AÑO XVII **Madrid 8 de Agosto de 1903.** NÚM. 722.

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 servicio de ferrocarriles.—Los ferrocarriles españoles en el primer semestre 1903.—Concierto del impuesto de transportes.—Anuario de ferrocarriles.—La Compañía de Medina á Salamanca en 1902.—Billetes de ida y vuelta.—El ferrocarril de Castejón á Olvega.—Vías del puerto de Barcelona.—Subasta de la línea de Vitoria á Salinas.—Ferrocarril de Manresa á Berga.—Personal de ferrocarriles del Estado.—Publicidad y discusión de nuevas tarifas: Unión de tarifas. Carbón mineral y coke. Mercancías en general.

EL SERVICIO DE FERROCARRILES

Bien está dando pretexto la catástrofe del Najerilla al señor Ministro de Obras públicas, para demostrar una especial preocupación por el servicio de ferrocarriles. Dos Reales órdenes más hay lugar de registrar hoy, consecuencia de aquel tremendo accidente, y de esperar es que los resultados de esta preocupación, que tenemos todos los motivos para creer que no supera á la que igualmente embarga á las Compañías, se traduzcan por una aceleración en el perfeccionamiento del servicio de los ferrocarriles, que vaya restando la inculpación de tan sensibles desgracias á las deficiencias de aquél, siempre argüidas, erróneamente en muchos casos, exactamente en tantos otros, como las mismas Compañías son las primeras en reconocerlo.

Los ferrocarriles extranjeros han alcanzado el grado máximo del perfeccionamiento; en todos los órdenes de su servicio se hallan á gran altura, y no hay manera, pues, de imputarles deficiencias. Sin embargo, los accidentes sensibles se producen en ellos con la más lamentable frecuencia.

Pero nuestros ferrocarriles no alcanzan aquellas excelencias de habilitación y de organización, y en tanto no las consigan, siempre hallarán la condenación en las deficiencias, que bien demuestran las ocurrencias del extranjero que, aun no habiéndolas, también se producen los accidentes ferroviarios.

Nadie como las propias Compañías tiene tanto interés en que el servicio se llene con la mayor perfección posible, de suerte que se alejen las posibilidades de accidentes. Catástrofes de la cuantía de la del Najerilla, aun cuando concurrieran todos los atenuantes, son de los que apabullan á una Compañía en el orden moral y el material. Porque son golpes muy rudos, nosotros abrigamos la creencia de que en el Norte han debido ejercer tal impresión, que todas las atenciones á la explotación le parezcan pocas para asegurarle el mejor funcionamiento; y en las demás Compañías, de análoga manera impresionadas, ha de suceder lo mismo.

La más importante R. O. de las dos que acaban de aparecer, es la relacionada con el trabajo del personal. En veinticinco ocasiones se ha ordenado la misma información, que de nada ha servido por lo visto, siendo necesario que un nuevo accidente haga de actualidad el examen de las diversas cuestiones que encierra el servicio de ferrocarriles. Vale la pena de llevar también á término la que se refiere al excesivo ó llevadero trabajo del personal, de puntualizar la exactitud ó exageración que pueda haber en este importantísimo extremo del servicio, en todas ó en alguna Compañía determinada, buscando y hallando la manera de remediar.

He aquí las dos Reales órdenes de referencia, de fechas 31 de Julio la primera y 1.° de Agosto la segunda. En esta última se advertirá el tanto de desagravio á las Divisiones por la creación de la Junta especial con absoluta independencia de ellas:

Ilmo. Sr.: Hay un punto, en cuanto se refiere á la organización y movimiento de los ferrocarriles, que, guardando el más estrecho enlace con la seguridad de los servicios, y, por tanto, con gravísimas cuestiones de humanidad y orden público, relaciónase también, de manera no menos fuerte é íntima, con los grandes problemas sociales de nuestro tiempo: ¿Hállanse aquellos servicios dotados del necesario personal para que cada agente disfrute del indispensable descanso?

Al día siguiente de casi todas las tragedias fe-

Biblioteca Nacional de España

rroviarias, y después, en el curso de los procesos judiciales, ha solido aparecer la responsabilidad, más que jurídicamente establecida, lastimosamente representada.

Pobres, pobrísimos empleados, resistiendo el sueño, el frío ó el calor en la larguísima faena, desempeñando las más diversas y aun opuestas funciones, sin reparación conveniente á la fuerza muscular, sin reposo adecuado á una saludable lucidez de espíritu, han dado más de una vez, con la confesión de su aturdimiento y con la declaración de su forzosa impericia, la clave de tremendas catástrofes.

Aun prescindiendo de la acción tutelar, que nadie discute ya al Estado en beneficio de las clases menos defendidas en la lucha social, aun apartándose de todo motivo humanitario y de sentimiento, cosa imposible en países civilizados, aun asimilando el hombre con despiadado espíritu positivo á los elementos materiales de trabajo, todavía el interés de conservación por la máquina humana no podría ser inferior al que inspiran la locomotora y el rail, la traviesa, el puente, el hilo telegráfico. Exígese que el material de una obra, el acero de que están formadas las vigas de un puente no *trabaje*, sino dentro de límites prudentes y siempre muy inferiores á la resistencia de que es capaz, á fin de asegurar á todo evento la estabilidad de la construcción; y para lograr tal resultado y para evitar que abusivamente se someta el metal á esfuerzos excesivos que pudieran causar la ruina de la obra, velan las Leyes, los Reglamentos, las Autoridades, los empresarios. ¿Cómo olvidar entonces la fatiga fisiológica y moral del obrero, sometido á las más altas presiones del trabajo y convertido por ellas en un ser inconsciente é irresponsable, capaz de ocasionar, en un instante de agotamiento nervioso ó de absoluto vacío mental, el más grande de los desastres?

