AÑO XVII **Madrid 8 de Octubre de 1903.** NÚM. 730.

Los Transportes Férreos

PUBLICACION COMERCIAL DE FERROCARRILES

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

SUMARIO

El ferrocarril internacional por Puigcerdá.—Revisión y codificación de legislación.—Los retrasos en el servicio ferroviario.—Los caminos vecinales.—Transportes de abonos.—Asuntos varios: Depósitos francos. Las maniobras y los ferrocarriles franceses. Ferrocarril de Alcázar de San Juan á Mora de Toledo. Relaciones comerciales franco-españolas. Tranvía á vapor de Madrid á Colmenar Viejo.—Publicidad y discusión de nuevas tarifas: Mercancías diversas. Leña de encina. Géneros frescos en la red del Norte. Pescados frescos.

El ferrocarril internacional por Puigcerdá.

Por una ley de 6 de Diciembre de 1901, se autorizó al Gobierno para otorgar á D. José Pont y Constans la concesión de un ferrocarril de tracción eléctrica, de servicio particular y uso público, sin subvención alguna del Estado, que, partiendo de Ripoll, terminara en Puigcerdá, dividido en dos secciones: una de Ripoll á Ribas y otra de Ribas á Puigcerdá.

Y por otra ley de 17 de Enero de 1902, se autorizó al Gobierno para otorgar á D. Mariano Vilallonga la concesión para construir sin subvención del Estado, y explotar un ferrocarril de vía ancha que, empalmando en Ripoll con la línea de Barcelona á San Juan de las Abadesas, se dirija á la villa de Ribas y su valle. El peticionario había de manifestar si como fuerza motriz pensaba utilizar el vapor ó la electricidad, para resolver lo que procediera. La concesión se entendería sin perjuicio alguno para los derechos adquiridos por D. José Pont en virtud de la ley de 6 de Diciembre de 1901, referente al ferrocarril de Ripoll á Puigcerdá dividido en las dos secciones de Ripoll á Ribas y de aquí á Puigcerdá.

Después de esto, que hemos consignado ante todo á título de antecedente, nada más ha sobrevenido, y por lo tanto, tienen que recaer las concesiones definitivas.

La línea férrea desde Ripoll á Puigcerdá es de una importancia extraordinaria, porque desde Ripoll es continuación de la de Barcelona á San Juan de las Abadesas (Norte), porque Puigcerdá se halla sobre la frontera francesa y así se constituye una línea de Barcelona á la frontera, y porque prolongada por el lado de Francia hasta el encuentro en Ax con la línea á Toulouse, se convierte en una línea internacional de primer orden, en razón de ser la cabeza Barcelona.

A pesar de todo, el asunto de la prolongación de la línea de San Juan de las Abadesas, desde Ripoll hasta Puigcerdá, aparecía completamente olvidado, de la misma manera que no se hablaba palabra del complemento en la nación vecina. Súbitamente surge esta cuestión, pero con tales caracteres de efectividad que nos extrañan sobremanera. Siquiera estén todavía por otorgarse las concesiones en España, el Norte ya se ha entendido con el concesionario, y habrá de ser, lógicamente pensando, para adquirir la concesión, pues no se explicaría que la Compañía del Norte explotando la mayor red de España, una frontera con Francia, la de Irún, y otra en perspectiva, la del Canfranc, fuera á quedarse en Ripoll, y otra entidad ajena explotara desde Ripoll á la frontera, el verdadero trayecto constituyendo la internacionalidad de la línea; el Norte de España y las Compañías de París-Lyon-Mediterráneo y París-Orleans, y el concesionario de la nueva línea que así estaría interviniendo como co-partícipe, han firmado ya un contrato para la construcción, no atinando nosotros qué papel pueda jugar el París-Lyon-Mediterráneo al que la nueva línea restaría tráfico de la de París á Cette, y por qué se omite en absoluto á la Compañía del Midi que es la que explota todo el Sur de Francia y dentro de él la línea de Toulouse á Foix y Ax y la que habría de construir desde Ax á Puigcerdá, siendo por tanto esta Compañía del Mediodía de Francia y además efectivamente la de París á Orleans, las interesadas en la construcción de que se trata; las obras se van á inaugurar á la carrera; los Gobiernos de Francia y España han firmado ya el convenio para la construcción de esta línea internacional, y el Ministro de Obras públicas de Francia ha debido recorrer á estas fechas todo el trazado francés y español, siguiendo por

Biblioteca Nacional de España

la línea de San Juan de las Abadesas, la que degeneraría en internacional, hasta Barcelona, desde donde vendrá á Madrid para lograr del Gobierno español la actividad de la construcción. Para el día 6 estaba señalada la salida del Ministro francés de Puigcerdá hacia Ripoll, Barcelona y Madrid.

Cuando no era de dominio público más que la autorización al Gobierno para conceder las líneas de Ripoll á Ribas y de Ripoll á Puigcerdá, se revela en cuarenta y ocho horas todo lo que dejamos apuntado. Reserva y actividad se ha desplegado para concertarse Compañías y concesionarios, Gobiernos de las dos naciones, ultimarlo todo, hasta el punto de inaugurar las obras. Lo leemos y no lo creemos.

Esto no quiere decir que el proyecto no sea viable y de gran transcendencia, que habrían de realizarlo los únicos que caben, el Mediodía de Francia, del lado de allá de los Pirineos, el Norte de España, del lado de acá. Pero se nos antoja que esta construcción es algo más laboriosa, que no se arregla todo con la extraordinaria facilidad y diligencia que se da á entender que se ha verificado, hasta el punto de no ser ya ahora cosa más que de trabajar de firme, de aumentar gente en los trabajos.

