

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

GAS, TELÉGRAFOS, CANALES, SOCIEDADES DE CRÉDITO, MINAS, NAVEGACIÓN, SEGUROS, BANCOS, COMERCIO

Director y Propietario: JUAN E. DE BONA

Fundador: FRANCISCO JAVIER DE BONA

SUMARIO

Las empresas ferroviarias de España en 1918.—Ferrocarril de Ponferrada á Villablino.—Ferrocarriles españoles.—Compañía de los Caminos de Hierro del Norte (Memoria).—Necrología.—Sistemas de tracción eléctrica.—Documentos oficiales.—Guía de los accionistas.—Balances: Banco Español de Crédito.—Compañía del ferrocarril de Salamanca a la frontera de Portugal.—Ingresos de los ferrocarriles.—Estadística comparativa.

Las Empresas ferroviarias de España en 1918.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ECONÓMICOS DE ASTURIAS

El capital de esta Compañía se eleva a 18 millones de pesetas, de ellos 13 millones representado por 2½, 000 acciones, y el resto en obligaciones hipotecarias, de las cuales quedan en circulación 9.740 títulos, por valor de 4.870.000 pesetas.

Explota una red de 115 kilómetros de longitud integrada por las líneas de Oviedo a Infiesto, de éste punto a Arriundas y de Arriundas a Llanes. Además tiene la propiedad del tranvía de Oviedo, una participación en el de Arriundas a Covadonga y otra en la construcción del de Llovio a Ribadesella

Se distingue esta Empresa por su inteligente y cuidadosa administración, reflejada en los resultados satisfactorios de cada ejercicio, incluso en los últimos, a pesar de las anormales circunstancias en que se ha desarrollado el tráfico ferroviario en todas partes, y así vemos que los productos de la explotación en 1918 alcanzan un total de 3.123.557,52 pesetas con aumento de 848.992,17 pesetas sobre los del ejercicio precedente, y acusando un ingreso medio por kilómetro de vía de 27.161,37 pesetas, contra 19.778,78 pesetas en 1917. También los gastos de explotación tuvieron el consiguiente acrecentamiento en 1918, cifrándose en 1.827.301,18 pesetas, en vez de 1.218.339,69

pesetas en 1917; pero sin que el aumento de 608.961,49 pesetas supere a la mejora de ingresos antes indicada. El excedente de los productos sobre los gastos, o sea el producto líquido de la explotación, es, pues, de 1.296.256,34 pesetas, el cual sumado a 9.633,17 pesetas de saldo de la cuenta «Cambios e intereses» forma el haber de la de «Ganancias y pérdidas» en 1918.

En el debe de dicha cuenta figuran las siguientes partidas:

	Pesetas.
Pago de los cupones números 21 y 22 de 9.770 obligaciones.	195.400,00
Amortización de 30 obligaciones.	15.000,00
Saldo de la cuenta de explotación del Tranvía de Oviedo.	3.985,50
Idem del Tranvía de Llovio a Ribadesella.	42.393,37
Idem de la cuenta Servicio sanitario.	3.606,25
Satisfecho por accidentes y perjuicios.	1.814,20
Donativo al Montepío de empleados.	1.000,00
Amortización del material fijo y móvil.	337.814,77
TOTAL	601.014,09

Resulta, pues, un saldo de beneficios del año 1918 de 704.845,42 pesetas, que ha permitido repartir a las 23.000 acciones en circulación un dividendo de 5 por 100 libre de impuestos.

COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL CANTÁBRICO

Importaba la cuenta de gastos de establecimiento de la Compañía del ferrocarril Cantábrico en 31 de Diciembre último, para su línea principal de Santander a Llanes y para el ramal de Torrelavega, de 101 y cuatro kilómetros de longitud, respectivamente, y ambas de vía estrecha, 19.390.563,72 pesetas, con un aumento de pesetas 89.929,64 sobre la cifra de 1917, correspondiendo en su mayor parte (78.138 pesetas) al coste de diez vagones bordes altos, y el resto del aumento (11.791,64 pesetas) debido a la ampliación del almacén de pequeña velocidad de la estación de Llanes, algunos muros de sostenimiento de taludes y otras obras de menor importancia.

Aunque no tan limitado el servicio de trenes de viajeros como en los últimos meses del año 1917 y primeros del 1918, se hizo un servicio mucho más reducido que en explotación normal, habiendo disminuído mucho el recorrido de tre-

nes de viajeros, a pesar de lo cual el número de éstos resulta algo mayor que en 1917. El producto aumentó bastante más, pasando el promedio por viajero de 1,19 a 1,30 pesetas, porque el recorrido medio de un viajero llegó a 27,33 kilómetros, siendo el año anterior sólo de 24,80, explicándose esto porque la menor frecuencia de trenes produjo una disminución de viajeros de corto recorrido.

El tráfico de mercancías tuvo importante aumento, especialmente en las facturaciones de gran velocidad, que suman 1.606 toneladas, o sea el 19 por 100. El aumento en pequeña velocidad fué de 37.940 toneladas, que representa próximamente un 11 por 100, habiendo contribuido a él principalmente los carbones y las maderas. El transporte de minerales de hierro ha continuado en descenso. El producto medio por tonelada de mercancías transportadas pasa de 4,51 pesetas en 1917 a 5,01 pesetas en 1918, no habiendo influido en ello el recorrido medio como en los viajeros, sino la mayor proporción de gran velocidad.

El total de ingresos en 1918, es de 3.067.751,04 pesetas, sumando 7.673,38 pesetas de ingresos varios a los productos brutos del tráfico, que importan 3.060.077,66 pesetas. Deduciendo de aquel total los gastos de explotación, los intereses y amortización de obligaciones, más el saldo a favor de la Compañía del Norte por productos sindicados, quedan 847.086,63 pesetas, de las cuales se han dedicado a amortización de material 371.000, quedando como utilidades del año 476.086,63 pesetas.

Con estas utilidades se pagaron en Octubre último un dividendo a cuenta de 3 por 100 a las acciones ordinarias y otro de 7 por 100 a las preferentes, que importaron en junto 230.400 pesetas, quedando aún 245.686 63 pesetas, que sumadas a 135,13, remanente del año anterior, importan 245.821,76 pesetas, suma que ha permitido repartir otro dividendo complementario de 3 por 100 a cada una de las 13.020 acciones en circulación, absorbiendo 195.300 pesetas, y quedando un remanente de 50.521,76 pesetas, más que suficiente para atender al pago de impuestos sobre utilidades.

Para concluir haremos notar el aumento progresivo de los gastos de explotación que, en cuatro años, alcanza el 66 por 100, contribuyendo a ello principalmente el combustible para las loco-

motoras, cuyo aumento de coste es aproximadamente de 164 por 100.