Por humanidad, por interés público, por cuidado de los servicios y por observancia de la Ley, viniendo en favor, que no en daño, de las mismas Empresas, es indispensable que el trabajo de los ferrocarriles se regularice y ordene en condiciones de moderación, de prudencia, de posible responsabilidad.

En atención á lo expuesto, S. M. el Rey (que Dios guarde) se ha servido disponer que por la Dirección general de Obras públicas, utilizando los datos ya recopilados y adquiriendo los que, como complemento, estime necesarios, se proceda á un detenido y completo estudio de la organización y demás cuestiones relativas al personal que en nuestros ferrocarriles tiene á su cargo los servicios relacionados con la seguridad de la explotación; comprobando si el personal aludido reune condiciones de capacidad y aptitud, y si, dado el número de horas que cada empleado, agente ú obrero tiene que dedicar á las diferentes funciones que constituyen la totalidad de su servicio, puede estimarse que disfruta del descanso indispensable para el buen desempeño de su cargo; y, finalmente, adoptando ó proponiendo en su caso, como resultado de sus investigaciones, si á ello hubiere lugar, las disposiciones conducentes á la consecución de los fines indicados.

Ilmo. Sr.: Para facilitar los trabajos de la Junta creada por Real decreto de 6 del pasado y encargada de una inspección extraordinaria en nuestros ferrocarriles, parece conveniente el determinar puntos de investigación y materia cierta de examen.

Aparte las propias y grandes iniciativas de la Junta, pueden muy bien contribuir á la mayor rapidez de ellas, algunas prevenciones encaminadas á evitar toda incertidumbre y toda excesiva complejidad.

En primer término, ha de quedar bien establecido el carácter de esa función inspectora; por temporal y extraordinaria que ella sea, no ha de moverse en campo opuesto al de la inspección permanente. Sería injusto y ofensivo el prescindir de factor tan importante y serio como el que representan las Divisiones de ferrocarriles. Una y otras funciones son compatibles y bien llevaderas á su mismo fin. Utilizando la Junta los numerosos documentos existentes en las Divisiones, especialmente las Memorias redactadas por las mismas dando cuenta del estado de las líneas en 1.° del mes corriente, y sirviéndose también del personal de esos organismos, cuando necesario le parezca, no será perdido ningún esfuerzo y fácilmente podrá llegarse á una obra rápida en el tiempo y de mucha persistencia en los resultados.

Con esos medios de información, la Junta no tendrá que someterse á la rebusca del detalle, tremenda labor dada la extensión de nuestra red ferroviaria. Libre para recogerlos y para contrastarlos de por sí, si ello cree que conviene á la más perfecta unidad de su labor, puede, sin embargo, sentirse aliviada de tan fatigoso trabajo. Fuentes de múltiples complementarios informes, serán siempre las Divisiones. De ese modo la atención de la Junta podrá elevarse á las cuestiones de verdadera importancia relacionadas con la seguridad de la explotación; estudiar en plazo relativamente breve las deficiencias que existan en tan importante materia, y formar y proponer sin demora el plan que á su juicio debe seguirse para ponerles término en el más breve plazo posible.

Pues si bien no es posible, sin olvido de todo sentido práctico, pretender que de momento, y como por arte maravilloso, se transformen nuestras líneas férreas igualando ó superando en comodidad, lujo y ornato á las que cruzan el territorio británico, francés ó alemán, y para alcanzar tal ideal cabe conceder plazos prudentes; con los defectos que afecten á la seguridad, no puede en modo alguno transigirse y es indispensable de todo punto su corrección inmediata.

En atención á lo expuesto,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que se manifieste á la Junta nombrada en cumplimiento del Real decreto de 6 del pasado para

Biblioteca Nacional de España

efectuar una inspección general y extraordinaria en nuestros ferrocarriles:

1.° Que para el mejor desempeño de su cometido puede utilizar en la medida que estime conveniente los datos y noticias que obren en las Divisiones de ferrocarriles encargadas de la inspección normal ú ordinaria de aquellas vías; y muy especialmente las Memorias que referentes á sus deficiencias han redactado recientemente, cumpliendo órdenes de la Dirección general de Obras públicas. Y asimismo puede disponer del personal de dichas dependencias, como auxiliar para sus operaciones cuando lo juzgue necesario.

2.° Que el informe en que, con arreglo al artículo 2.° de la mencionada disposición, debe la Junta dar cuenta del resultado de su investigación, habrá de comprender cuantas faltas, deficiencias y abusos se observen, tanto en la construcción de las líneas, como en su explotación y en la organización de los servicios, trazando como complemento un plan de las reformas necesarias para corregir los defectos observados, con indicación de los plazos dentro de los cuales podrá prudencialmente exigirse á las Empresas que realicen aquéllas.

Aparte otros extremos que la Junta estime conveniente tratar, se examinarán precisamente las siguientes cuestiones:

Infraestructura.—Si los desmontes, terraplenes y túneles, y los puentes, viaductos y demás obras de arte, ofrecen garantías de seguridad, y en caso negativo, cuáles sean las reformas que deban realizarse.