Ya en una de nuestras últimas ediciones hubimos de ocuparnos extensamente de este ferrocarril, volviendo á hacerlo hoy ante la inminencia con que se nos presenta su realización. Seguramente que en los fastos de nuestros ferrocarriles presenta un lugar preferentísimo la constitución de una nueva línea internacional de Barcelona á Toulouse, en la que hay ya en explotación los 106 kilóms de Barcelona á Ripoll y los 124 de Toulouse á Ax-les-Thermes, término éste en dirección á la frontera y hasta el que desciende la red del Mediodía. De Barcelona á Toulouse, centro importantísimo y puerta para muchas partes, hay por las actuales líneas 421 kilóms., y habría por Puigcerdá unos 320. De Barcelona á París hay por las líneas actuales 1.102 kilóms. vía Portbou-Neussargues-Arvant, 1.124 vía Cette-Clermont-Ferrand y 1.168 vía Narbona-Toulouse. Por la vía Puigcerdá habría unos 1.065, ó sean 37 menos que por la dirección más corta de las actuales, estableciendo, pues, por ella, la más corta distancia. Con esto está dicha toda la importancia de la nueva línea internacional, arrancando de Barcelona y dirigiéndose á Toulouse por Ripoll y Puigcerdá.

Nuevas noticias recibidas de la frontera, dan por hecho que emprenden la construcción las Compañías del Norte y de París á Orleans, cada una dentro de su país, habiéndose concertado privadamente al efecto. Ya esto va variando de aspecto. Es inadmisible que sea nadie más que el Norte quien prolongue la línea de éste de San Juan de las Abadesas hasta Ripoll, y para que haya convenido la construcción, se habrá puesto de acuerdo con el peticionario de la concesión. Por lo demás, y siquiera sea el Norte una Empresa poderosa, no la creíamos en los actuales momentos con arrestos para emprender semejante construcción. Y por lo que respecta á Francia, aunque un interés principalísimo en la línea internacional en cuestión lo tenga la Compañía de París á Orleans, como que puede atraerle un notable contingente á su extensa línea Toulouse-París, nos resistimos á creer que sea ella la constructora. Las líneas del Mediodía de Francia, desde Hendaya-Burdeos hasta Cerbère-Cette, con todas las líneas en dirección á España, y, por tanto, las actuales internacionales y la de Toulouse á Ax en expectativa de prolongación, las explota la Compañía del Mediodía de Francia, y no sabríamos cómo admitir que la de París-Orleans fuera á entrometerse dentro de aquella vasta red entre Ax y la frontera.

En fin: insístese en dar por segura la construcción del nuevo ferrocarril internacional; y como éste es de gran transcedencia en muchos órdenes que no es caso de esbozar ahora, ocasiones infinitas tendremos de tratar nuevamente de esta cuestión.

Revisión y codificación de legislación.

Siquiera no tenga una relación directa con la índole de nuestra publicación, por más que en las disposiciones de Hacienda hay muchas que afectan á los ferrocarriles, queremos traer á estas columnas el Real decreto de Hacienda de 3 del actual, instituyendo una Junta encargada de preparar el proyecto de Código general de aquel departamento.

Es un propósito que merece los mayores elogios el de revisar las disposiciones de aquel Ministerio, segregar de ellas todo lo anulado, poner en concordancia preceptos contradictorios, hacer una clasificación de lo vigente por conceptos y materias, en una palabra, poner orden en la legislación de aquel Ministerio, de manera que desaparezca la complejidad, la confusión, el grave mal de tantísima disposición sin orden ni concierto. Es una obra la que quiere realizar el Sr. Besada, que no hay palabras bastantes para ponderarla, y no debiera quedar limitada al Ministerio de Hacienda, puesto que habrían de acometerla los demás Ministros con relación á sus respectivos departamentos.

En ferrocarriles, por ejemplo, servicio público de utilización por todos y para todo, ocurre como en los demás ramos, que el más experimentado se pierde ya ante tantas disposiciones como hay dictadas, y una de las excelentes obras del señor Gasset, á quien no puede negarse que se preocupa del servicio de ferrocarriles, sería la recopilación y ordenación de cuanto con ellos se refiere, de suerte que en un solo texto se encontrara perfectamente clasificada la legislación especial de ese servicio público.

Y hecho esto en materia de ferrocarriles, en materia de Hacienda, en todas las materias, que todas por igual se hallan necesitadas de una re-

Biblioteca Nacional de España

visión y ordenación, debiera adoptarse el procedimiento que se sigue en todas las organizaciones cuya abundancia de constantes disposiciones reclaman una perfecta inteligencia: numerar correlativamente, dentro de cada materia especial, las disposiciones que se dicten, para saber así las que se han expedido, y además desterrar la conclusión final de la mayoría de esas disposiciones de que quede anulado todo lo anterior que se halle en oposición á ellas. Este sistema es muy cómodo, pero muy contrario á un buen orden y una buena inteligencia. La última disposición debe señalar concretamente cuanto quede anulado de las anteriores.

No sabríamos ponderar las incalculables ventajas, en todos los órdenes, de una codificación general dentro de cada Ministerio como la que ha acometido el de Hacienda, sin ofender la comprensión de nuestros lectores, y así nos limitaremos á apetecer que aquel propósito no quede en proyecto, que sea pronto una realidad y que los demás Ministerios emprendan á su vez una obra semejante.