FERROCARRIL DE BILBAO A PORTUGALETE

Comprenden las concesiones ferroviarias de esta Compañía las líneas de Bilbao a Portugaleta, la de Cantalojas a Olaveaga y la de Casilla a Miravilla, sumando entre las tres 17 kilómetros de longitud y representando en 31 de Diciembre de 1918 un gasto total de establecimiento de 14.532.974,82 pesetas, incluso el de instalación para transportes y embarques de minerales.

La Memoria sobre la gestión del Consejo en el ejercicio de 1918 es tan concisa como clara, y en ella vemos que los productos brutos de la explotación ascendieron a 2.590.179,43 pesetas que representan un ingreso diario de 7.110,08 pesetas y un promedio de 11,80 por kilómetro de tren.

Los gastos importan 1.796.933,17 pesetas, o sea 4.924,47 por día y 8,18 por kilómetro de tren. Así, pues, el coeficiente de explotación fué de 69,24 por 100.

A cuenta de las utilidades del ejercicio se distribuyó en el mes de Octubre de 1918 un dividendo activo de 3 por 100, o sea 15 pesetas por acción. En 1.º de Abril del año actual se repartió otro dividendo de 4 por 100, o sea 20 pesetas, como complemento de las utilidades obtenidas en el mencionado ejercicio; de suerte que las acciones han percibido un interés del 7 por 100 en total, siendo de cuenta de la Compañía el pago de los impuestos correspondientes.

Después de destinar al fondo de pensiones de retiro 15.000 pesetas, todavía han quedado como remanente para el ejercicio actual 29.149,07 pesetas.

Ferrocarril de Ponferrada a Villablino.

Dentro del mes que hoy empieza es casi seguro quede abierto al servicio público el ferrocarril de Ponferrada a Villablino, que ha sido construído en diez meses sobre poco más o menos, acortando en cuatro el plazo fijado para su terminación.

Además de lo insólito del caso en la historia de los ferrocarriles españoles, es ésta una línea interesante por muchos conceptos y merece la especial mención que de ella ha hecho en la revista *Ibérica* el ingeniero de Caminos D. Manuel Ballesteros.

Las minas de hulla de Villablino y las de óxido de hierro (coto Wagner), próximas a San Miguel de

Dueñas, eran muy conocidas de cuantos se han dedicado a estudios geológicos o a negocios de minas en las provincias de León y Asturias, pero las dificultades para el transporte de los carbones hasta el ferrocarril y el del mineral de hierro a los puertos de mar o a los centros industriales dispuestos para el beneficio del metal, habían hasta ahora hecho imposible su explotación.

La guerra última ha determinado circunstancias especiales en el mercado nacional del carbón y del hierro, que han hecho variar el aspecto de esta clase de negocios y decidido a un importante grupo de capitalistas a la adquisición de unas y otras minas y a la construcción indispensable para su explotación, del ferrocarril que nos ocupa.

El coto minero de Villablino se encuentra en la parte alta del río Sil, en la vertiente Sur de la cordillera Cantabro Astúrica. El pueblo se halla situado en el punto de encuentro de la carretera de tercer orden de León a Caboalles por Murias de Paredes y la de segundo orden de Ponferrada a La Espina, que pasando por el puerto de Leitariegos, conduce a Cangas de Tineo.

El valle del Sil reúne excelentes condiciones para el desarrollo del trazado; tiene pendientes no exageradas, y, en general, sus laderas permiten con relativa economía el establecimiento de una línea férrea, sobre todo si su ancho ha de ser sólo de un metro como esta de Villablino a Ponferrada.

El desnivel que hay que salvar es de 450 metros; lo longitud de la nueva línea es de 62 kilómetros, sus pendientes máximas, inferiores a 20 milésimas, y los radios menores de sus curvas, de 150 metros; si a esto se une que no se proyecta ninguna contrapendiente, fácilmente se comprende que ha de ser explotable en las debidas condiciones económicas.

En su punto de origen (Ponferrada) ha adquirido la Empresa concesionaria una considerable extensión de terrenos inmediatos a la estación del Norte, con objeto de poder establecer en ellos no sólo las necesarias instalaciones del servicio de viajeros y trasbordo de carbón y mercancías de todas clases, sino también las importantes industrias derivadas del carbón y del mineral de hierro, como son las de obtención de los subproductos de la destilación de la hulla, fabricación de cok, briqueta, y altos hornos para la obtención del lingote, talleres de laminación, etc., etc. A estos efectos se ha constituido la entidad denominada Sociedad Minero Siderúrgica de Ponferrada.

Poco aguas arriba de Ponferrada, el valle del Sil se estrecha exageradamente en una longitud de cuatro a cinco kilómetros, con grandes acantilados en ambas márgenes, constituyendo un congosto denominado las *Fragas del Sil*, que hacen económicamente imposible la construcción de la línea dentro

del mismo; por dicha razón los primeros kilómetros del trazado se dirigen hacia el NW por los pueblos de Columbrianos y Cubillos hasta el kil metro 12, en el que sin más obra de importancia que un túnel de 370 metros, penetra en el valle del río desarrollándose por su margen derecha, sin cruzarla hasta el kilómetro 17 en que gana la margen izquierda, con un puente de tres tramos metálicos de 20 metros por la que continúa hasta el kilómetro 49 frente al pueblo de Palacios de Sil, en donde por hallarse la ladera muy descompuesta, ha resultado más económico establecer a corta distancia (800 metros) uno de otro, dos puentes sobre el río, que salvando el obstáculo antes indicado permiten continuar por la citada margen izquierda hasta el kilómetro 57, junto al pueblo de Villarino, en que vuelve a reproducirse el mismo accidente, salvándolo en igual forma con otros dos puentes a 1.400 metros de distancia uno de otro, y un pequeño túnel intermedio de 72 metros de longitud.

Los dos puentes antes indicados frente a Palacios tienen, respectivamente, dos tramos de 20 metros el primero y uno de 40 metros el segundo.

Los otros dos inmediatos a Villarino, entre los cuales se halla comprendida la estación del pueblo, son de cuatro y dos tramos, respectivamente, todos ellos de 20 metros de luz. Para la facilidad de la construcción de los diversos tramos metálicos, se ha procurado limitar a 20 metros la luz de todos, a excepción del segundo puente de Palacios, que ha habido necesidad de proyectarlo de 40 metros, por dificultades para la cimentación de la pila.

A la terminación del trazado, junto a la estación de Villablino, aparece el sexto y último puente sobre el Sil (llamado el Cueta en este punto), constituido por un solo tramo de 20 metros de luz, debido al mucho menor cauce y caudal que aquí tiene el río comparado con el que tiene en el emplazamiento de los cinco puentes de aguas abajo, por donde discurren reunidos los dos afluentes que constituyen el Sil propiamente dicho.