Superstructura.—Si las traviesas, las rieles, bridas de unión, pasadores y demás elementos de la vía, se hallan en buen estado, y si el balasto es de buena calidad y mide el volumen necesario, formulando en su caso la propuesta que estime conveniente, con detalle de las sustituciones y complementos que conceptúe precisos.

Consignará también si procede para determinadas secciones la adopción de un sistema de vía más resistente que la actual, como preliminar indispensable para que los trenes circulen á mayor velocidad que aquella con que hoy marchan, y si las necesidades del tráfico aconsejan la instalación de la doble vía en algunos trayectos.

Material móvil (de tracción y de transporte).—Si existe todo el estipulado en el pliego de condiciones de cada concesión, se halla en buen estado de servicio y es suficiente para las necesidades del tráfico.

Caso de que así no sea, se consignará la clase y número de unidades que las Compañías deberán adquirir y el plazo en que podrán realizar su adquisición.

Inspección del Gobierno.—Si á su juicio se halla bien organizada, y, en otro caso, en qué términos sería conveniente reformarla para que su gestión resulte eficaz y fructífera.

3.° La Junta deberá desempeñar su cometido en el plazo de tres meses como máximo.

LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES
EN EL PRIMER TRIMESTRE 1903

Se ha contenido un tanto la progresión de las recaudaciones de las Compañías de ferrocarriles; pero de todos modos subsiste el aumento sobre 1902, no debiendo olvidarse que, de algunos años á esta parte, en cada uno se han registrado notables aumentos sobre el anterior, que algún período ha de llegar en que la situación sea estacionaria, y ya sería satisfactorio mantenerse en la alcanzada. Sin perjuicio de que creemos que los ferrocarriles españoles, explotados con el espíritu de liberalidad en las percepciones en que vienen inspirándose las Compañías, unas más acentuadamente que otras, son susceptibles de experimentar recaudaciones todavía bastante superiores á las alcanzadas, no podemos olvidar que esto no es labor de un día, que no siempre se estará subiendo, y que han de sobrevenir los períodos de estacionamiento, de descenso aun, siquiera se recupere después lo perdido. Ha sido mucho respingo el que han dado las recaudaciones ferroviarias, para que ahora pueda alarmar en lo más mínimo el alto hecho en la progresión de los ingresos.

Al 1.° de Julio registraba el Norte en los 3.656 kilóms. que cuenta, una recaudación de ptas. 51.183.090, con el satisfactorio aumento, sobre igual período de 1902, de ptas. 1.502.634, equivalentes á 411 por kilóm.

Los ingresos de M. Z. A. (3.650 kilóms.), en la misma fecha, alcanzaban á ptas. 49.689.957 contra 48.827.652 en 1902. Aumento, 862.395, ó sean 236 por kilóm.

Los Andaluces (1.067 kilóms.), registraban ingresos en 1.° de Julio por ptas. 10.525.251, experimentando pérdida de 197.139 con relación á 1902, en cuyo descenso hay que apreciar, por la parte que contribuya, la concurrencia de las líneas del Sur de España.

Al 1.° de Julio, la red de M. C. P. y O. (777 kilómetros), productos por ptas. 3.703.033, con aumento sobre 1902 de ptas. 220.218, ó sean 283 por kilóm.

Medina á Zamora y Orense á Vigo, registraba al 30 de Junio en los 299 kilóms. de su red, pesetas 1.701.599, con aumento de 137.293 sobre 1902, equivalentes á 459 por kilóm.

El Sur, cuya explotación es hoy de 316 kilómetros, siquiera la propiedad de 18 sea de otras entidades, registraba al 1.° de Julio pesetas 2.135.000, con aumento sobre 1902, de 326.838 (1.034 por kilóm.)

La Robla á Valmaseda y Luchana (312 kilómetros), contaba al 30 de Junio productos por pesetas 1.085.973, con aumento de 18.252 sobre 1902 (58 por kilóm.)

Zafra á Huelva (180 kilóms.), ptas. 1.136.553 al 1.° de Julio, siendo el aumento sobre 1902 de ptas. 139.435, ó sean 774 por kilóm.

De suerte que entre las ocho Compañías nombradas (las demás importantes no dan noticias

Biblioteca Nacional de España

de su recaudación, ó lo hacen con gran retraso), representando una extensión de 10.257 kilómetros, registraban aumento de ptas. 3.009.926 en el primer semestre de 1903, comparando con el análogo de 1902.

DERECHOS DEL IMPUESTO DE TRANSPORTES

Por una Real orden de 15 del pasado Junio, se ha dispuesto lo siguiente, relativamente á la antigua cuestión del impuesto de transportes de viajeros en los servicios ferroviarios, tranviarios, etc., de corta exensión.

Pasado á informe de la Sección de Hacienda del Consejo de Estado el expediente instruido para que se autorice provisionalmente el concierto con las Compañías de f. c. y tranvías en los trayectos en que el precio de cada billete no exceda de ptas. 0'50, dicho alto Cuerpo, con fecha 26 de Mayo último, lo ha evacuado en los siguientes términos:

Excmo. Sr.: Con R. O. fecha 11 del mes actual ha remitido V. E. á informe de esta Sección el adjunto expediente, del cual resulta que la Dirección general de Contribuciones ha hecho un estudio de las disposiciones dictadas para la exacción del impuesto sobre las tarifas de viajeros en f. c., tranvía, ripperts, etc., desde que se estableció por la ley de 25 de Junio de 1864 hasta la vigente ley de transportes de 20 de Marzo de 1900, con el propósito de concretar una fórmula legal que permita ó haga posible el cobro del impuesto respecto de los billetes que expenden las Empresas que, aun percibiendo más de ptas. 0'50 por su recorrido total, los billetes correspondientes á varios de sus trayectos tienen precio inferior á la expresada cantidad. En tales casos, la escasez, y á veces la falta de moneda fraccionaria, cuyo valor sea equivalente al del impuesto, hace imposible su recaudación por las Empresas, y así acontece con la Compañía del tranvía de Madrid á El Pardo, recientemente establecida. Antes había surgido la misma dificultad con el tranvía del Bajo Ampurdán (Gerona), y hubo necesidad de autorizar el concierto con la Empresa por R. O. de 20 de Diciembre de 1899 y 25 de Junio de 1900, en cuyos precedentes se apoya la Dirección general de Contribuciones para proponer á V. E. que, ínterin se reforma el art. 5.° de la ley de 20 de Marzo de 1900 en el sentido de autorizar el concierto con las Compañías que no cobren una cantidad superior al límite de ptas. 0'50 más que en un reducido número de billetes, se conceda este derecho á la del tranvía de Madrid á El Pardo y á cuantas se hallen en idénticas circunstancias respecto de los billetes que no excedan de ptas. 0'50 y exigiendo el impuesto en su integridad en los billetes cuyo precio exceda de dicha cifra. Con esa propuesta se muestran conformes la Intervención general y la Dirección de lo Contencioso. La Sección ha examinado el asunto, y entiende, como los demás Centros que antes han informado, que se hace necesaria la reforma del art. 5.° de la ley de 20 de Marzo de 1900, cuyo texto literal dificulta la exacción del impuesto de transportes en los f. c. que hacen el recorrido por trayectos cuyas tarifas de precios son inferiores á ptas 0'50. Al dictarse la ley eran muy pocos los que se hallaban en esas condiciones, y tal vez por ello se limitó la facultad de cobrar el impuesto mediante concierto con las Empresas á las que, por su total recorrido, no percibían más de 0'50 ptas. Pero recientemente se abrió al servicio público el tranvía de vapor de Madrid á El Pardo, que, aun cuando por todo su recorrido cobra algo más de los 0'50, son muchos los billetes que expende para trayectos más cortos, por los cuales percibe menos de aquella cantidad, surgiendo con tal motivo la dificultad de cobrar al pasajero el importe exacto del impuesto que le corresponde satisfacer por no haber en circulación moneda de cobre divisionaria suficiente para atender á esa necesidad ni hallarse acostumbrado el público en las grandes poblaciones á llevar consigo monedas de 1 ó 2 céntimos de peseta. En el Reglamento provisional, que lleva la misma fecha que la ley, al desarrollar en su artículo 28 el precepto del art. 5.° de la ley, relativo á los conciertos con las Empresas, le da una interpretación extensiva al tomar como base para hacer posible el concierto el precio de los trayectos y no del total recorrido; así, pues, para evitar las dificultades expuestas, y atender de igual manera á los intereses de la Hacienda y á los del contribuyente, hasta que se someta á las Cortes el oportuno proyecto para la reforma necesaria del art. 5.° de la ley de 20 de Marzo de 1900, podría aceptarse con carácter provisional, á juicio de la Sección, la medida propuesta por la Dirección general de Contribuciones, y apoyada por la Intervención general y la Dirección general de lo Contencioso. El mencionado proyecto de reforma es de la mayor urgencia, pues no desconoce la Sección que la medida de carácter provisional ideada por la Dirección de Contribuciones, aun cuando es contraria á lo dispuesto en el art. 28 del reglamento, da, sin embargo, una interpretación extensiva al art. 5.° de la ley de 20 de Marzo de 1900. Tal es el parecer de la Sección; V. E., sin embargo, acordará con S. M. lo más acertado.»

Y conformándose S. M. el Rey (q. D. g.) con el preinserto dictamen, se ha servido disponer como en el mismo se propone.

Anuario de ferrocarriles.—Nuestro estimado amigo, Sr. Latorre, ha publicado su conocido Anuario de ferrocarriles correspondiente al año 1903. Elogiar la utilidad y el interés de esta obra, sería repetir lo de cada año. El mejor elogio será decir que el citado Anuario es el undécimo, y extractar el índice de las materias que contiene.

Crónica de los ferrocarriles en 1902. Líneas abiertas en este año.

Primera parte.—Patentes de invención conce-

Biblioteca Nacional de España

didas en 1902. Bibliografía de f. c. Equivalencia, en ptas., de la unidad monetaria en los principales países. Diferencia de horas entre las principales poblaciones del mundo y Madrid. Los f. c. del mundo, por naciones, relacionados con su extensión y población. Desarrollo de los f. c. y tranvías eléctricos de Europa. Los grandes expresos europeos. Presupuesto y comercio exterior de España en 1901 y 1902. Importación de material ferroviario en 1901 y 1902. Movimiento de los puertos españoles en 1902. Distancias entre los puertos españoles. Estadística de carreteras. Subvenciones pagadas á las Compañías por el Estado. Recaudado para el Estado por impuesto de transportes ferroviarios. Estadística de Correos y Telégrafos. Tarifa de Correos y de valores asegurados. Sucursales del Banco de España. Tarifa del transporte de metálico del Banco y del Tesoro. Presupuesto del Ministerio de O. P. para 1903, gastos de ferrocarriles, personal de los negociados centrales de f. c., de las cinco Divisiones, escalafón de los Ingenieros mecánicos de las divisiones y del personal de la Intervención del Estado en la explotación ferroviaria.