Hé aquí los expresivos motivos en que el de Hacienda se apoya, y luego la parte dispositiva del Real decreto:

La complejidad de las disposiciones legales; el diferente criterio que presidió su redacción; la confusión lamentable de leyes, decretos, Reales órdenes y Reglamentos que rigen en los distintos ramos de la Hacienda pública, hacen necesario proceder á su codificación, reuniendo en un cuerpo de doctrina aquellos preceptos fundamentales que informan las leyes tributarias y de contabilidad, los actos de gestión y el procedimiento.

Así lo entendieron ilustres antecesores, que, inspirándose en estas ideas, dictaron el decreto de 11 de Julio de 1873 y el Real decreto de 15 de Agosto de 1895, constituyendo Comisiones encargadas de redactar un proyecto de Código general de la Hacienda pública. Tan nobles esfuerzos se estrellaron en la práctica con dificultades invencibles, porque la importancia del asunto y la disparidad de criterio de las ilustraciones designadas para resolverlo, unida á la natural apatía de todas las colectividades, frustraron tan plausibles propósitos, sin que sea dado reproducir el pensamiento en aquella forma con fundadas esperanzas de mejor éxito.

Malógranse en ocasiones las ideas más afortunadas por la desproporción entre la grandeza con que se conciben y la pequeñez del molde que para su desenvolvimiento ofrecen las realidades de la práctica; y el Ministro que suscribe, atento á la necesidad imperiosa, y ganoso de satisfacerla, aspira á encerrar su pensamiento en límites más modestos, aunque reservándose, como la mejor garantía de eficacia, la plenitud de sus facultades, para vencer con energía toda resistencia y allanar los obstáculos que ofrezcan para su realización.

El éxito de toda iniciativa depende, en parte muy principal, del mantenimiento de una intervención decisiva de la entidad que la concibe en su desarrollo y aplicación; y para que sea rápido y eficaz su desenvolvimiento, hácese necesario compartir la labor con inteligencias capaces de secundarlas y que, aportando amplia libertad de criterio, tengan, sin embargo, deberes de subordinación que garanticen la asiduidad y constancia en el trabajo. De otra parte, si muy interesante es la ilustración y cultura relevantes de las que concurran á preparar el futuro Código general de Hacienda, lo es más todavía tratándose de materia cuya aplicación en la realidad dista mucho de ser exacto cumplimiento de seductoras teorías, aquella práctica que dá la experiencia y que sólo se aprende en el trato diario de las leyes y de las dificultades que su observancia determinan.

Impónese también señalar un límite á los trabajos; que no hay mejor estímulo para el abandono de los deberes que lo indefinido de los términos para cumplirlos, muy singularmente cuando la magnitud de la empresa produce desmayos en el espíritu que no le resuelven á acometerla.

Finalmente, es de rigor señalar aquellas bases fundamentales que habrán de servir de norma á los trabajos para su más fácil realización, y es, que un Código de Hacienda debe ser la ley fundamental de donde arranquen todas las disposiciones legales que en los diferentes ramos exijan las necesidades de los tiempos, legislación complementaria que en revisiones periódicas habrá de incorporarse á aquel cuerpo de doctrina.

Hé aquí el articulado del Real decreto:

Artículo 1.° Se crea una Junta compuesta de los Jefes de Administración de los diferentes ramos de la Central que al efecto se nombrarán, encargada de preparar el proyecto de Código general de la Hacienda. Dicha Junta será presidida por el Jefe de Administración de primera clase más antiguo de los designados, y actuará como Secretario un Jefe de Negociado de primera clase.

Art. 2.° Esta Junta desempeñará su cometido ajustándose á las siguientes bases:

A) Modificar la legislación vigente, corrigiéndose aquellas deficiencias que la práctica señale, y reduciendo las disposiciones á fórmulas sencillas que tengan ulterior desenvolvimiento en preceptos reglamentarios.

B) Agrupar, por funciones y materias, los preceptos legales, cuidando de consignar únicamente principios sustantivos independientes de la organización que en cualquiera tiempo se diere á los servicios.

C) Fijar y deslindar las atribuciones de los poderes legislativo, ejecutivo y judicial en materia de contabilidad, fiscalización y concesiones de créditos, refundiendo los preceptos contenidos en leyes de Presupuestos y otras especiales.

D) Ordenar y reformar las disposiciones que rigen en los ramos de Propiedades, Clases pasivas y Deuda pública, procurando reducir á fórmulas de general aplicación el casuitismo que ha motivado tantas disposiciones aclaratorias; y

Biblioteca Nacional de España

F) Redactar los nuevos reglamentos adaptados al proyecto de Código.

Art. 3.° La Junta terminará su cometido en el plazo de tres meses, á contar desde la publicación de este Decreto.

Bien está lo que dice el Ministro en su preámbulo, de que nada estimula tanto el abandono de los deberes, como lo indefinido de los términos para cumplirlos; pero nosotros pudiéramos agregar también que nada hay tan perjudicial para la consecución de una buena labor, como el no dar plazo suficiente para ella. Porque tres meses para la obra confiada, que es obra más laboriosa de lo que parece, es plazo á todas luces insuficiente. A menos que haya mucho adelantado...