Además de los seis puentes que acabamos de indicar, existen cuatro de mucha menor importancia, constituidos por tramos metálicos de 8 a 10 metros de longitud, para salvar pequeños afluentes del río, denominados de Velasco, Librán, del Campo y Matavilla.

Todos los tramos metálicos, a excepción del de 40 metros, son de alma llena y de vigas bajo carriles, con andenes volados; el de mayor luz, antes citado, se halla constituido por vigas principales tipo Pratt, con tablero inferior. Han sido construidos todos ellos por la Sociedad La Basconia.

Los túneles no tienen importancia, pues las condiciones del trazado de un ferrocarril económico, plegándose al terreno con curvas y contracurvas de

pequeño radio y cortas alineaciones rectas intermedias, permiten evitar gran número de ellos; además, afortunadamente las márgenes del río no presentan en general contrafuertes de los que obligan a esta clase de obra, y cuando la ladera no ha presentado condiciones para asentar sobre ella la línea, ha resultado más práctico y sobre todo de más rápida ejecución, salvar el obstáculo pasando a la margen opuesta aun cuando haya sido necesario para ello construir dos puentes.

El túnel núm. 1 (kilómetro 11) de 370 metros de longitud, anteriormente citado, inmediato al pueblo de Cubillos, es el de mayor importancia. Se halla en terreno arcilloso y capas de arena intermedias, con sus consiguientes filtraciones; habiendo sido, por lo tanto, necesario revestirlo en toda su longitud.

En el resto de la línea sólo existen otros cuatro túneles, cuyas longitudes oscilan entre 50 y 70 metros; su construcción no ha ofrecido dificultad alguna, por hallarse todos ellos en roca dura que no necesita entibaciones ni revestimientos.

Resta indicar, por lo que a obras de fábrica se refiere, que, como es lógico en un trazado en ladera, lo que tiene más importancia en esta línea son los muros de sostenimiento, que en su total desarrollo alcanzan en números redondos, unos 15 kilómetros, que corresponden aproximadamente a la cuarta parte de la longitud del trazado.

Hay además gran número de pequeñas alcantarillas y tarjeas, para dar paso a los muchos regatos y pequeñas vías de agua que bajan de las laderas en que se asienta el trazado.

Las explanaciones tienen bastante importancia, y exceptuando las de los 11 primeros kilómetros, que todas ellas son en arcillas de mediana consistencia, el resto lo constituyen desmontes de pizarra y cuarcitas, además de algunas trincheras en terreno de aluvión con grandes cantos rodados.

Las estaciones de la nueva línea corresponderán a los pueblos de Cubillos, Toreno, Páramo-Corbón y Palacios del Sil, estableciéndose además algunos apeaderos o apartaderos intermedios en Columbrianos, Santa Marina, Matarrosa, Cuevas de Sil y Villarino.

El material fijo de la vía lo constituirán carriles de 22,50 kilos por metro lineal y 9 metros de longitud; 14 traviesas por barra, colocadas éstas a juntas encontradas y al aire; doble brida de ángulo con 4 tornillos; placas de asiento en todas las traviesas en las curvas y alternadamente en las rectas; la sujeción a las traviesas se hace con 4 tirafondos por traviesa en las intermedias y con 6 en las inmediatas a las juntas. Como puede observarse, el menor peso del carril ha sido compensado en gran parte con el mayor número de traviesas y sujeción de la vía, que le da un buen aspecto de resistencia; el carril ha

sido suministrado por los Altos Hornos de Vizcaya, y el haber limitado su peso ha sido debido al alto precio a que se cotizaba al hacer su laminación.

En este ferrocarril han tomado parte principalísimos elementos vizcaínos, pues empezando por el capital, en su mayoría bilbaíno, han sido construídos los puentes por la «Basconia», y en la acreditada casa de D. Mariano de Corral todo el material fijo y móvil, entre los que se encuentran 120 vagones tolvas de 10.000 kilos de carga, patentados por el Sr. Corral, y con una disposición mediante la cual pueden abrirse y cerrar sus puertas automáticamente, y por tanto, descargarse su mercancía en pocos segundos, sistema de reconocidas ventajas sobre las que no insistimos por haber hablado de ello diferentes veces.

Indicada ya a grandes rasgos la importancia de las obras y hechas las anteriores indicaciones sobre el material fijo y móvil, resta dar cuenta del estado de adelanto de los trabajos.

Las circunstancias del momento al constituirse la Sociedad propietaria de los dos cotos carboníferos y de mineral de hierro antes indicados, reclamaron con la mayor urgencia en primer término la explotación de dichos cotos, y para ello la construcción del ferrocarril de Ponferrada a Villablino. Comprendiéndolo así el Gobierno, otorgó su concesión con determinadas ventajas para la rapidez de las expropiaciones y para el examen, estudio y aprobación del replanteo y proyectos de detalle de las diversas obras. Entre las condiciones de la concesión, está, en cambio, la de que el ferrocarril había de estar terminado en catorce meses, con una prima diaria de 10.000 pesetas para el anticipo de la explotación con relación al citado plazo, y una multa igual por día de retraso.

La concesión se otorgó el 25 de Julio último, teniendo que terminarse las obras en 25 de Septiembre del corriente año. El proyecto, base de la concesión, más bien fué un anteproyecto, con lo cual en 1.º de Agosto hubo necesidad de comenzar simultáneamente el replanteo del trazado en planta y perfil, las obras de explotación, los proyectos de los puentes y los encargos del material fijo y móvil; todo ello había de hacerse en circunstancias apremiantes de tiempo, y en las de mayor anormalidad por la falta de obreros, gran parte de ellos en la emigración, y por la escasez de toda clase de materiales y dificultades para su transporte.

La ejecución de las obras fué confiada al tan conocido contratista vasco D. Gregorio Iturbe, cuyas condiciones de excelente organizador ha demostrado repetidas veces en diversos ferrocarriles, como el de Pamplona a Plazaola, cuyos 82 kilómetros con 67 túneles y considerable número de obras de fábrica y tramos metálicos de importancia, terminó en

veintiséis meses. El Sr. Iturbe y la empresa concesionaria han vencido todas las dificultades del ferrocarril de Villablino a fuerza de voluntad y de dinero. A los pocos días de comenzadas las obras, había ya trabajando 15 destajistas, y a los dos meses había 4.200 obreros sobre la línea. Había que aprovechar el estiaje para hacer todas las cimentaciones de los puentes, y había que terminar todas las de los muros y adelantar en lo posible las obras de fábrica en elevación, antes de que se iniciaran las bajas temperaturas que habían de dificultarlas y hasta imposibilitarlas. Todo esto se ha conseguido, a pesar de que la epidemia de la gripe redujo durante un mes el número de obreros desde 4.200 a 1.800. Se buscaron braceros de otros puntos, se adquirieron los materiales rápidamente en su totalidad sin reparar en su precio, se allanaron todas las dificultades para su más rápido transporte por ferrocarril hasta Ponferrada y por carretera a todo lo largo de la línea, y en 31 de Diciembre, esto es, a los cinco meses de comenzada la obra, había explanación y fábricas ejecutadas por el 60 por 100 del presupuesto total, tendida la vía en 16 kilómetros y dos trenes de trabajo funcionando.