Segunda parte.—Líneas y ramales que tiene cada Compañía, indicando el núm. de kilóms. y de estaciones. Capital de cada Compañía, Consejos de Administración, Directores, Jefes de servicio, de seccion, personal principal, jefes de estación y número de empleados. Productos, en todas las líneas, en 1901 y 1902. Material movil de las Compañías. Ancho de sus vías. Resumen del material. Ferrocarril de Mallorca. Líneas en construcción en 1.° Enero 1903. F. c. mineros y de servicio particular en explotación. Tranvías de vapor, eléctricos y con fuerza animal abiertos en 1.° Enero 1903. Compañías de tranvías: capital, productos en 1901 y 1902, personal y material. F. c. de Francia y Portugal. Compañía internacional de coches-camas. Sociedad de empleados de f. c.

Tercera parte.—Sección comercial. Disposiciones para transportes de viajeros y equipajes. Derechos y deberes de los remitentes, consignatarios y Compañías. Idea general de las tarifas de f. c. Reglas para tasar. Bases de las tarifas de viajeros. Precios de los diversos transportes en g. v. Bases de las tarifas de mercancías en p. v. Impuesto de transportes. Plazos de transporte. Sección legislativa. Arancel aduanero y tarifa especial para material ferroviario. Leyes, Decretos y R. O. publicados en 1902. Indice legislativo de f. c.

Cuarta parte.—Líneas regulares de automóviles en España. Poblaciones de más de 3.000 habitantes sin ferrocarril. Reglamento de automóviles por las carreteras.

Un mapa de grandes dimensiones, en colores, de los f. c. españoles.

La Compañía de Medina á Salamanca en 1902.—Bien satisfactorio ha sido para ella el año 1902, puesto que ha visto ascender á pesetas 1.257.895'61 los productos que en 1901 fueron de 1.135.259'71, ó sea aumento de 10 por 100. Veinticinco años hace que se abriera esta pequeña línea de 77 kilóms., y su tráfico no se ha desenvuelto más que en la proporción de 412.025 pesetas en 1878 á 1.257.895'61 en 1902; algo más de un aumento de 200 por 100. Y no creemos que hayan pasado las bienandanzas, pues en las reparticiones y direcciones del tráfico ha de ir adquiriendo participación la Compañía de Medina á Salamanca, la que en el primer semestre de 1903 registra ya aumento de unas 50.000 pesetas sobre igual período de 1902.

En el pasado ejercicio transportó 12.609 viajeros en 1.ª, 8.864 en 2.ª y 67.540 en 3.ª, en total 89.013, que proporcionaron ingreso de pesetas 303.972'02. Producto medio por viajero, pesetas 3'42; y por viajero y kilóm., 0'05. Recorrido medio de un viajero, 66 kilóms., casi la longitud entera de la línea. Con relación á 1901 se ha experimentado en 1902 en los viajeros aumento de pesetas 25.297, atribuible á los viajeros internacionales, que aprecian las facilidades de las combinaciones entre París y Lisboa.

Los equipajes y perros produjeron 10.166'34 pesetas; los transportes en g. v., representados por 350 tons. de frutas y verduras, 1.032 de caza y peletería, 260 de pescados, 1.351 de encargos, comestibles y diversos y 278 cabezas de ganado y carruajes, proporcionaron pesetas 81.845'75 y los varios, 2.178'40; total la g. v., 94.190'49 pesetas.

Los transportes en p. v., figuran por este orden: cereales, 63.816 tons.; carbón vegetal, leña, 12.589; abonos, trapos, desperdicios, fosfatos, 10.160; legumbres, 7.396; lana, algodón, cáñamo, tejidos, 5.281; maderas, 4.961; harinas, 4.620; metales y minerales, 4.279; materiales de construcción, 4.094; comestibles, 3.649; transportes de servicio, 2.153; drogas, productos químicos, 1.824; corcho y cortezas, 1.795; bebidas, 1.645; envases, 1.493; frutas, 1.265; carbón mineral, 1.087; aceite de oliva, 1.072; pescados, 973; aceite mineral, 695; varios, 552; cristalería, loza, porcelana, 543; papel, cartón, etc., 510; forrajes, 364; manufacturados diversos, 343; sal, 328; dinamita, 30; total, 137.517 tons. Ganados y carruajes, 204.526. Produjeron las mercancías, ganados y carruajes en p. v., pesetas 836.423'64. El recorrido medio de la ton., fué de 59 kilóms.; el producto medio, de ptas. 6'39; y el tipo medio por ton. y kilóm., de 0'10.

En los transportes de p. v., se ha experimentado aumento de 78.802 ptas. sobre 1901, debiéndose principalmente á los cereales, abonos, maderas, materiales de construcción y metales. Espéranse buenos resultados del tráfico internacional entre Francia y Portugal, en tránsito por España; y aunque en este renglón se ha experimentado aumento de 10.700 ptas. sobre 1901, nosotros no creemos que llegue á ser este tráfico digno de especial mención.

Con ptas. 23.309'46 de productos varios, se llegó al resultado general de 1.257.895'61 antes

Biblioteca Nacional de España

indicado, ó sea el satisfactorio producto por kilómetro de ptas. 16.336'30.

Los gastos de explotación ascendieron á pesetas 636.272'27 (incluyendo 88.004'16 por renovación de vía), ó sean 8.263'27 por kilóm., quedando un producto líquido de 621.623'34 equivalentes á 8.073'03 por kilóm.