LOS RETRASOS EN EL SERVICIO FERROVIARIO

La acentuación de las quejas por el retraso en el servicio de trenes de las líneas del Norte, ha determinado al Ministro de Obras públicas á la expedición de la Real orden que vamos á transcribir. Atribúyense aquellas deficiencias á carencia de locomotoras, á mal estado de éstas, que no consiente desarrollar las marchas que habrían de asegurar, á insuficiencias de material móvil para los transportes de viajeros y mercancías. Extiéndese el concepto á todas las Compañías en general, siquiera se especialice principalmente al Norte, y según las impresiones que se han exteriorizado, el Ministro se halla resuelto á exigir de las Compañías la inmediata adquisición de cuantos elementos sean necesarios para la prestación de un servicio regular.

Interesante es, en verdad, inquirir las verdaderas causas de los retrasos y hallarles el más pronto remedio, naturalmente que en donde las irregularidades se produzcan. La mayor seguridad en el servicio de los ferrocarriles reside en la extricta observancia de los itinerarios establecidos. En cuanto se produce la anormalidad síguese una verdadera perturbación en el servicio, y en el que todo se cuenta por minutos, esto es de una inconveniencia que huelga ponderar. La buena disposición á la corrección que hemos de suponer en las Compañías cuyo servicio deja que desear, y la presión que ejerza el Ministro á tal objeto, habrán de determinar un mejoramiento que realmente se hace ya imprescindible en algunas líneas, dado el defectuoso servicio á que se ha llegado.

Hé aquí la R. O. de Obras públicas de 1.° del actual.

«Los continuos retrasos que vienen observándose en la marcha de los trenes, así como las dificultades que se presentan para la rápida expedición y entrega de las mercancías, son deficiencias debidas en gran parte al hecho comprobado de no disponer las Compañías de ferrocarriles, y muy especialmente la del Norte, del material móvil, tanto de tracción como de transporte, necesario para verificar en buenas condiciones la explotación de su extensa red.

Es de urgente necesidad poner término á tal situación, que de día en día se agrava, tanto porque el tráfico sigue en progresión creciente, cuanto porque el material, y con especialidad el de tracción, sometido á un trabajo excesivo, y sin las debidas reparaciones, se hallará cada vez en peor estado para el servicio.

En su virtud, estimando llegado el caso prescrito en el art. 32 del vigente Reglamento de policía de ferrocarriles, y de acuerdo con lo que el mismo dispone, S. M. el Rey, etc., se ha servido ordenar:

1.° Que se otorgue á la Compañía del Norte el término de ocho días para que exponga lo que estime pertinente á la cuestión de que se trata.

2.° Que, transcurrido el plazo indicado, se fije por este Ministerio el número de máquinas, coches de viajeros y vagones de mercancías que deberá adquirir la Compañía del Norte, así como el plazo en que habrá de efectuarse la adquisición.

3.° Respecto á las demás Compañías de ferrocarriles, las correspondientes Divisiones darán cuenta á esa Dirección de las deficiencias que se observen debidas á falta de material y de las gestiones que hayan hecho para remediar aquéllas.

4.° Tan pronto como se reciban estos informes se procederá á fijar por este Ministerio el material que haya de adquirir cada Compañía.»

LOS CAMINOS VECINALES

Cultiva sin descanso el Ministro de Obras públicas sus proyectos acerca de los caminos vecinales. No se dá punto de reposo, tramita y hace tramitar con rapidez extraordinaria, y como se advierte que va derecho á la consecución del fin que se ha propuesto, el éxito es ya tangible.

Otra importante R. O. ha expedido dicho Ministro con fecha 3 del actual, en cuyo preámbulo se respiran satisfacciones por todas partes. No hace un mes, dice, que se solicitó el concurso de las provincias para la construcción de los caminos vecinales, y nadie fué sordo al llamamiento. Veintinueve provincias ofrecen auxilios superiores al 50 por 100 del coste de las obras, á más de la expropiación de terrenos. Esto supone en definitiva que el Estado ha de contribuir con el 40 por 100. En Francia, en el período de 1868-90, después de treinta y dos años de aplicar su ley fundamental de caminos vecinales, contribuyó el Estado á la construcción en proporciones crecidas. Habla muy alto en favor de nuestro pueblo lo que se apresta á realizar, no en treinta y dos años, sino en treinta y dos días. Hé aquí la parte dispositiva de la R. O., de la que resalta notablemente que al mes y medio de iniciada la cuestión de los caminos vecinales, se van á inaugurar las obras de 200 kilóms. en cada una de las veintinueve provincias, en conjunto de 5.800 kilóms.

1.° La R. O. de 5 del mes próximo pasado se cumplimentará en dos períodos: en el primero, quedarán incluídas las provincias cuyas Diputaciones se hayan comprometido á contribuir con

Biblioteca Nacional de España

más del 50 por 100 de su coste á la construcción de caminos vecinales, y formalicen su compromiso antes del día 15 del mes actual; y en el segundo, las que deseen entrar en concurso ú ofrezcan definitivamente, después de hoy, más del 50 por 100. Las obras del primer período se inaugurarán en la segunda quincena del corriente mes, y las del segundo, en la primera de Diciembre.

2.° Descontados los 200 primeros kilómetros del plan de cada provincia, la construcción de los caminos restantes de dicho plan se sujetará á amplia información pública, y además á lo que disponga la Ley del caminos vecinales, cuyo proyecto se presentará en breve á las Cortes.

3.° Tienen opción al primer período, según los datos recibidos en este Ministerio, las provincias siguientes: Alicante, Almería, Cáceres, Cádiz, Ciudad Real, Córdoba, Coruña, Gerona, Granada, Huesca, Jaén, León, Lérida, Logroño, Madrid, Málaga, Murcia, Orense, Oviedo, Palencia, Salamanca, Segovia, Sevilla, Tarragona, Teruel, Valencia, Valladolid, Zamora y Zaragoza.

