca á la jurisdicción de lo accidental é imprevisto. Por todo ello entiende el Gobierno que sin perjuicio de la normal inspección establecida, y que en los momentos actuales se estaba y sigue llevándose á cabo, por virtud de recientes disposiciones del Ministro de Obras públicas, independientemente de ella debe procederse á una inspección extraordinaria como extraordinarios han sido también los sucesos que, con justicia, preocupan la atención pública, y á tales efectos propone á V. M. la creación de una Junta temporal extraordinaria para este solo caso encargada de llevarla á cabo.

Formarán esta Junta personas cuya autoridad profesional y prestigio moral, así como condiciones de independencia, sean desde luego garantía eficaz para el desempeño de su cometido, debiendo pertenecer á la categoría superior jerárquica del cuerpo.

En su virtud, el Ministro que subscribe tiene la honra de proponer á V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Artículo 1.° Se crea, con el carácter de temporal y extraordinaria, una Junta inspectora, compuesta de tres Inspectores del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, en representación del Ministerio de Obras Públicas, cuya Junta deberá proceder á la inspección inmediata de las líneas en explotación en España.

Art. 2.° Verificada ésta en el plazo más breve posible, dará cuenta en razonado informe del resultado de la investigación, que deberá publicarse en la *Gàceta* y servirá de base á las resoluciones que dentro de las leyes se estimen oportunas por el Gobierno.

Art. 3.° Los gastos que pueda ocasionar esta inspección deberán abonarse en forma de dietas de la consignación que las Compañías ferroviarias satisfacen con arreglo á las leyes de concesión.

Art. 4.° Se autoriza al Ministro de Obras públicas el nombramiento del personal que ha de constituir la Junta inspectora objeto del presente decreto.

Reglamento para la administración y cobranza del impuesto del azúcar.—El pasado mes de Julio puede llamarse el de aprobación de Reglamentos. A los de que damos cuenta en otros lugares, y aun otros que, por no tener relación con nuestra publicación, hemos omitido, hay que agregar el aprobado con carácter definitivo por R. D. de 9 de dicho mes, referente á la administración y cobranza del impuesto sobre el azúcar. Desarróllase este nuevo Reglamento en 102 artículos, y los que tienen relación directa con los ferrocarriles, son los siguientes:

Art. 54. Los azúcares de todas clases, la glucosa, las mieles (excepto la de abejas), las melazas y demás resíduos de la fabricación y refino del azúcar, la sacarina en cantidad mayor de un kilogramo y caramelo líquido, nacionales, que hayan pagado el impuesto, lo mismo que los productos similares de procedencia extranjera, no podrán circular por parte alguna del territorio de la península é islas Baleares sin ir acompañados de una guía.

En su transporte por cabotaje, se documentarán con las facturas que se emplean para todas las demás mercancías, haciendo constar en aquéllas que se han hecho las bajas en las cuentas corrientes de los remitentes.

En los transportes que se verifiquen por ferrocarril, no será indispensable que acompañe materialmente la guía á las expediciones de las mercancías sujetas á dicho requisito, según lo anteriormente dispuesto, siempre que estos documentos se presenten por los remitentes en el acto de efectuarse la facturación; y que así en las hojas declaratorias, como en todos los demás documentos de las Compañías, se anote el número y fecha de la guía, expresando cuál sea la autoridad que la haya visado, y estampando seguidamente una nota en que conste que queda utilizada para la expedición de que se trata; pero entendiéndose que, para retirar las mercancías de la estación de destino, será absolutamente indispensable la presentación de la guía.

Los funcionarios de Aduanas, ó de Hacienda, de servicio en la estación, ó, en su defecto, los carabineros, estamparán en la guía la expresión «reconocido y conforme», si lo estuviere, en cuyo caso devolverán la guía á los receptores; pero de no existir conformidad, deberán dar conocimiento á la Administración respectiva, la cual acordará lo que proceda.

Los azúcares y demás productos á que se refiere el párrafo primero, que circulen dentro del radio de cada población, quedan excluídos del requisito de la guía, entendiéndose por dicho radio,

Biblioteca Nacional de España

para estos efectos, todo el terreno que el Municipio considere urbanizado.