Ferrocarriles Españoles.

Las tarifas ferroviarias.

El Consejo de Ministros ha examinado la ponencia del titular de Fomento sobre las tarifas ferroviarias, asunto tan complejo y de tales derivaciones que exige un detenidísimo estudio.

Convencido como se halla el Gobierno de la extraordinaria importancia de esta cuestión, se propone abordarla en toda su integridad, pues su deber es hacer de una vez una declaración concreta sobre el particular, porque no hay derecho a tener a una industria como la de transportes y a los capitales en ella invertidos en el estado de incertidumbre actual y a merced de las agitaciones producidas en la opinión por varias Asociaciones que para sí propias consideran lícito todo abuso por ellas cometido en perjuicio del encarecimiento de la vida y que niegan, sin embargo, todo derecho a las Compañías ferroviarias.

Suponemos que el actual ministro de Fomento tendrá ya forjado criterio sobre el particular, y deber suyo es exponerlo sin pérdida de momento.

No debe olvidarse, como recuerda un estimado colega, que en país alguno, aparte los socialistas que en todas partes hacen la misma campaña, se ha sostenido una semejante, y notorio es que en la vecina República la opinión de los gobernantes, expresada en estos mismos momentos en documentos oficiales,

es favorable todavía a nuevos aumentos de las tarifas de transportes, y que en el Brasil, único país del mundo que con España no había autorizado esa elevación, acaba de ser llevada a cabo.

Ferrocarril de Ripoll a Puigcerdá.

El ingeniero jefe de la Comisión de los ferrocarriles transpirenaicos ha sido autorizado para adquirir por el sistema de administración y para la línea de Ripoll a Puigcerdá, en su sección de Ripoll a Ribas, 600 barras carriles de 12,40 metros de longitud, con las bridas y tornillos correspondientes; 18.000 placas y 400 metros lineales de contracarriles para puentes metálicos, importante todo 600.000 pesetas.

Tranvías de Madrid.

Ya se conocen los datos referentes a la recaudación total obtenida en 1918 por los tranvías de Madrid, o sea por las cinco Empresas que explotan la red urbana. Dichos ingresos se cifran en 13.160.849 pesetas, en alza de 1.119.953, respecto a 1917.

La red explotada tiene una longitud de 130,7 kilómetros, de donde resulta que la recaudación media por kilómetro y año fué en el próximo pasado de 100.000 pesetas.

El capital de las cinco Empresas, acciones y obligaciones, es de 51,1 millones de pesetas, que se reparten como indica el siguiente cuadro:

EMPRESAS	Capital	Capital
	Acciones	Obligaciones
	Pesetas.	Pesetas.
Tranvía del Este	14 000 000	16 365 000
Estaciones y Mercados	2 000 000	1 864 000
Española de Tranvías	419 500	1 34 000
Norte de Madrid	2 500 000	3 849 500
Madridiña de Tracción	5 970 000	2 909 000
TOTALES	24.889.500	26.332.500

Tranvía eléctrico en Pontevedra.

A los efectos de la tramitación del oportuno expediente, anuncia la Dirección General de Obras públicas la solicitud formulada por D. Teodosio Domínguez, para obtener la concesión de un tranvía eléctrico en Pontevedra, cuya línea principal parte de Santiago del Burgo, sigue por las calles del Arzobispo Molvar, plaza del Ayuntamiento, calle de Michelena, calle de la Oliva, sigue por la carretera de Pontevedra a Cangas, hasta el pueblo de Marín, terminando en la calle de la Reina de dicho pueblo. Solicitase también la concesión de ramales a la Plaza de Abastos, estación del ferrocarril de Pontevedra,

de Placeres a la Lonja de Estibella, y, por último, de un ramal al dique Oeste del puerto de Marín.

Obligaciones Andaluces de interés variable.

Figuran estas obligaciones entre la variedad de títulos ferroviarios cuya introducción en la Bolsa de Barcelona data de fecha relativamente reciente. Fueron inscritas en la cotización bursátil al mismo tiempo que las obligaciones 3 por 100 interés fijo de la propia Compañía, pero tardaron algún tiempo en abrirse mercado, debido a la preferencia que el público demostró por las de interés fijo, creyendo sin duda que las llamadas de interés variable, como su nombre indica, estaban sujetas a variación de interés según fueren los productos netos obtenidos por la Compañía.

El alza de las obligaciones interés fijo ha disminuido, como es natural, el aliciente de estos títulos en lo que se refiere a rendimiento y prima de amortización, y ello ha motivado que la atención del público se dirigiese a las obligaciones llamadas de interés variable, con lo que ha venido en conocimiento de que el interés de éstas fué variable mientras estuvo vigente el Convenio por el que se rigió la Compañía; pero que desde 1.º de Enero de 1914, fecha en que prescribió el Convenio por haberse cumplido todas sus cláusulas, pasaron a ser de interés fijo 3 por 100, conservando sólo el nombre de interés variable para distinguirlas de aquéllas. Por tanto, unas y otras perciben 15 pesetas anuales (impuestos a deducir), cobrándose los cupones por semestres y en las mismas fechas. La única diferencia entre unas y otras obligaciones consiste en que las llamadas de *interés fijo* se amortizan a la par y las de *interés variable* por compras en Bolsa o por subasta.

Como las de interés fijo, las de interés variable están representadas por dos emisiones, una llamada primera serie, cuyo reembolso terminará en 1959, y otra segunda serie, que deberá quedar extinguida en 1986.

Constituyen, pues, las obligaciones Andaluces 3 por 100 interés variable, un valor de primer orden en cuanto a sus garantías y el elevado rendimiento que es del 5,50 por 100 a su cotización.

Red de tranvías interurbanos en Oviedo.

La Compañía anónima «Tranvía Central de Asturias», domiciliada en Oviedo, ha solicitado la concesión de una red de líneas eléctricas, integrada por las siguientes:

1.ª Desde el barrio del Fresno, en la carretera de Oviedo a Las Segadas, por las calles de González Besada, General San Miguel, Santa Susana, Toreno, Uria y Avenida de Santander a enlazar con el

tranvía eléctrico de Oviedo a Posada de Llanera.

2.ª Desde el Alto de Buenavista, en la carretera de Villalba a Oviedo, por la Avenida de Fuentes Acevedo y calles de Toreno, Uria, Argüelles, Jovellanos y Azcárraga, a tomar la carretera de Torrelavega a Oviedo, para terminar en Tolloto.