4.° La formalización de los compromisos contraidos á que se refiere el párrafo primero, se llevará á cabo aceptando la Diputación provincial las condiciones del adjunto contrato, núm. 1, del que se dará cuenta en sesión de la misma, y se remitirá certificación del acta en que conste dicho acuerdo de aceptación.

5.° Si la Diputación provincial acordase ejecutar directamente las obras bajo la inspección de la Jefatura de Obras públicas, deberá substituir al contrato anterior el señalado con el número 2, según el que el Estado se compromete sólo á abonar la parte que le corresponde por kilómetro terminado de camino.

6.° Las dos informaciones públicas á que se refiere la R. O. del 5 del mes próximo pasado, se celebrarán á la vez, reduciendo el plazo á cinco días, y anunciándose en el *Boletín oficial* de cada provincia en cuanto la Jefatura de Obras públicas tenga reunidos los antecedentes necesarios.

7.° Las Diputaciones provinciales que no necesiten utilizar los auxilios que la Ley Municipal autoriza á los pueblos, pueden tomar á su cargo la obligación consignada para los Ayuntamientos en el párrafo 10 de la R. O. de 5 del mes próximo pasado, incluyendo los caminos en el plan provincial y las partidas correspondientes en el presupuesto de la provincia.

8.° Los Ayuntamientos que deseen remitir directamente sus ofertas de auxilio á este Ministerio, á más de dar cuenta á la Diputación respectiva, pueden hacerlo, y según sea su cuantía relativa se estudiará el medio de atender sus peticiones, en lo posible, para el segundo período, señalado para el mes de Diciembre.

TRANSPORTES DE ABONOS

En nuestro colega *Crónica de Vinos y Cereales*, leemos el siguiente artículo, cuya cuestión trataremos á nuestra vez en la próxima edición:

«Son generales los lamentos de los agricultores ilustrados cerca de los obstáculos que se oponen á la difusión por el país de los abonos, importantísimo resorte del acrecentamiento de la producción rural, pues es casi axiomático que una tonelada de aquéllos la triplica casi siempre.

Las fábricas de materias fertilizantes se multiplican, no obstante, lentamente, ante la dura necesidad de aumentar las cosechas, y lograron ya imprimir un movimiento comercial que suma al año 100.000 toneladas, por valor de 18 millones de reales.

Mas este espontáneo impulso regenerador se halla contrariado, más que por la rutina y la ignorancia de los agricultores, por la clasificación y tarifas de los transportes ferroviarios y por las prácticas de su aplicación.

En efecto; las materias fertilizantes que directamente, ó en combinación, se aplican como abonos, considéranse, por unas Compañías, como estiércoles; por otras, como productos químicos, y alguna las clasifica entre las drogas; pero todas se niegan á transportarlas en vagones cerrados y almacenarlas en muelles cubiertos, exigiendo alguna 2'50 pesetas por la lona que ofrece para cubrir la mercancía.

La diferente clasificación de los abonos trae como secuela en las varias Compañías una serie de tarifas, cambio de condiciones, de material, carga, etc., que inducen á confusión, imposible de aclarar por el expedidor más hábil, á favor de la cual puede deslizarse el abuso.

Afortunadamente, el R. D. de 30 de Septiembre del año último determinó lo que debe entenderse por abonos químicos y minerales, distinguiéndolos de los estiércoles, materias fecales, residuos, despojos de mataderos, pescados, algas y otros análogos, y desde tal fecha, es abusiva toda otra clasificación, más si se recarga el precio de estas mercancías, como sucede, en 25 á 50 por 100.

El mencionado decreto exige á los fabricantes que acompañen á las expediciones de abonos una factura en que conste la composición química, expresando el tanto por ciento del nitrógeno, ácido fosfórico y potasa que contienen; pero como estas materias son solubles y no se transportan en vagones cerrados, se altera su composición con la humedad atmosférica durante el transporte, haciendo incurrir al expedidor, inocente, en las multas que establece el mandato legal, y perjudicando su honradez.

Por otra parte, tanto porque nuestras Compañías de ferrocarriles aplican tarifas que no se compadecen con el valor de la mercancía de que tratamos, como porque no han establecido bonificaciones para los largos recorridos, resultan carísimos los abonos en los puntos de su aplicación, á cuyo favor se sostiene una importación igual al 90 por 100 de los fabricados en España.

No se pretende, ciertamente, el transporte gratuito, como existe en Portugal, sino la adopción de tarifas análogas á las establecidas en las naciones donde se persigue por todos el fomento agrícola.

Biblioteca Nacional de España

En Francia se pagan á 0'08 por tonelada y kilómetro hasta 25, y hasta 50, solamente 0'04, siguiendo en disminución, según mayor recorrido. El vagón completo en Alemania cuesta 1'60 pesetas por ton. y 25 kilóms. y llega hasta 11'16 pesetas en 500 kilóms.

El recorrido de 794 kilóms., que hay desde Valencia á Badajoz, cuesta 39'10 ptas. por cada tonelada; en Francia solamente se pagarían 15'18 pesetas por igual distancia.

El acarreo de los ácidos necesarios para la confección de los abonos químicos por los 338 kilómetros que separan á Zaragoza de Barcelona, según la tarifa especial núm. 7, cuesta 18 ptas.; en Francia, se pagaría por igual recorrido 16'76 francos, y 8'88 en Bélgica solamente, retornando gratuitamente los envases.