El coeficiente de explotación resulta de 40 por 100 próximamente, tipo que acredita de celosa é inteligente la Dirección de la Compañía.

Se expidieron en el año 1.689 trenes ordinarios, que recorrieron 129.651 kilóms.; 208 sud-expreso, con 15.974; 631 especiales ó discrecionales, con 41.704; 332 trenes de servicio con 2.023; en total 2.860, que recorrieron 189.352 kilóms.

Con razón la Compañía se muestra muy gozosa de los resultados del ejercicio de 1902, tan superiores á los del de 1901, sin que hayan influido causas extraordinarias, por más que deba señalarse la abundante cosecha de cereales.

La satisfactoria situación que cada año que se sucede viene experimentándose, consiente á la Compañía ir saneando la situación financiera, especialmente en frente de los obligacionistas.

Con el antes citado excedente de productos sobre los gastos de la explotación de 621.623'34 pesetas; con 1.030'50 de prescripción de diversos cupones; y con 175.979'64 de saldo acreedor de 1901, se llegó á un crédito en fin de 1902, de pesetas 798.633'48, cuyo débito es el siguiente:

Cup. 49 y 50 de oblig. interés variable, á 6'50	107.848
Oblig. 5 por 100 interés variable: 227 oblig. amortizadas á 300 ptas.	68.100
Cup. 51 de oblig. interés fijo á 7'50	129.135
Oblig. 3 por 100 interés fijo; 34 obligaciones amortizadas á 500 ptas.	17.000
Cup. 52 de oblig. interés fijo, á 7'50	128.880
Oblig. 3 por 100 interés fijo; 34 obligaciones, amortizadas á 500	17.000
Gastos relativos á dichos pagos	978'70
Pérdida por diferencias de cambio.	167'80
Grandes reparaciones de material y balasto, 95.343'05 — 79.394'07, sufragadas por la cuenta *Provisión especial*	15.948'98
Saldo acreedor	313.575
TOTAL	798.633'48

El saldo acreedor de 313.575, se ha aplicado á amortizar 227 obligaciones de interés variable, á 300 ptas. una, y á conceder á las 16.365 obligaciones de interés variable, uno de 15 ptas.

Como se ve, los productos líquidos de la explotación los absorbe el servicio de obligaciones.

Billetes de ida y vuelta.—Queremos señalar á la generalidad de las Compañías de ferrocarriles, la acertada medida que viene empleando la de Madrid á Zaragoza y á Alicante en el procedimiento de los billetes de ida y vuelta. Perdurablemente ha subsistido el sistema de los billetes de cartón, compuestos de dos cupones, uno para la ida y otro para la vuelta. No hay que contar á nadie lo molesta y embarazosa que resulta á la llegada, la separación y recogida del cupón de ida ya utilizado, y la devolución al viajero del que debe conservar para utilizar al regreso. Los billetes de ida y vuelta suponen aglomeración de viajeros, y así, aquella operación de corte y recogida de cupones, resulta tanto más pesada é inconveniente.

Por otra parte, ha sucedido infinidad de veces el error de recoger el cupón de vuelta por el de ida, error inadvertido por el viajero hasta el momento de regresar, en que se le ha observado la inutilidad del documento de que era portador; y no queremos admitir que haya habido empleado portero tan perverso que haya cambiado intencionadamente los cupones para después retener y realizar la venta de las vueltas. Por otro lado, estos cupones de vuelta quedan reducidos á un tamaño tan pequeño, casi al de un sello de correo, que nada más fácil, realmente, que el extravío.

Pues bien: la Compañía de M. Z. A. ha subvenido á todos estos inconvenientes, suprimiendo el procedimiento del cupón de ida, el de vuelta, y, sobre todo, la recogida á la llegada del cupón de ida. Esta enojosa operación ha sido anulada, y así el viajero regresa á la procedencia con el billete íntegro que adquiriera en ella al emprender el viaje de ida. A la llegada se le respeta el billete intacto.

Con relación á lo que se ha venido haciendo y hace todavía en la generalidad de las demás Compañías, el procedimiento de la del Mediodía es sumamente práctico, y como ahorra entorpecimientos y riesgos para el público, de desear es que las demás Compañías imiten el acuerdo tomado por la de M. Z. A.

Otra de las medidas que debieran adoptar todas las Compañías, es la de suprimir el sellado de billetes, á la vuelta, operación también muy molesta para el público, y cuya eficacia ó utilidad no aparece muy revelada.

El ferrocarril de Castejón á Olvega.—Las soluciones ferroviarias entre las líneas de Madrid-Zaragoza y de Zaragoza-Alsasua, están llamadas á no realizarse jamás. El ferrocarril de Soria, perdurablemente detenido en este punto. El concedido de Calatayud á Olvega, para enlazar allí con el construido de Castejón á Olvega, podemos considerarle fracasado; y el citado construido de Castejón á Olvega y las minas de las estribaciones del Moncayo, después de estar abierto hace ya bastante tiempo en los 67 kilómetros desde el origen, confinando en Castejón con las líneas de Alsasua y Bilbao, hasta las minas referidas, presta el servicio particular de la Sociedad de esas minas, y las impresiones de tal explotación ferroviaria nada tienen de satisfactorias.