3.ª Desde el poblado de la Fuente de la Plata, en el camino de Oviedo a Escamplero, por el puente sobre el ferrocarril del Norte en la línea de Oviedo a Trubia, camino y puente en construcción sobre el ferrocarril de León a Gijón y calles de la Independencia, Uria, Fruela, Rosal, Martínez Marina, Campomanes, Arzobispo Guisasola, Luneta y San Roque, para terminar en el barrio de San Lorenzo al mercado del ganado.

4.ª Desde la Plaza de la Constitución por las calles de Peso, Riego, Universidad, Mendizábal, Argüelles, Uria y Avenida de Santander, terminando frente a la estación de los Ferrocarriles Económicos de Asturias.

5.ª (Línea de enlace para mercancías.) Desde la vía muerta de la estación del ferrocarril Vasco Asturiano por las calles de Víctor Chávarri, General Elorza y Jerónimo Ibran hasta la explanada de la estación de los Ferrocarriles Económicos de Asturias.

COMPañIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA

MEMORIA DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN APROBADA POR LA JUNTA GENERAL ORDINARIA DE ACCIONISTAS CELEBRADA EL 17 DE MAYO DE 1919.

Señores accionistas.

En ejecución de lo dispuesto por el art. 29 de los Estatutos, habéis sido convocados a Junta general ordinaria para daros cuenta de los resultados de la explotación en el año 1918, sometiendo a vuestro examen la presente MEMORIA con las cuentas del ejercicio, la propuesta de provisión de vacantes en el Consejo y los demás asuntos que en la misma se comprenden.

Como ya os anunciamos en nuestra última MEMORIA, en el año 1918 han persistido, considerablemente agravadas, las causas de encarecimiento del combustible y demás materias empleadas en la explotación de la red, lo que ha dado lugar a un aumento de gastos de gran importancia, que no ha podido ser cubierto sino en parte por el aumento obtenido en los ingresos.

Por lo que se refiere al carbón, elemento principal de nuestro consumo, insertamos a continuación un estado que muestra el incremento que han tenido los gastos por este concepto en el último quinquenio, así en lo que se refiere al precio de coste por tonelada, como al consumo medio por kilómetro de máquina, a causa de la mala calidad de combustible.

Años.	Carbón gastado por las máquinas.	Precio medio por tonelada.	Consumo medio por kilómetro de máquina.
	Pesetas.	Pesetas.	Kilogramos.
1913	14.537.000	31,25	16.224
1914	13.952.000	30,54	16.663
1915	17.515.000	35,25	17.914
1916	31.205.000	51,63	19.698
1917	44.343.000	70,08	22.669
1918	63.493.000	91,84	25.239

Lo mismo ocurre con las demás materias empleadas, las cuales no sólo han conservado y aun excedido sus precios del año anterior, sino que han faltado en muchos casos, teniéndose que substituir, cuando ha sido posible, por otras más o menos similares de peor calidad.

Los ingresos por todos conceptos han tenido un aumento de 23.332.683,56 pesetas, debido, principalmente, a las modificaciones introducidas en las tarifas especiales, algunas de las cuales no han regido hasta fin de año.

Esperamos que en el de 1919, en el cual han de causar efecto en totalidad las modificaciones señaladas y han empezado a regir otras que completan la reforma de nuestra tarificación, podremos obtener, por virtud de todo ello, una mejora en los ingresos que compense el continuo crecimiento de los gastos de explotación, recobrando así nuestra Compañía su marcha normal.

Como sabéis, a fines del año 1918 se ha dictado un Real decreto que limita la facultad que tienen las Compañías de elevar sus tarifas hasta el máximo legal, reduciendo esta facultad sólo al 15 por 100 de las tarifas de aplicación.

Nuestra Compañía, como todas las demás, han protestado de la reducción impuesta a los derechos que le confieren las leyes de concesión y los contratos celebrados con el Estado; pero como la medida de que se trata respondía a circunstancias excepcionales y estaba unida a la conveniencia de conceder una importante mejora en los haberes del personal, que no era posible otorgar sin aquel aumento en las tarifas, lo hemos aceptado, dando principio el nuevo régimen en 1.º de Enero de 1919.

El siguiente estado da una idea de la marcha de los ingresos del tráfico en el último quinquenio:

Años.	Total de ingresos del tráfico.	Por kilómetro.
	Pesetas.	Pesetas.
1913	154.795.627,56	42.052,60
1914	146.375.218,84	39.765,06
1915	154.084.239,72	41.859,34
1916	172.491.997,10	46.860,09
1917	180.115.514,19	48.931,4
1918	203.273.276,99	55.057,77

Aumento del último año con relación al primero, 31,32 por 100.

Los gastos de explotación han tenido un aumento de pesetas 43.010.884,14 cuyo detalle por conceptos generales es el siguientes:

Combustible.....	24.009.150,78
Otras materias.....	7.718.103,82
Reclamaciones y diversos.....	5.298.485,66
Personal.....	4.284.353,39
Cambio y alquiler de material...	1.700.790,49

En junto pesetas.... 43.010.884,14

El detalle de este aumento por Servicios se expone más adelante.

Análogamente a lo hecho para los ingresos, insertamos a continuación un estado expresivo de la marcha que han llevado los gastos de la Compañía en el último quinquenio:

Años.	Total de gastos.	Por kilómetro.
	Pesetas.	Pesetas.
1913	76.978.829,70	20.912,48
1914	75.748.823,29	20.578,32
1915	78.402.532,63	21.299,24
1916	100.225.799,73	27.227,87
1917	123.663.711,14	33.595,14
1918	166.674.595,28	45.279,71

Aumento del último año con relación al primero, 116,52 por 100.

Como puede verse en los estados relativos a ingresos y gastos que antes se copian, el aumento de gastos ha sido, en relación con el de 1913, de una proporción casi cuatro veces mayor que el aumento de ingresos en la misma época.

Durante el quinquenio de 1914-1918 la Compañía ha ingresado en aumento, con relación a 1913, pesetas 82.362.809,04, pero ha gastado más, en relación también con 1913, pesetas 159.821.313,57, o sea un aumento líquido de gastos de pesetas 77.458.504,53

Estas cifras muestran mejor que nada lo que para nuestra empresa, como para las demás Compañías, han representado esos cinco años de guerra, las dificultades económicas con que han tenido que luchar para hacer frente a sus obligaciones y la razón sobradísima con que las Compañías proceden a la revisión de sus tarifas especiales, para poder seguir prestando sus servicios.

Las cuentas de primer establecimiento han tenido en este año, en su conjunto, un aumento de pesetas 30.397.011,18, de las cuales corresponden pesetas 6.808.858,85 á obras nuevas y mejora de instalaciones, y 23.588.152,33 pesetas a adquisición de material motor y móvil.

Los ingresos por todos conceptos han ascendido en el ejercicio a pesetas 203.652.334,33 con aumento de pesetas 23.332.683,56 en relación con los obtenidos en el de 1917, y los gastos se han elevado a pesetas 166.674.595,23 con aumento de 43.010.884,14 pesetas.