Así se facilita en esos países el que puede llamarse el pan de la agricultura.

Conocidos los principales obstáculos que se oponen entre nosotros á la difusión de los abonos, fácilmente se encuentra el remedio. La opinión de los fabricantes y agricultores se sintetiza:

1.° En la unificación de la clasificación de los abonos, con arreglo al R. D. de 30 de Septiembre último.

2.° En que los estiércoles se transporten á coste y costa, y los abonos químicos en vagones cerrados.

3.° Que la tarifa aplicable á éstos sea la de 0'03 por ton. y kilóm. desde 1 á 25 kilóms.; de 0'02, de 25 á 300; de 1'75, desde 300 á 500 ó más kilómetros.

4.° Que esta tarifa diferencial bonificada se adopte por todas las Compañías.

5.° Que se rebajen en un 50 por 100 las actuales tarifas de los ácidos aludidos y se retornen gratuitamente sus envases.

6.° Que paguen las Compañías las multas preceptuadas por el decreto mencionado, cuando se demuestre que las mermas y alteraciones de los abonos químicos procedan de faltas de policía.

Es muy humano que las Compañías ferrocarrileras se opongan á la unificación de tarifas, alegando que no fué igual el coste de construcción de sus líneas, y que no tienen establecidas las máximas á que les dan derecho las condiciones de su respectiva concesión; pero así como otorgan tarifas especiales bonificadas á algunas mercancías para favorecer la explotación de ciertos industriales (con perjuicio de otras análogas, por cierto) para encontrar compensación gananciosa en el desarrollo del tráfico, análogamente obtendrían del mayor movimiento de abonos reintegro pingüe á la rebaja, además del beneficio que reportarían del transporte de la producción, acrecentada con el empleo de las materias fertilizantes.

Las Compañías, los agricultores y el país, resultarían beneficiados si se llevaran á la práctica las anteriores peticiones.»

ASUNTOS VARIOS

Depósitos francos.—En el Consejo de Ministros del día 3 del actual, sometió el de Hacienda y aprobó el Consejo un proyecto de ley acerca de depósitos francos, que será presentado á las Cortes en la próxima reunión. Naturalmente no es conocido el texto de esta creación; pero sin embargo, en cuanto han tenido conocimiento del proyecto en Valladolid ya se han apresurado allí á telegrafiar y á sacar á relucir la inminente ruina de la agricultura castellana. Es mucho cuento ya lo que viene ocurriendo con Valladolid en cuanto se trata de dar satisfacción á legítimas necesidades de diversas é importantes regiones y de procurar el desenvolvimiento de industrias y comercios establecidos y á establecer. A cada intento de esta naturaleza se saca el espantajo de la ruina de la agricultura castellana, esgrimido por adelantado cuando todavía se desconocen los términos de la creación, y así nos vamos pasando los años con el constante veto á todo de los señores de Valladolid, para quienes la nación debe reducirse á los intereses de aquella y provincias limítrofes, que nada ha demostrado todavía que corran los riesgos tan empeñadamente supuestos.

Hemos dicho más de una vez y hemos de repetirlo hoy, que ya es cuestión de que los Gobiernos vayan resueltamente á las creaciones que esté aconsejado establecer en beneficio de regiones necesitadas ó susceptibles de mejoramiento y que no originen perjuicios reales á otras, quebrantos efectivos.

La implantación de esos proyectos no ha de ser por sorpresa. En las Cámaras han de conocerse y analizarse y discutirse, y allí, pues, será caso de demostrar los perjuicios é inconvenientes que puedan entrañar; y si quedan revelados y patentizados, retírense en buen hora. Pero acábese de una vez con el sistema de gritar y de protestar y de argüir ruinas y de oponerse á todo, cualesquiera que sea el proyecto desde el momento mismo que se inicia; que el gritar no supone ciertamente tener razón.

Las maniobras y los ferrocarriles franceses.—A la terminación de las recientes grandes maniobras del Sudeste de Francia, una importante porción de las tropas de los 14.° y 15.° cuerpos de ejército, correspondiente á las guarniciones más alejadas del campo de operaciones, debía reintegrarse á ellas por ferrocarril el 17 de Septiembre. Tratábase de 900 jefes y oficiales, 28.000 hombres y 800 caballos, siendo la gran dificultad el transporte sobre la gran línea de Lyon á Marsella, la más importante de Francia, ya que en ella el servicio público es extremadamente activo. El embarque había de hacerse en las estaciones de Montelimar, Châteauneuf sur Rhône, Donzere y Pierralatte, desprovistas de vías y muelles espaciosos para operaciones de alguna importancia. Los trenes no podían formarse en dichas estaciones, habiendo de llevarlos vacíos

Biblioteca Nacional de España

desde otras para ocuparlos al paso. Pues bien; estas operaciones empezadas á las cuatro de la mañana y terminadas por la noche, se han verificado con entera rapidez y método, y los 29 trenes especiales intercalados entre los de servicio ordinario han abandonado las estaciones de salida con una exactitud militar.