Las pulpas, espumas y demás residuos de la fabricación del azúcar que tengan menos del ½ por 100 de azúcar, no necesitan guía para su circulación, pero á la expedición se acompañará copia de la autorización que dé el Interventor para la salida.

Los bultos en que el azúcar se contenga y salgan de las fábricas, deberán llevar estampados, con tinta grasa, el peso y el nombre de la fábrica. Dichos pesos serán: para los sacos, de 57'500 y 60 kilogramos de peso bruto; para las cajas de plaquetas, cortadillo y *pilé*, de 25 y 50 kilogramos de peso neto; para el azúcar en polvo, de 56'750 kilogramos de peso neto, pudiendo envasar el azúcar en pilones, en cajas ó barricas de cualquier peso, entendiéndose, respecto al peso de los sacos, que los fabricantes podrán optar por uno ú otro de los que se establecen, sin que en ningún caso puedan simultanear ambos.

Cuando una expedición de azúcar, llegada por ferrocarril, no sea admitida por el consignatario, y éste no pueda hacer la devolución del género con nueva guía, por no tener cuenta corriente de dicho artículo abierta en la Administración, podrá efectuarse el retorno de la expedición al punto de origen, ó su envío á otro cualquiera, con la misma guía primeramente expedida; á cuyo fin, si la mercancía no hubiese sido retirada de los almacenes de la estación, el fabricante que la remitió lo solicitará así del funcionario de Hacienda ó de Aduanas encargado del servicio de cuenta-corrientes de la localidad donde la expedición está detenida, quien, apreciando las circunstancias que en el caso concurran, concederá la autorización necesaria al efecto, expidiendo al propio tiempo un certificado que, refiriéndose al acuerdo adoptado, se unirá á la mencionada guía, la que servirá de este modo para legalizar la nueva circulación del género.

En el caso de que la remesa dejada de cuenta por el consignatario haya sido retirada de la estación del ferrocarril, la autorización de que trata el párrafo anterior la solicitará de la Dirección general de Aduanas, la cual podrá concederla ó denegarla, según tenga por conveniente, en vista de los antecedentes é informes que al efecto juzgue oportuno reclamar. Para tener derecho á esta concesión, será indispensable que los fabricantes de azúcar hagan la expedición directamente por ferrocarril; pero no será aplicable á las expediciones que se realicen por caminos ordinarios.

Art. 55. Si las guías fueran consignadas á la orden, el receptor de la mercancía, antes de retirarla de la estación del ferrocarril, deberá hacer constar en dicho documento que acepta la consignación, y presentará previamente al funcionario encargado del servicio su cédula personal y recibo de la contribución industrial, que le autoriza para dicha operación.

Cuando las referidas guías vayan á consignación expresa, y el receptor no resida en la localidad, se exigirá al portador del talón autorización por escrito del consignatario, legalizada por la Autoridad local del punto donde esté domiciliado y el recibo de la contribución industrial, en el cual aparezca que el referido consignatario satisface en aquella provincia la cuota correspondiente para ejercer el comercio.

De ningún modo se consentirá en las guías de circulación el endoso de la mercancía, y si aquellos documentos vinieran ya endosados, se hará caso omiso de dicha diligencia, procediéndose en la forma indicada en los dos párrafos anteriores, según el caso.

Los Jefes de cada oficina establecerán, para autorizar las guías, las horas de servicio con arreglo á las necesidades de la localidad, los cuales atenderán las reclamaciones justas que sobre las mismas pudiesen hacer los interesados, á cuyo fin, y con el objeto de causar á éstos las menores molestias posibles, se exceptuarán del requisito del visado de dichas guías á todas las expediciones hechas por los almacenistas de azúcar por cantidades inferiores en peso neto á 200 kilogramos; pero los remitentes tendrán la obligación de dar cuenta á la Administración respectiva de las que hayan expedido en estas condiciones.

Art. 56. La Autoridad que vise las guías fijará en ellas el plazo de validez del documento, teniendo en cuenta la distancia al punto de destino y la naturaleza de los transportes.