La diferencia es, por consiguiente, de pesetas 36.977.739,05.

Las cargas ascienden a pesetas 55.232.583,76 sin incluir en ellas cantidad alguna en concepto de amortización de material, por no permitirlo los resultados del ejercicio.

El importe de las sumas que la Compañía paga, con sus solos recursos, a los agentes retirados y a las familias de los fallecidos, en concepto de pensiones de jubilación, de viudedad y de orfandad, se ha elevado durante el año 1918 a 2.148.238,34 pesetas con aumento de pesetas 227.433,37 respecto del año anterior.

Todas las cifras anteriormente copiadas acusan una insuficiencia de productos de 20.410.083,05 pesetas, pero como a la línea de Valencia a Utiel corresponde una de 951.296,37 pesetas que debe sernos entregada, conforme al convenio celebrado con los obligacionistas de aquella línea, la insuficiencia líquida es de pesetas 19.458.786,68.

Por otra parte, según se explica en el lugar correspondiente de esta MEMORIA, las minas de Barruelo y Surroca, propiedad de la Compañía, han producido en este año un beneficio cifrado de pesetas 208.338,81 en junto, que se deduce de la insuficiencia líquida antes indicada, quedando ésta en pesetas 19.250.447,87.

Pasando a la exposición detallada de los resultados del ejercicio, a continuación insertamos el resumen general comparativo de las cuentas de explotación en los años de 1917 y 1918.

I - RESUMEN DE LAS CUENTAS DE EXPLOTACIÓN

INDICACIONES	Año de 1918	Diferencias en 1918.
	Pesetas.	Pesetas
A.—Ingresos del tráfico	203.273.276,99	+ 23.157.762,80
B.—Ingresos varios.		
Diversos.....	215.565,24	+ 14.035,88
Ejercicios cerrados (Saldo de c)....	163.492,00	+ 160.884,88
Total de ingresos...	203.6.2.334,33	+ 23.332.683,56
C.—Gastos de explotación.....	166.674.595,28	+ 43.010.884,14
Producto neto.....	36.977.739,05	- 19.678.200,58
D.—Pensiones pagadas al personal.....	2.148.238,34	+ 227.433,37
Producto líquido (deducidas las pensiones).....	34.829.500,71	- 19.905.633,95
E.—Cargas de la explotación.		
1.º Intereses y amortización de las obligaciones:		
Intereses.....	42.210.880,13	- 1.016.788,92
Amortización.....	15.957.720,20	- 88.134,15
Amortización de bonos de Asturias, Galicia y León...	333.500,00	»
2.º Gastos de valores en el extranjero.....	859.758,85	- 429.233,56
A deducir:	59.361.859,18	- 1.594.156,63

INDICACIONES	Año de 1918.	Diferencias en 1918.
	Pesetas.	Pesetas.
3.º Intereses, cambios y comisiones.....	4.122.275,42	- 1.033.123,08
Total de cargas...	55.232.583,76	- 501.033,55
F.—Insuficiencia de productos.....	20.410.083,05	+ 19.401.600,40
G.—Resultado de la explotación de la línea de Valencia a Utiel:		
Insuficiencia de productos a cargo de la Comisión liquidadora.....	951.296,37	+ 611.451,57
H.—Insuficiencia líquida de productos.	19.458.786,68	+ 18.793.148,83

He aquí la explicación detallada de los resultados que se consignan en el estado precedente.

A.—INGRESOS DEL TRÁFICO

	INGRESOS	
	Total.	Por kilómetro.
	Pesetas.	Pesetas.
Los ingresos del tráfico en el ejercicio de 1918 han sido de	203.273.276,99	55.222,21
En 1917 fueron de.....	180.116.514,19	48.931,14
El aumento en 1918 es de...	23.157.762,80	6.291,07

que representan el 12,86 por 100.

Designación de las líneas.	Longitud explotada Kilóms.	Ingresos del tráfico en 1918	Diferencias en 1918.
		Pesetas.	Pesetas.
Principal.....	909	68.960.782,49	+ 8.725.641,09
Santander.....	139	6.776.388,70	+ 1.958.356,94
Barcelona.....	773	37.1.9.755,66	+ 2.593.663,49
Bilbao.....	249	15.143.247,77	+ 2.113.797,26
Total de la antigua red...	2.070	128.010.174,62	+ 5.391.458,78
Asturias, Galicia y León.....	741	33.674.063,79	+ 6.399.080,16
Lérida a Rous y Tarragona.....	103	2.961.802,45	- 54.272,02
Villabona a Avilés	21	1.030.549,35	+ 147.105,28
San Juan de las Abadesas.....	112	4.648.275,81	+ 236.602,45
Soto de Rey a Ciaño-Santa Ana..	22	584.230,31	+ 9.021,18
Almansa a Valencia y Tarragona	524	31.027.307,11	+ 1.497.146,84
Valencia a Utiel..	83	1.303.873,52	- 468.379,87
EN JUNTO... ..	3.681	203.273.276,99	+23.157.762,80

Como se ve, ofrecen aumento todas las líneas, excepto las de Lérida y Utiel que presentan baja, motivada en las dos líneas por la menor exportación de vinos, a causa de las restricciones impuestas por Francia en este año para la entrada de los mismos en aquel país.

(Se continuará.)

NECROLOGÍA

Sincero y grande pesar nos ha causado la noticia del fallecimiento recientemente ocurrido en Padrón del Sr. D. Juan Trulock, que durante largos años ha sido gerente de la Compañía ferroviaria *The West Galicia Railway Co Ltd.*, explotadora del ferrocarril Compostelano, o sea la línea de Santiago a Carril y Pontevedra.

Desde muy antiguo sosteníamos con el Sr. Trulock las más cordiales relaciones, en las que siempre nos demostró su corrección y caballerosidad que le conquistaron el afecto de todos cuantos tuvieron ocasión de cultivar su trato.

Aunque inglés de nacimiento, el Sr. Trulock se había llegado a connaturalizar con el país gallego, donde residía hace muchos años y donde constituyó familia, a la que enviamos nuestro más sentido pésame por la pérdida que experimentan y a la cual nos asociamos de todo corazón.

SISTEMAS DE TRACCION ELECTRICA

El ilustre profesor R. P. Pérez del Pulgar, de la Compañía de Jesús, dió en los primeros días de Junio último, en el Instituto de Ingenieros Civiles, una conferencia sobre el tema *Tracción eléctrica en los ferrocarriles españoles*.

En grato estilo familiar, pero revelando el profundo estudio que de la materia tiene hecho, analizó el conferenciante la mejor adaptación de los sistemas que por unos y otros se preconizan a las necesidades de nuestros servicios ferroviarios, considerados en su conjunto, es decir, comprendiendo el tráfico de viajeros a grandes velocidades, el de mercancías y el movimiento suburbano.