Ciertamente que siendo el ferrocarril de Soria de vía ancha, el de Castejón á Olvega y minas de vía estrecha, y faltando construir entre Soria

Biblioteca Nacional de España

y Olvega, la solución ferroviaria en aquella región va para largo, y sobre todo en condiciones bien poco convenientes; y aun dentro de esto, el inconveniente más señalado hoy, es que el ferrocarril de Castejón á Olvega subsista de servicio particular, sin utilización alguna por parte del público.

Razón tienen las poblaciones enclavadas en aquel ferrocarril de agitarse y promover la autorización en él de servicio público. Es desesperante suspirar por el ferrocarril, verlo pasar por la puerta y no poder aprovecharlo.

La Empresa no parece opuesta á la natural aspiración de que la línea sea abierta al servicio público, y todos los pueblos enclavados en ella se han aunado para recabar del Gobierno la correspondiente autorización. No debe retardarla éste si la línea se halla en condiciones de prestar el servicio público, y de no ser así, á la Sociedad de este ferrocarril incumbe colocarla inmediatamente dentro de estas condiciones. Es realmente interesante que en aquella región no pase ya más tiempo habiendo una línea férrea de 67 kilómetros vedada para todo el mundo.

Vías del puerto de Barcelona.—Han tenido término las vicisitudes porque han venido pasando aquellas vías. Después de construidas é inactivas durante gran número de años y de haberse inaugurado, volviendo á quedar cerradas, por fin, y en virtud del nuevo contrato entre la Red catalana de M. Z. A. y la Junta de Obras del puerto de Barcelona, la citada red ha vuelto á encargarse, desde 1.° del actual, de la explotación de las vías de dicho puerto, para la recepción y expedición en él de mercancías de todas clases que hayan de embarcarse ó desembarcarse con procedencia ó destino de cualquiera de las estaciones de la red general.

El precio, por ton., desde la estación marítima de Barcelona á las de Barcelona números 1, 2 y 3 y Barcelona-Norte, es de ptas. 0'95, y las condiciones las siguientes:

1.ª Las facturaciones se harán á p. v., por expediciones de vagón completo ó por cargamento mínimo de 3 tons. por vagón, devengando este peso las expediciones que lo tengan inferior. 2.ª Las mercancías contenidas en cada vagón deben ser facturadas para un solo destino y formando una sola expedición, no permitiéndose que se halle ésta constituida por mercancías de distinta especie, á menos que las tarifas aplicables hasta el destino designen igual precio para todas ellas dentro de una misma tarifa. 3.ª La carga y descarga de los vagones á los muelles ó almacenes, ó viceversa, serán de cuenta de los remitentes ó consignatarios, los cuales deberán verificarlas dentro de las *seis horas efectivas* siguientes á la en que el vagón haya sido puesto á su disposición. Transcurrido este plazo sin haberlas verificado, la Compañía cobrará, como paralización del material, ptas. 0'25 por vagón y hora de retraso, aumentándose dicha percepción á 0'50 cuando el retraso exceda de 24 horas. La Compañía se reserva, además, el derecho de proceder á la carga ó descarga por cuenta de los interesados, cobrando, en este caso, 0'50 en ton. por cada una de estas operaciones. Cuando se trate de masas indivisibles de más de 3.000 kilgms., los derechos de carga y descarga serán convencionales. 4.ª No se admitirá ninguna mercancía que no esté debidamente despachada por la Aduana, puesto que las operaciones ó despachos en esta dependencia serán siempre efectuados por los remitentes ó consignatarios sin la menor intervención de la Compañía, ya que la misión de ésta queda limitada á las operaciones inherentes al transporte. 5.ª La Compañía disfrutará de un plazo de 48 horas sobre los reglamentarios de expedición, transporte y entrega establecidos en las tarifas aplicables á las mercancías objeto del transporte. 6.ª En el trayecto de las estaciones de Barcelona al puerto, ó viceversa, regirán las condiciones de aplicación de las tarifas generales, siempre que no se hallen modificadas por las precedentes ó por las tarifas especiales aplicables á los transportes mencionados desde ó hasta las respectivas estaciones de Barcelona.

Subasta de la línea de Vitoria á Salinas.—La Dirección general de Obras públicas ha señalado el día 4 de Septiembre próximo para la tercera y última subasta sin tipo fijo de remate y por haber quedado desierta la segunda, para adjudicar la concesión del ferrocarril económico de Estella por Vitoria á Durango (hoy á los Mártires) con un ramal de Arroniz á Lerin.

Aun cuando las obras ejecutadas en este ferrocarril están valoradas en 5.203.217'64 ptas., el tipo de licitación será libre, pudiendo ofrecerse la cantidad que convenga. En caso de proposiciones iguales, se procederá á licitación acerca de la rebaja de tarifas; y si dos de estas proposiciones fueren también iguales, á licitación sobre la reducción de los años de concesión.

Ya en estas condiciones sería el colmo que nadie se presentara á la subasta; porque aun admitiendo que la valoración de las obras ejecutadas sea hoy, dentro del estado de éstas, de todo punto alta, no hay que olvidar que ahora se admite lo que quiera darse.

Queramos creer, pues, que hoy está en camino de recibir una solución el arruinado ferrocarril de referencia, de cuya sección de Vitoria á Salinas se halla incautado el Estado, cual ferrocarril, adquirido á título de ganga y una vez realizado en toda su extensión, no parece que haya de ser ni de tan escasa utilidad pública, ni tampoco un mal negocio.