Cuando éstos se hagan por caminos de hierro, no se fijará en las guías plazo de validez del documento, entendiéndose determinado por los días de que las Compañías respectivas dispongan para el punto de destino, debiendo las estaciones expedidoras estampar en la guía la siguiente nota: *Utilizada en la expedición número ....., con destino á ....., y ..... días de plazo de transporte.*

Esta nota se fechará y autorizará con el sello de la misma estación.

Art 59. Cuando el azúcar que se transporte por ferrocarril se abandone por sus dueños ó consignatarios, y la Empresa, una vez hecha cargo de la mercancía, pretenda darle salida, se expedirá por el Jefe de la Inspección del Gobierno que corresponda, con referencia á lo que resulte de los libros y demás documentos del ferrocarril, una certificación que comprenda todos los detalles de la expedición, incluso el número de la guía con que se hizo la facturación, cuyo documento servirá para que el azúcar circule hasta el Depósito central de la Compañía, ó si la mercancía se vende en el mismo lugar en que se hizo el abandono, para justificar su estancia en el almacén y para que el comprador tenga la necesaria referencia para su cuenta corriente, si estuviere habilitado para ello.

De todas las expediciones abandonadas darán las Compañías de ferrocarriles oportuna cuenta á la Dirección general de Aduanas.

Art. 60. Podrán circular por tierra, sin ir acompañadas de guías, las pequeñas cantidades de azúcar, glucosa, mieles y melazas que no ex-

Biblioteca Nacional de España

cedan de 15 kilg. y se destinen al consumo de una familia.

Art. 94. Incurren en *delito de defraudación:*

3.° Toda persona que ponga en circulación ó conduzca los géneros mencionados en los artículos 3.° y 6.° de la Ley de 19 de Diciembre de 1899, por el territorio de la península é islas Baleares, sin las guías que comprueben el pago de los derechos de importación, si aquéllos son extranjeros, ó los de fabricación, si son nacionales.

Art. 95. Incurren en *falta:*

4.° Cuantos, por cualquier circunstancia, resistan los reconocimientos, aforos y comprobaciones que los empleados de la Administración, por orden superior ó espontáneamente, por sospecha fundada, intenten practicar para perseguir las defraudaciones y asegurar la percepción de los derechos del Tesoro.

Art. 96. En los envíos de melazas que vayan con destino á las destilerías, las diferencias de más, superiores al 6 por 100, que resulten á la llegada de las expediciones, con relación á lo consignado en las facturas de embarque ó las guías, se penarán con el pago de los dobles derechos que correspondan á la diferencia. Por las que resulten en menos, se cobrará el derecho por la diferencia cuando ésta exceda del 6 por 100, siendo siempre el receptor de la melaza el responsable del pago.

En aquellos casos en que las diferencias se hayan producido por avería en la navegación ó transporte, debidamente justificada, se eximirá del pago de derechos y penalidad por los que resulten.

Art. 97. La penalidad administrativa para el delito de defraudación del caso 3.° del art. 94, será multa del triplo al quíntuplo de los derechos, además del natural.

Art. 98. Las faltas enumeradas en el caso 4.° del art. 95, se castigarán con multa de 50 á 200 pesetas.

Primas á los maquinistas ferroviarios. —La segunda R. O. que ha provocado la catástrofe del puente de Montalvo, es la de 29 del pasado Julio, que vamos á transcribir. Quiérese descubrir un peligro en las primas á los maquinistas por economías de combustible, y no negaremos que en aquellas gratificaciones pueda radicar un riesgo; pero las tales primas no se suprimen. Punto es este al que las Compañías le han dado ya mil vueltas, organizándolo de distintas formas, porque si no hay las primas por economía, entonces el exceso de presión puede llevar aparejados asimismo el exceso de velocidad y aun otras consecuencias. Una recopilación de las organizaciones de las diversas Compañías, un estudio y comparación, el examen de lo establecido en el extranjero y la adopción del mejor sistema, se presentan realmente indicados.