No se trata—dijo—de escoger el problema para hacer una línea capaz de ser alimentada por una central. No se trata siquiera de escoger un sistema de tracción para un solo sistema de trenes, sea de pasajeros ó de mercancías, sino que tratando el problema en toda su generalidad, es preciso saber cuál de los sistemas sería el más conveniente para satisfacer simultáneamente todas las necesidades.

Podría tratarse la cuestión desde el punto de vista técnico o en el aspecto comercial. Claro es que ni el estudio comercial es independiente del técnico, ni éste puede prescindir en absoluto del comercial: uno de los dos sería ilusorio si ambos no nos llevaran al mismo resultado.

El análisis lo subdividió en tres partes, que respectivamente comprenden al tractor, al sistema de generación y al de transporte, transformación y distribución de la energía eléctrica.

Ateniéndose más bien al aspecto técnico y dentro de éste con un carácter de vulgarización por la incompatibilidad entre la premura del tiempo y la extensión de la materia, dió a conocer los tres tipos, límites, por decirlo así, de tracción o de tráfico, tales que si para ellos se resuelve el problema, queda resuelto para todos los demás.

Estos trenes son: 1.º De viajeros, de 2.000 caballos y grandes velocidades, pudiendo transportar pesos pequeños (350 toneladas y 100 kilómetros por hora); 2.º Los suburbanos, y 3.º Los trenes de mercancías de pequeñas velocidades (30 kilómetros por hora) y grandes tractores (12.000 kilogramos o más).

Pasa a estudiar las condiciones de la locomotora, para ocuparse luego de las de transporte de la energía, y considera en aquella tres clases: primera, del arranque; segunda, a la marcha normal, y tercera, del freno con recuperación o sin ella. Las condiciones del arranque se refieren principalmente al par; los motores destinados a tracción necesitan un par doble y a veces quintuple que el normal (depende del número de paradas); además el arranque tiene que ser económico y automático.

En cuanto a las condiciones a la marcha normal se ocupa del coeficiente específico de potencia (relación del peso a la potencia) y deduce de unos estudios de Bouquet la necesidad de aproximarse al tipo constante de 40 a 60 kilogramos por caballo, pues conforme crece este coeficiente, aumenta el número de caballos necesario para un mismo trabajo útil, siendo la potencia de la locomotora proporcional a este coeficiente.

Respecto a las condiciones del freno, afirma que hay ocasiones en que la recuperación será inútil; un tren que baja devuelve una cantidad de caballos proporcional a la diferencia entre la inclinación de la pendiente y KV^2 siendo V la velocidad y K un coeficiente proporcional a la fracción; según el signo de esta diferencia, habrá o no recuperación; de los resultados de Sabourit se deduce que en las pendientes de 0,025 hay un 24 por 100 de recuperación, cualidad importantísima dadas las rasantes de las vías de España; además, el freno mecánico produce gastos en la línea, prefiriéndose incluso el frenado en pura pérdida.

Con todas estas condiciones trata de construir un diagrama que dé a conocer, de un solo golpe de vista, todas las condiciones de la locomotora de que se trata, y además, determine, mediante un área, la elasticidad de su funcionamiento.

Luego examina las tres clases de motores, desde este punto de vista, y saca en consecuencia, que las locomotoras de continua tienen un rendimiento mayor que las de vapor, satisfacen muy bien a las condiciones exigidas por la tracción en los caminos de hierro españoles, y son las más baratas.

Las de trifásicas tienen buen rendimiento y mejor coeficiente específico de potencia, pero presentan una elasticidad pequeñísima en sus características y una recuperación mediana.

La monofásica es la más costosa, de rendimiento inferior, más elasticidad que la trifásica, aunque menos que la de continua, y está mucho más expuesta que ambas a averías y defectos de funcionamiento.

Pasa a estudiar las condiciones de transporte. Tratándose de escoger un tipo que satisfaga a todas las redes simultáneamente, es preciso hacer dos hipótesis: o bien suponer que las Compañías de ferrocarriles instalan por su cuenta las centrales generadoras, vendiendo la cantidad de energía no necesaria para la tracción, o bien se limitan a adquirir de otras empresas dicha energía.

En la primera hipótesis sería posible establecer monofásica a 25 períodos; pero dado que esta clase de corriente no es utilizada en la industria, habría que transformar la sobrante, y en este caso la economía obtenida en la tracción podría ser destruida en gran parte por las pérdidas en la transformación.

La segunda hipótesis entraña la necesidad de transformarla por grupos de convertidores rotativos.

Compara el rendimiento global del sistema de continua con el monofásico y obtiene el 0,75 para el primero, 0,82 para el segundo en el caso de transformadores estáticos y 0,68 para caso de transformadores rotativos.

Por lo que toca al número de subestaciones y coste inicial de instalación (punto principal de los partidarios de la monofásica) hace un estudio detallado y saca en consecuencia que para 3.000 voltios en continua y 20.000 en monofásica habría que poner tres subestaciones de aquel sistema (en vez de seis) por uno de éste; además, los costes relativos del material, el de las reparaciones en caso de averías, el de personal técnico necesario y las precauciones necesarias para impedir los efectos de la corriente monofásica sobre las líneas telegráficas y telefónicas hacen deducir la consecuencia de que el coste de instalación vendría a ser aproximadamente el mismo en ambos sistemas; uniendo a esto las ventajas señaladas en las consecuencias anteriores, cree el P. Pérez del Pulgar que en caso de elegir un tipo general acomodado a todas las necesidades de la tracción actuales y probables en algunos años, y en la hipótesis, sobre todo, de que pueda ser algún día un hecho el proyecto de red nacional de energía eléctrica, es indudable escoger el tipo de tracción continua con preferencia a todos los demás.

El resumen del estudio del sabio profesor puede hacerse diciendo que para la red de los ferrocarriles españoles, tenidas en cuenta todas las condiciones

de planta, perfil y tráfico; atendidas también las ideas que existen, desarrolladas ya en un proyecto de ley, para la creación de una red nacional de transporte de energía eléctrica; considerada la conveniencia y aun necesidad de elevar el factor de carga de las centrales mediante la superposición de los servicios por ellas alimentados, lo cual obliga a generar la energía bajo la forma de uso universal (trifásica a 50 períodos); por todo ello, opina el Padre Pulgar que la solución indiscutiblemente preferible en el estado actual de la técnica, y aun quizá más en el porvenir con la elevación de la tensión y tal vez con el desarrollo industrial del convertidor de vapor de mercurio, es la del empleo de la corriente continua, a la tensión de 3.000 voltios en el presente momento de la solución técnica.

Documentos oficiales.