En el propio día 17, la Compañía de Orleans hubo de asegurar la dislocación de tropas de las maniobras del Centro. Durante aquel día y la noche había que embarcar en seis estaciones, de ellas una sola habilitada al efecto, y transportar la totalidad del efectivo por líneas de vía única, de accidentado perfil y sin interrumpir el servicio público, 700 oficiales, 21.500 hombres, 600 caballos y 40 carruajes. Excepto en la estación de Puy-Imbert, dotada de muelle militar, á las otras cinco pequeñas estaciones hubo que enviarles los trenes de material vacío. Esta organización originó un movimiento de 35 trenes vacíos. El movimiento total ha sido de 62 trenes, requiriendo cerca de 1.000 vagones. Las dos principales líneas utilizadas eran las de Limoges á Clermont-Ferrand, de vía única en 200 kilóms. con rampas de 25 m/m. y de Limoges á Gannat, de vía única asimismo de 200 kilómetros y con rampas de 15 m/m. Todas las operaciones y transportes se han realizado extrictamente á sus horas sin el menor incidente.

Nos parece que estará de más ponderar la importancia del servicio realizado por las Compañías de París-Lyon-Mediterráneo y de París-Orleans.

Ferrocarril de Alcázar de San Juan á Mora de Toledo.—Según comunican de Mora de Toledo, el concesionario del ferrocarril mencionado ha estado recorriendo los pueblos que serviría este nuevo camino de vía estrecha y que son, después de Alcázar, Herencia, Camuñas, Villafranca, Madridejos, Consuegra y Mora de Toledo. Esta línea quiere ser un puente para pasar de la línea de Madrid á Alicante á la de Madrid á Ciudad Real; pero nosotros no le podemos conceder más alcance que la de un ramal de afluencia á cada una de las dos líneas mencionadas para la zona que se halla situada entre ellas.

No sabemos qué decir respecto de las probabilidades de construcción del ferrocarril mencionado, porque aunque es de corta extensión y de fácil realización, desconocemos la existencia de entidad contando con los elementos necesarios. A menos que los pueblos interesados, en la visita de ahora del concesionario, le hayan hecho ofrecimientos de importancia.

Relaciones comerciales franco-españolas.—Leemos en la prensa francesa: «La *Unión para el mejoramiento de los cambios comerciales entre Francia y España*, cuyo presidente es Mr. Lourtiers, senador y antiguo Ministro del Comercio y de la Industria, acaba de constituir su Comité definitivo. El fin que se propone, y que alcanzará seguramente, indícalo bien claramente su título; reanudar con nuestros vecinos del otro lado de los Pirineos una conversación económica destinada á preparar el terreno á un acuerdo tan liberal como sea posible y basado en ventajas recíprocas.

El *modus vivendi* establecido en 1.° de Febrero de 1892 y renovado el 30 de Diciembre del año siguiente, ha sido perjudicial á los intereses de las dos naciones amigas. Una disminución en los cambios, cada día más acentuada, se viene manifestando desde hace diez años. Francia ha visto escapar el mercado español á sus productos manufacturados á causa de los exhorbitantes derechos con que se hallan gravados, y que se elevan hasta tres y cuatro veces el valor intrínseco de la mercancía; por contra España ha perdido el mercado principal para sus vinos.

Importa pues en el más alto grado, trabajar para obtener una modificación razonable de las disposiciones legislativas, á las que hay que atribuir una situación tan grave. Esta modificación será impuesta, en cierto modo, por los impulsos de la opinión que á ambos lados de los Pirineos no tardará ciertamente en producirse. El ejemplo de la convención franco-suiza está presente para indicar el camino á seguir y para demostrar los magníficos y provechosos resultados, á los que la iniciativa privada puede aspirar cuando sabe asociar juiciosamente los esfuerzos y las buenas voluntades.»

Tranvía á vapor de Madrid á Colmenar Viejo.—Según testimonio de un colega, parece que hay el propósito de ensalzar ahora las ventajas como negocio de este tranvía que por tantas vicisitudes ha pasado, y de hacer resaltar la actividad de los trabajos de construcción que dice lleva á cabo una Empresa belga que ha salido á escena y de cuya razón social nadie ha podido darnos noticia.

Sin duda á ello obedecen los sueldos publicados en varios periódicos haciendo el reclamo del tranvía, el cual, según fidedignos informes que poseemos, trátase de llevarlo á cabo por medio de un sistema que pudiera llamarse de «empréstito forzoso».

No podemos ser más explícitos, pero si el aludido medio dá resultados, el coste del tranvía tiene que resultar muy exagerado y la construcción hacerse con tanta lentitud, que seguramente no estará terminada en los primeros meses del año próximo, como aseguran los sueltos oficiosos, ni quizá á mediados de 1905.

Publicidad y discusión de nuevas tarifas.

Mercancías diversas.—En 1.° de Octubre empieza á regir la nueva tarifa esp. núm. 3, p. v., de la Compañía de Salamanca á la frontera. Establece: para los abonos por vagón de 10 toneladas, baldosas, baldosines, tejas, ladrillos, cal, yeso y cemento por v. de 10, hierro viejo por v. de 10, horrijas por v. de 3, leña picada y en tronco por v. de 8, patatas embaladas por

Biblioteca Nacional de España

v. de 10, sal en sacos por v. de 10 y trapos viejos por v. de 7, el tipo de 0'07 por ton. y kilómetro; para el arroz por v. de 10, carbones por v. de 8, cisco en sacos por v. de 6, cortezas para tenerías, en sacos, por v. de 6, hierro en barras, planchas, llantas y productos de fragua no expresados por v. de 10, maderas de carretería por expedición de 1.000 kilogs., pimentón molido por v. de 10 y sal en sacos por expedición de 1.000 kilogramos, el tipo de 0'08 por ton. y kilóm.; para las aceitunas en banastas ó barriles por expedición de 1.000 kilogs., arroz por expedición de 1.000 kilogs., azúcar por v. de 10, bacalao por v. de 10, castañas verdes por expedición de 1.000 kilogs., cueros sin curtir y al pelo por expedición de 1.000 kilogs., hierro en barras, planchas, llantas y productos de fragua no expresados por expedición de 1.000 kilogs. y pimentón molido por expedición de 1.000 kilogs., el tipo de 0'09 por ton. y kilóm. Se exige un mínimo de recorrido de 50 kilóms. ó pagando por él. Carga y descarga por los interesados en las remesas por vagón; posibilidad de exceder en tres días los plazos reglamentarios.