Hé aquí la R. O. de referencia:

Ilmo. Sr.: La exacta adaptación de los trenes en su marcha á los itinerarios previamente señalados, es condición de la mayor importancia en el servicio de ferrocarriles, especialmente cuando la explotación es hecha por una sola vía; y á fin de asegurar su cumplimiento, evitando las perturbaciones y probabilidades de accidentes que de otra suerte surgirían, han sido dictadas varias prescripciones.

El art. 67 del Reglamento de policía, previene que ningún tren salga de la estación antes de la hora previamente fijada, y el 150, modificado por R. D. de 10 de Mayo de 1901, señala penalidad para los retrasos en determinadas longitudes de recorrido, que no se justifiquen debidamente.

Pero aunque merced á tales preceptos la marcha efectiva de los trenes se ajuste con bastante exactitud al itinerario teórico, todavía se producen entre una y otro irregularidades peligrosas para la seguridad de la circulación. Una de las causas mayores de tales irregularidades es la tendencia, harto seguida por los agentes del servicio de tracción, á disminuir intencionalmente la velocidad en la subida de las rampas, exagerándola en el descenso de las pendientes para ganar el tiempo perdido.

A fomentar tan peligrosa como abusiva costumbre, contribuyen no poco las primas que las Compañías suelen abonar á maquinistas y fogoneros por las economías realizadas en el gasto de combustible; y aun siendo natural, justo y laudable que las Empresas estimulen y recompensen el celo y buen comportamiento de sus empleados, ni puede tolerarse lo que á título de premio ofrece poderoso incentivo para la comisión de faltas, comprometedoras del viajero, ni tampoco estimarse como digno de premio al agente cuyo mérito consiste exclusivamente en ahorrar gastos á la Empresa sin tener en cuenta la posibilidad de una catástrofe; sólo la verdadera pericia, logrando economías sin infringir los reglamentos y órdenes de servicio, deberá de ser recompensada.

Así, pues, sin llegar á la prohibición de las primas por ahorro de combustible, cosa que pudiera redundar en perjuicio de empleados beneméritos, debe exigirse que para el abono de aquéllas sea condición indispensable el haberse realizado la economía sin alterar de intento los itinerarios aprobados, y muy especialmente sin haber forzado las velocidades, en los trayectos peligrosos, más allá de los límites reglamentarios.

En su virtud, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer:

1.° Que se manifieste á las Compañías de ferrocarriles que los premios ó primas á maquinistas y fogoneros deben fundarse en el buen desempeño del cargo respectivo: esto es, no precisa y únicamente en las economías que obtengan en el gasto de combustible, grasas y demás, sino en la pericia que demuestren conduciendo los trenes con la mayor aproximación posible al itinerario aprobado, en lo que de ellos dependa.

2.° Que las Divisiones, por su parte, vigilen cuidadosamente la marcha de los trenes, y consideren como falta digna de correctivo las infracciones de los cuadros de marcha que no resulten

Biblioteca Nacional de España

justificadas, y muy especialmente los excesos de velocidad en las pendientes sobre los límites reglamentarios; advirtiendo que, en este último caso, además del correctivo á la Empresa como responsable de la falta de su empleado, exigirán de aquélla el castigo de este último; castigo que podrá llegar hasta la separación del cargo, con arreglo al art. 15 de la Ley y 169 del Reglamento de policía de ferrocarriles, si por repetidas reincidencias en la falta resultasen peligrosos para la seguridad de los viajeros.

Reglamento para aplicación de la ley de caza.—Es otro de los aprobados en el pasado mes de Julio, según R.. D. del Ministerio de Agricultura de 3 del citado mes.

También ofrece sus prescripciones con relación á los ferrocarriles, estableciendo guías y responsabilidades para los jefes de estación, á los que ya se ordena como si fueran dependientes directos del Ministerio. Padecemos la obsesión por las guías y los requisitos para la circulación, que en muchos casos no conducen á nada, como se advertirá de la lectura de los siguientes artículos. Sin perjuicio de que los jefes de estación tienen mucho á qué atender, es comodísimo confiarles más y más cuidados, sin reparar en que no pueden tener conocimiento de todo, y que su misión es otra, por ejemplo, que la de conocer, para cumplir bien su cometido, cuándo las conservas de caza serán comestibles durante mucho tiempo para admitirlas á la facturación con la consabida guía. Es estatuir por el gusto de hacerlo, ya que á nadie se oculta la imposibilidad de los cumplimientos en la práctica.