Ferrocarril de Manresa á Berga.—Está abierto á la explotación hace muchos años en los 50 kilóms. desde el contacto con el Norte, en Manresa, hasta Olván á las puertas mismas de Berga. Los 22 kilóms. de la prolongación desde Olván á Guardiola se hallan terminados, y su

Biblioteca Nacional de España

apertura no debe hacerse esperar. Inaugurada ya que sea está prolongación hasta Guardiola, quedará bastante próximo á la frontera francesa este ferrocarril; tal vez sea el más aproximado, pues aparte de las dos líneas internacionales de Madrid-Irún-Hendaya, Barcelona-Portbou-Cerbère, es sabido que no hay otros en dirección á la frontera que el de Canfranc, detenido en Jaca, el de San Juan de las Abadesas, terminado aquí, y el de Gerona á Olot, que no pasa hoy de San Feliu de Pallarols.

Desconocemos cuáles sean los propósitos de la Compañía de Manresa á Berga, una vez inaugurado hasta Guardiola, respecto á la nueva prolongación, más adelante, hasta la misma frontera, en Puigcerdá, por ejemplo. De todos modos, los 22 kilóms. que ahora se van á abrir, acrecentarán el buen negocio que constituye la línea de Manresa á Berga, de tan brillante situación en recaudaciones y beneficios, que bien puede colocársela á la cabeza de los ferrocarriles económicos grandemente productivos.

Sensible es que, siendo así, mantenga la Compañía en constante secreto los excelentes resultados de aquella explotación.

Personal de ferrocarriles del Estado.—El actual Ministro de Obras públicas tiene en estudio la reforma del servicio de las Inspecciones del Estado cerca de los ferrocarriles.

Siempre, y en todos los tonos, se ha consignado la escasa utilidad de este personal; por veinticinco reformas ha pasado ya, y no deben ser todavía satisfactorios sus servicios, cuando de nuevo se piensa en una reorganización. Venga esta, pero que sea acertada, pues para no introducir las modificaciones que perfeccionen el importante servicio en cuestión, mejor será dejar las cosas como están, dando por terminado el constante cambio que en dicho servicio se lleva ya operado.

Publicidad y discusión de nuevas tarifas

Unión de tarifas.—Las Compañías del Norte y de M. Z. A., publicaron en fecha 10 del pasado Julio el siguiente *Aviso:*

La tarifa esp. N. M. núm. 21, p. v., vigente desde 1.° de Noviembre de 1902, para el transporte de *Mercancías varias*, divididas en doce clases, entre estaciones de las dos mencionadas Compañías, tiene limitada su acción á los puntos que expresamente se determinan en la misma, no siendo, por lo tanto, aplicable á los intermedios, ni sumables sus precios con tarifa alguna. Deseando, sin embargo, las Compañías interesadas, ampliar los beneficiosos efectos de esta combinación, han solicitado y obtenido la correspondiente autorización para que los precios de la tarifa N. M. núm. 21 *puedan ser sumados con los de otras tarifas locales*, en el caso de que las expediciones rebasen en la procedencia ó en el destino los límites de dicha combinación. Esta disposición, sancionada por R. O. de 24 de Junio de 1903, surtirá sus efectos á partir del día 10 de Julio de 1903.

Carbón mineral y coke.—En 15 del pasado Julio empezó á regir la tarifa esp. N. R. núm. 1, p. v., combinada entre las Compañías del Norte y de La Robla á Valmaseda y Luchana (es la primera combinación que conciertan), estableciendo los siguientes precios para el carbón de piedra, granado, menudo, lignito, hulla y coke, por vagones completos y por un peso mínimo de 60 tons. por cada expedición: *coke,* de las estaciones siguientes á Santander-Norte, vía Mataporquera: Matallana, ptas. 13 la ton.; La Vecilla, 12'60; Boñar, 12'10; La Ercina, 11'50; Cistierna, 11'20; Prado, 11'10; Puente Almuhey, 11; La Espina, 10'85; Guardo, 10'30; Santibáñez, 10'30; Villaverde, 9'90; Castrejón, 9'60; Cervera, 9'20; los demás combustibles, desde las mismas procedencias y para el mismo destino, una peseta menos en tonelada. Todos estos precios comprenden el transbordo en Mataporquera, y son aplicables á las estaciones intermedias. Consideración de merma natural, 1 por 100 en los recorridos hasta 200 kilóms., y otro 1 por 100 por cada 100 más, con máximo de 3 por 100 en verano y 2 por 100 en invierno; carga y descarga por los interesados.

Mercancías en general.—El Central de Aragón ha planteado recientemente la tarifa especial núm. 2, p. v., estableciendo las siguientes rebajas sobre los precios de las tarifas generales de la línea de Calatayud al Grao.

RECORRIDOS	REMESAS DE 10 TONS.		REMESAS DE 15 TONS.	
	Rebaja. — Por 100	Mínimo de kilóms. de aplicación.	Rebaja. — Por 100	Mínimo de kilóms. de aplicación.
Hasta 150 kilóms.	12	»	15	»
151 á 200 » .	15	132	20	127
201 á 250 » .	20	170	25	160
Más de 250 » .	25	200	30	187

Cada remesa será de un solo vagón, una misma mercancía y un solo remitente y consignatario; carga y descarga por los interesados; posibilidad de ampliar hasta el doble los plazos reglamentarios de expedición, transporte y entrega; se redondearán todas las fracciones en favor del público, de modo que no se contarán las de kilóm., y se redondearán siempre los gastos de transporte de 10 en 10 céntimos; de otra parte el peso de la mercancía se redondeará de 100 en 100 kilogs.

La nueva tarifa anula la anterior del mismo número.

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

Biblioteca Nacional de España