Leña de encina.—En esta fecha empieza á regir la tarifa esp. N. M. núm. 18, p. v., combinada entre el Norte y M. Z. A., estableciendo para la mercancía del título los precios siguientes desde estaciones de la línea de San Juan de las Abadesas á Badalona: San Juan de las Abadesas, ptas. 8'20 ton.; Ripoll, 7'55; San Quírico, 6'80; San Feliu de Torelló, 6'25; Manlleu, 5'75; Vich, 5'15. Las estaciones intermedias disfrutarán de estos precios. Exíjese vag. de 8 tons. ó pagando por ellas. Carga y descarga por los interesados. Posibilidad de exceder hasta el doble el plazo para poner la mercancía á disposición del consignatario.

Géneros frescos en la red del Norte.—Esta Compañía ha publicado una nueva edición de su importante tarifa esp. núm. 2 de g. v., que se refiere al transporte por las líneas de aquella vasta red, de géneros frescos y comestibles. Empezará á regir la nueva tarifa en 1.° de Noviembre, y con relación á la actual las principales innovaciones consisten: en la creación de un precio de ptas. 195 ton. de Coruña á Hendaya y de 280 de Coruña á Barcelona; en la creación de precios especiales para caza, conejos caseros, hongos ó setas frescas y volatería muerta, en jaulas, cajas ó canastas, desde las estaciones de Bell-lloch á Sabadell sobre Barcelona, variando los precios desde ptas. 47'60 en Bell-lloch á 9'70 en Sabadell; en la creación de precios especiales para frutas y legumbres frescas y hortalizas, en sacos, cajas ó banastas, desde las estaciones de Aldaya á Utiel sobre Valencia, variando los precios para las frutas desde 2 ptas. ton. en Aldaya á 22 en Utiel, y para las legumbres frescas y hortalizas de 1'60 en Aldaya á 17'60 en Utiel; y en la creación de precios especiales para volatería viva, en jaulas de madera, y huevos, desde las estaciones de Bell-lloch á Sabadell sobre Barcelona, variando los precios desde 47'60 en Bell-lloch á 9'70 en Sabadell.

Pescados frescos.—Desde 25 de Julio rige la nueva tarifa M. N. núm. 11, g. v., combinada entre el Norte y M. Z. A. relativa á transportes de pescado fresco ó salpresado, escabeches, ostras y demás mariscos, estableciendo el precio de 200 ptas. tonelada desde Alicante y Cartagena á Barcelona núm. 2, cual precio pueden tomar las estaciones intermedias.

Aunque estos transportes sólo deben efectuarse en todo el recorrido por los trenes de viajeros con carruajes de las tres clases, las Compañías se proponen efectuarlos del siguiente modo, cuando las expediciones vayan destinadas precisamente á Barcelona: desde Alicante á Valencia por el mixto, desde Valencia á Tarragona por el correo y desde Tarragona á Barcelona por el expreso. Desde Cartagena á Chinchilla por el correo, para continuar por el mixto á Valencia; desde Valencia á Tarragona por el correo y desde Tarragona á Barcelona por el expreso. Las expediciones de atún y escabeches se transportarán únicamente por los trenes con coches de todas clases.

—Para los mismos transportes quedó establecida desde 10 del pasado Julio la nueva edición de la tarifa esp. M. N. Z. O. núm. 1, g. v., combinada entre las Compañías de Zamora y Orense á Vigo, Norte y M. Z. A. creando lo siguiente:

§ I. Almejas, cangrejos, caracoles, centollas ó mayas, escabeches, mejillones, ostras, sardinas y percebes. De Vigo y Pontevedra á las estaciones siguientes: de Laguna á Aranda, ptas. 174 ton.; Vadecondes á Osma, 199; de Quintanas de Gormaz á Almazán (M. Z. A.), 224; Coscurita, 227; y Morón de Almazán á Ariza, 249.

§ II. Pescados frescos no comprendidos en el párrafo anterior. De Vigo y Pontevedra, á:

Laguna á Aranda.	ptas.	235	tonelada.
Vadecondes á Osma. . .	»	256	»
Quintanas á Almazán. .	»	281	»
Coscurita.	»	284	»
Morón á Ariza.	»	308	»

Por vía Valladolid pueden tomar estos precios las estaciones intermedias.

Aunque estos transportes sólo deben hacerse por los trenes mixtos, las Compañías se proponen efectuarlos por los trenes correos para los destinos que crean necesario, cuando las atenciones del servicio lo permitan. Caso de que, por cualquier circunstancia, no se realizase el transporte por tren correo, el consignatario no tendrá derecho alguno á reclamación por retraso, siempre que la conducción se hubiere verificado por el primer tren mixto que salga de la estación de procedencia tres horas después de la facturación; como tampoco tendrá derecho á reclamación alguna si, transportándose la expedición por tren correo en una parte del trayecto, no pudiese continuar en el mismo tren hasta la estación de destino. Las expediciones de *atún* y *escabeches* se transportarán únicamente en los trenes mixtos.

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

Biblioteca Nacional de España