La Cámara de Comercio, de Barcelona, ha acordado solicitar la supresión de los vendís y de las guías, considerándolos como entorpecimiento para la circulación de las mercancías y hasta para el ejercicio de determinadas industrias en ciertas ocasiones. Pues si eran pocas, ahora se establece una más.

Hé aquí los artículos de referencia del Reglamento acabado de dictar para la aplicación de la ley de caza de 16 de Mayo de 1902:

Art. 44. Las conservas de caza autorizadas por el art. 44, que se transporten en cantidad mayor de dos kilogs. en la península é islas adyacentes durante el período de la veda, tendrán, necesariamente, que ir acompañadas de una guía, en la cual se hará constar el nombre del fabricante, número de envases, el peso y el contenido de los mismos. Esta guía deberá ir autorizada por el Alcalde y Secretario del Ayuntamiento de la localidad ó término municipal donde esté situada la fábrica de conservas alimenticias.

Art. 45. Para la exportación de caza que permite el art. 25 de la ley, tendrá, precisamente, que usarse jaulas hechas de listones ó mimbres suficientemente separados, para que á primera vista pueda comprobarse la caza que se exporta. Del incumplimiento de lo que anteriormente se preceptúa, será responsable, subsidiariamente, el jefe de la estación de salida y el remitente. Toda clase de caza mayor y menor podrá ser exportada al extranjero, cuando esta exportación sea lícita, con arreglo á los arts. 25 y 44 de la ley, debiendo ir cubierta con sus pieles ó plumas.

Art. 46. Para los efectos de los arts. 25 y 44 de la ley, se considera prohibida la venta y circulación, durante toda la época de la veda, de la caza, viva ó muerta, cualquiera que sea la fecha de su adquisición, y asimismo la exportación al extranjero. Esto no obstante, será lícita la circulación y venta de la caza durante dicho período, si aquélla se encuentra preparada en conserva propiamente dicha, en envase herméticamente cerrado y comestible durante mucho tiempo, quedando prohibida en absoluto la de las demás preparaciones por las cuales sólo permanece comestible durante un plazo de tiempo inferior al que dura la época de la veda. La destrucción de esas conservas de caza se efectuará quemándola ó imposibilitando por otro medio expedito y eficaz el aprovechamiento total ó parcial.

Art. 64. Queda terminantemente prohibida la circulación de reses cervunas y sus similares, corzos y gamos, despedazados ó en cuartos, debiendo precisamente tener las reses, cuando sean transportadas, su piel y cabeza. Los contraventores de este artículo serán multados como si condujeran hembras de ganado cervuno. Los jefes de las estaciones ferroviarias serán responsables, conjuntamente con quien remita las reses sin estas condiciones, del incumplimiento de este artículo.

Incapacidades por accidentes del trabajo.—Natural es que, por la índole especial de los servicios de ferrocarriles, sea en ellos en los que más frecuentemente se produzcan accidentes, y en los que, por lo tanto, más á menudo tenga aplicación la ley de accidentes del trabajo de 30 de Enero de 1900. En el art. 24 del Reglamento de 28 de Julio de 1900 para la ejecución de la ley mencionada, se dispuso la redacción de un cuadro ó reglamento de incapacidades que sirviera de base para definir la extensión y los límites del derecho de los obreros y de sus familias á la indemnización de los patronos.

Pues bien: interesante será consignar que, por R. D. de 8 del pasado Julio del Ministerio de la Gobernación, se ha aprobado el Reglamento para la declaración de incapacidades por causa de accidentes del trabajo, definiendo la incapacidad absoluta, la parcial y estableciendo el cuadro de valoraciones de disminución de capacidad para el trabajo.

Tranvías eléctricos y de vapor.—Con fecha 23 del pasado Julio, anuncia la Dirección general de Obras públicas, con el fin de que puedan presentarse otras proposiciones mejores, que, la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados, de Madrid, ha solicitado la concesión de uno eléctrico desde la calle de la Caridad hasta la de Ramona de la Presilla, en el Puente de Vallecas.

—A los mismos fines anunció también la pro-

Biblioteca Nacional de España

pia Dirección, con fecha 12 del pasado, la petición de concesión de un tranvía con motor eléctrico, en Madrid, desde la Plaza de Santa Cruz hasta la del Puente de Segovia.

—Asimismo ha anunciado la Dirección general de Obras públicas la petición de D. Severino Arruebo, de Zaragoza, de la concesión de un tranvía de vapor desde la estación del ferrocarril de Madrid á Cáceres, en Bargas, á Toledo, con un ramal desde dicho pueblo á Olías del Rey, por el camino de la estación de Bargas, calles de este pueblo, carreteras de segundo orden del Ventorrillo de San Francisco á Balmojado y de primero de Madrid á Toledo, entrando en esta ciudad hasta la proximidad de la «Puerta Visagra», y pasa el ramal por terrenos de la Cañada que divide los términos de Bargas á Olías y camino bajo que comunica con este último pueblo, hasta terminar frente al mismo en el empalme con la citada carretera de Madrid á Toledo.

—Igualmente ha anunciado la referida Dirección que, D. Santiago Gresa Camps y D. Aquilino Ricart Domingo, han solicitado la concesión de un tranvía eléctrico desde la carretera provincial de Cornellá á Fogás hasta la cúspide del Tibidabo (Barcelona), ocupando dicha carretera desde el sitio conocido por Casa Gomis, la de Gracia á Manresa, la del Collado de San Jerónimo al de Vallvidrera y el ramal que, arrancando de esta última, termina en la cúspide del Tibidabo.

Sanidad pública.—Por R. D. de 14 del pasado Julio se ha aprobado, con carácter provisional, la *Instrucción general de Sanidad*. Se desarrolla en 220 artículos, y es, ciertamente, de interés general muy importante.

Habrá dos Inspecciones generales de Sanidad: interior y exterior. De la exterior dependerán todos los servicios de puertos; estaciones sanitarias de fronteras, servicios sanitarios de Aduanas, importación y exportación de mercancías; vigilancia sanitaria de transportes dentro de la península, estadística sanitaria, comunicaciones, publicidad y cooperación sanitaria internacional; organización de propagandas, conferencias y Congresos internacionales; comisiones fuera del reino y cuanto atañe á la relación sanitaria con países extraños.

Según el art. 148, continúa vigente el Reglamento de 30 de Octubre de 1899, en todo lo que se refiere al régimen sanitario de procedencias exteriores en casos ordinarios y extraordinarios, por los puertos marítimos y por las fronteras de tierra.

Con arreglo al art. 151, corresponde á la Inspección general de Sanidad exterior la higiene de los caminos de hierro, con especialidad la de la conducción por ellos de animales y ganados. Una instrucción especial, dictada por el Real Consejo de Sanidad, contendrá las reglas á que esta higiene debe ajustarse y la forma de efectuar su inspección en las estaciones, docks y almacenes, material y desinfección del destinado á viajeros y á transportes de ganados.

Apertura de ramales, estaciones, etc.—Recientemente ha tenido lugar lo que vamos á consignar:

Ramal al puerto de Villagarcía.—Hallándose abierto ya al servicio público el ramal de bajada al puerto de Villagarcía, que empalma en el kilómetro 32 con la línea de Pontevedra á Carril, ha quedado instalada una factoría en Villagarcía-puerto, habilitada para expedir y recibir mercancías de p. v. Se aplicará la tarificación que corresponda á Carril, aumentando un kilómetro por el recorrido entre esta estación y la aguja de empalme del ramal, más el importe correspondiente á la bajada al puerto de Villagarcía, con arreglo á los siguientes precios: abonos minerales, aceites, acero, adoquines, aguardientes, arcillas, arroz, azúcar, bacalao, barriles vacíos, caballa, cales, carbones, carnaza, cereales, cestos vacíos, cobre, cok, conservas de pescado, escorias, estaño, harinas, hierro, huevos, jabón, madera y material de barro y cemento para la construcción, minerales, mojama, pieles saladas y curtidas, plomo, pulpo, remolacha, sal, sardinas saladas, vinos y zinc, ptas. 0,88 por ton.; las demás mercancías, pesetas 1,34 por ton. Las fracciones hasta 500 kilogramos, pagarán como media tonelada; y las mayores de 500, como tonelada completa. Estos precios comprenden la carga y descarga del buque al muelle ó vagón, ó inversamente, así como el uso del muelle y grúas de la Sociedad anónima Villagarcía-Industrial.

Apartadero La Frigorífica. — Ha quedado abierto en el kilóm. 547 de la línea de Palencia á Coruña, entre las estaciones de El Burgo-Santiago y Coruña, habilitado para la expedición y recepción de transportes en g. v. y en p. v. por vagones completos, debiendo figurar como remitentes ó consignatarios los Sres. Mesa, Marchesi y Compañía.

Apartadero de Bonmatí.—Ha quedado abierto en el kilóm. 13'030 de la línea de Olot á Gerona, entre las estaciones de Bescanó y Anglés, habilitado para el tráfico de p. v.

Apartadero de Los Balbases.—Desde 1.° de Julio ha quedado convertido en apeadero, quedando habilitado además de su anterior servicio de expediciones de harinas y sacos vacíos y recepción de trigos y sacos vacíos, para el tráfico de viajeros, equipajes y perros en las relaciones de Valladolid á Burgos.

Estación de Ledrada.—Ha quedado abierta en la línea del Oeste, entre las estaciones de Sanchotello y Fuentes de Béjar, á 94 kilóms. de Plasencia-empalme, 70 de Salamanca, 136 de Zamora y 255 de Astorga (Norte), habilitada para todo tráfico de g. y p. v.

Apeadero de Villafeliche.—Situado en la línea de Calatayud á Grao, desde 1.° de Agosto queda limitado al servicio de viajeros, equipajes, perros y encargos.

Biblioteca Nacional de España

Ramal en Zaragoza.—Ha quedado abierto el que une la red de M. Z. A. con la línea de Cariñena. Provisionalmente, las tarifas que regían en el servicio de camionaje entre ambas estaciones, se aplicarán al recorrido del ramal.

Cereales exóticos.—En el pasado mes de Mayo se efectuó la siguiente importación de cereales exóticos: *trigo*, 8.552 tons., procedentes de Eupatoria, Buenos Aires, Theodosia, Taganrog, Nicolaieff, Kertch y Liverpool, entradas por Barcelona, Valencia, Tarragona, Gijón y Avilés; *cebada,* 258 tons., procedentes de Marsella, Argel, Casablanca, Mazagán y Gibraltar, entradas por Gijón, Palma, Almería, Málaga y Algeciras; *centeno*, no hubo importación; *maíz*, 1.243 tons., procedentes de Nueva Orleans, Buenos Aires, Theodosia, Marsella, Liverpool, Mazagán y Gibraltar, entradas por Barcelona, Gijón, Avilés, Coruña, Palma, Cádiz y Algeciras.

En Mayo de 1902 se importaron 3.578 tons. de trigo, 9 de cebada y 2.994 de maíz, en total 6.577, contra 10.053 que suman las cifras anteriores en Mayo de 1903.

Billetes, por kilómetros, para los diputados.—En favor de los actuales diputados, y mientras conserven este carácter, desde el día 6 del pasado Julio y hasta fin de 1903, las Compañías de M. Z. A., Norte, M. C. P. y O., Sur, Andaluces, B. á Algeciras, Z. á Huelva, Soria, Alcantarilla á Lorca, Mollet á Caldas, Amorebieta á Guérnica y Pedernales, Olot á Gerona, La Robla á Luchana, Cortes á Borja, Cariñena, Peñarroya á Fuente del Arco y Puertollano á Almodovar, La Puebla á Alcañiz, Cantábrico, Económicos de Asturias, A. á Gandía, Bilbao-Durango-Zumárraga-San Sebastián y Valdepeñas á Puertollano, han reproducido los billetes, por kilómetros, especiales para dichos representantes, cuales facilidades se harán extensivas seguramente á los senadores.

Disposiciones aduaneras.—Por R. O. de Hacienda de 11 del pasado, publicada el 23, se ha dispuesto que se habilite el punto de Zahara (Cádiz), para la carga, en régimen de cabotaje, de corcho sin labrar, aserrín de corcho, carbón vegetal y maderas, con documentación de la Aduana de Viguer.

—Por R. D. de 14 del pasado Julio se ha dispuesto que los fabricantes de chocolate y de torrefacción de café establecidos ó que se establezcan en Badajoz, puedan expedir los productos de su industria á cualquier punto de España ó del extranjero, pudiéndose hacer extensivo este beneficio á fabricantes de otras localidades de la extrema frontera que lo soliciten, siempre que tengan Aduana de primera clase. El café tostado en grano deberá expedirse con guía de circulación; y el chocolate y el café tostado y molido, con vendís visados en cada caso por la Administración.

—Al cerrarse las Cortes ha quedado pendiente un proyecto de ley del Ministerio de Hacienda, prohibiendo en absoluto la importación, fabricación, existencia, venta y circulación de la sacarina y productos á ella análogos, á excepción de los destinados á usos medicinales, cuya importación sólo podrá verificarse por las Aduanas que se designen. Seguirán también prohibidas la importación, fabricación, circulación, existencia y venta de las substancias alimenticias, bebidas refrescantes y todos los artículos que contengan sacarina y productos análogos, ó mezclas de glucosa y azúcar.

—Por R. O. de Hacienda de 11 del pasado, publicada el 30, se ha dispuesto que las cajas de madera de pino, tosca, desarmadas, que se destinan á servir de envases á frutas del país, se hallen comprendidas en las excepciones 8.ª del artículo 8.º de la ley, 3.ª del art. 5.º del Reglamento del impuesto de transportes y partida 3.ª de la tarifa en la navegación de 1.ª clase, siempre que á su embarque se exprese en las facturaciones correspondientes el número de envases, y que las piezas ó tablas que los constituyan se presenten en forma que permita fácilmente el reconocimiento y comprobación, y se haga constar, además, en dicho documento, que son envases para exportar frutas del país.

—Por R. O. de Hacienda de 4 de Julio, publicada el 29, se ha dispuesto: que en lo sucesivo se exija un certificado de origen para el despacho de las mercancías que á cada destinatario correspondan; que esta disposición rija á los 30 días para las procedencias de Europa y á los 90 para las demás, contando desde el 29 de Julio.

—Por R. O. de Hacienda de 18 de Julio, publicada el 29, se habilita el punto denominado «Portús», para la exportación de minerales de hierro con documentación de la Aduana de Cartagena.

—Por R. O. de Hacienda de 11 de Julio, publicada el 24, se amplía la habilitación de la Aduana de Jávea para la importación del extranjero de cemento, ladrillos y tejas para construcciones, azufre, sulfato de cobre y calderas de hierro de las especialmente destinadas al escaldado de la uva.

Ferrocarril de Ojos Negros á Sagunto.—Parecía que antes de empezar la construcción de un ferrocarril, debería preceder la concesión del mismo. Pero no debe ser así cuando, en el de Ojos Negros á Sagunto, se trabaja hace tiempo, y sólo ahora, por R. O. de 11 del pasado, publicada el 16, se ha otorgado definitivamente á la Compañía minera de Sierra Menera la concesión del ferrocarril económico mencionado.

No protestamos de ello; pues cuando ocurre que la construcción se ha anticipado á la concesión, y la construcción es verdad, como sucede en la línea citada, ha de considerarse *peccata minuta*, que la construcción se anticipe á la formalidad de la concesión.

Imp. de Antonio G. Izquierdo, Doctor Mata, 3.—MADRID

Biblioteca Nacional de España