MINISTERIO DE ABASTECIMIENTOS

DELEGACIÓN REGIA DE TRANSPORTES POR FERROCARRIL

Esta Delegación Regia ha acordado que el transporte por ferrocarril del cok de todas clases quede exceptuado, tan sólo por lo que a transporte se refiere, de las restricciones a que en orden a dichos transportes por ferrocarril se hallan sujetos los carbones minerales y del régimen vigente respecto al tráfico entre zonas marítimas; pudiendo por tanto transportarse el cok por ferrocarril sin limitación de zonas de ninguna clase, cualesquiera que sean los puntos de procedencia y destino.

Lo que comunico a V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 3 de Mayo de 1919.—El delegado regio, *A. Valenciano*.—Señores ingenieros jefes de las cuatro Divisiones de ferrocarriles.

Esta Delegación Regia ha acordado que, sin perjuicio de volver al régimen actual o al que en un momento dado hiciesen precisas las circunstancias, se entiendan ampliadas las zonas que ahora rigen para los transportes de carbones minerales procedentes de la línea de La Robla y Zona del Bierzo, en la forma propuesta por el ingeniero delegado para inspección del transporte de carbones en la línea de La Robla y Jefatura de la primera División de ferrocarriles, a saber: Por la red de M. C. P. a todas las estaciones comprendidas entre Madrid, Plasencia, Cáceres y Valencia de Alcántara. Por la red de M. Z. A. desde Madrid Cuenca y Aranjuez-Castillejo Toledo, y de Madrid-Ariza Zaragoza-Caspe Reus-Tarragona. Por la del Central de Aragón: estaciones comprendidas entre Calatayud, Teruel y éstas inclusive. Por la red del Norte a toda la parte Norte y Noroeste de España que comprende a la vez la Compañía de Medina a Zamora y Orense a Vigo, así como también a todas las líneas combinadas con las dichas y que se encuentren hacia el Nor-

te de los límites que ellas definen, pero sin que de las zonas mencionadas pueda facturarse con destino a la de Asturias.

Por último, la salida de carbones de la línea de La Robla seguirá regulada como hasta ahora en cuanto a la distribución de estaciones a remitir por cada uno de los distintos empalmes.

Lo que comunico a V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 2 de Junio de 1919.—El delegado regio, *A. Valenciano*.

Señores ingenieros jefes de las cuatro Divisiones de ferrocarriles.

Guía de los accionistas.

JUNTAS GENERALES

Compañía de los ferrocarriles estratégicos y secundarios de Alicante.

El Consejo de Administración de esta Compañía convoca a Junta general extraordinaria, conforme a lo dispuesto en el art. 37 de los Estatutos, a todos los accionistas de la misma para el día 10 de Julio próximo, a las tres y media de la tarde, en el domicilio social, calle de Villanueva, núm. 10, piso bajo, Madrid.

Los asuntos a deliberar y resolver serán:

Ampliación de obligaciones.

Conversión de acciones.

Aumento de capital, y

Reforma de los Estatutos.

Tienen derecho de asistencia a la Junta los poseedores de 20 acciones, por lo menos, que cuatro días antes del señalado para la celebración de aquélla hayan depositado en las oficinas de la Compañía, en Madrid o en Alicante, los títulos definitivos de dichas acciones, según previenen los Estatutos en su art. 38.

Los accionistas que tengan derecho de asistencia a la Junta podrán hacerse representar en ella por otro accionista que también lo tenga.

Madrid, 28 de Junio de 1919.—*El Consejo de Administración.*

TÍTULOS Y DIVIDENDOS

Compañía de los ferrocarriles estratégicos y secundarios de Alicante.

El día 3 de Julio de 1919 se celebrará en el domicilio social, calle de Villanueva, 10, la subasta, ante Notario, de los títulos duplicados de las acciones de la misma, que han sido expedidos por virtud del acuerdo adoptado por la Junta general de accionistas de 31 de Mayo de 1917, en sustitución de los que han sido anulados por corresponder a acciones deudoras del dividendo pasivo último cuya demanda se acordó en 23 de Marzo de 1915.

El precio tipo para la subasta será por cada acción el de 25 pesetas. Los títulos se enajenarán liberados del 75 por 100 de su importe.

El pliego de condiciones para la subasta podrá consultarse en el domicilio social de la Compañía. (Horas: de cuatro a siete.)

Para hacer proposiciones en la subasta será preciso el depósito previo, con tres días de anticipación cuando menos, de una cantidad que no será inferior al 10 por 100 del importe de la propuesta.

La subasta tendrá lugar a las cuatro de la tarde.—Madrid, 24 de Junio de 1919.—*El Comité ejecutivo.*

Compañía de los ferrocarriles Vascongados.

En el sorteo verificado el día 20 del corriente mes, resultaron amortizadas las siguientes obligaciones:

Veinticinco de primera hipoteca, de la línea de Bilbao a Durango, números 1.945 a 1.949, 3.051 a 3.060 y 4.861 a 4.870.

Diez y ocho de primera hipoteca, de la línea de Durango a Zumárraga, números 2.999 a 3.008 y 7.341 a 7.350.

Treinta y una de primera hipoteca, de la línea de Elgoibar a San Sebastián, números 1.120, 1.471 a 1.480, 5.881 a 5.890 y 8.651 a 8.660.

A partir del día 1.º de Julio próximo se pagará en la Caja de la Compañía, Achuri, 9, de diez de la mañana a una de la tarde, los cupones de las diferentes obligaciones de esta Compañía que vencen dicho día, así como también el importe de las obligaciones amortizadas.

El cupón número 26 de las obligaciones de primera hipoteca de la línea de Elgoibar a San Sebastián, será también pagado por el Banco Guipuzcoano, en las horas en que se halle abierto al público el referido Establecimiento.

Bilbao, 23 de Junio de 1919.—El director gerente, *Ju-lio de Iqártua.*

Compañía de los ferrocarriles económicos de Asturias.

Esta Compañía anuncia al público que a partir del 1.º de Julio próximo se abre el pago de intereses correspondientes al primer semestre de 1919, de las obligaciones hipotecarias de la Compañía, previa presentación y entrega del cupón núm. 23, en Oviedo, por los Sres. Masaven y Compañía; en Bilbao, por el Banco de Vizcaya, y en Santander, por el Banco Mercantil.

Oviedo, 25 de Junio de 1919.—El director, *A. S. Coronas.*

Compañía Tranvía de Arriondas a Covadonga.

Esta Compañía tiene el honor de poner en conocimiento de los señores Obligacionistas, que a partir del día 1.º de Julio próximo podrán hacer efectivo el interés de sus Obligaciones en casa de los Sres. Masaven y Compañía, de esta capital, mediante presentación y entrega del cupón núm. 12.

Asimismo se anuncia que en el sorteo verificado el día 27 del actual, ante el notario D. Secundino de la Torre y Orviz, han resultado amortizadas las Obligaciones número 31 a 40, 111 a 120, 161 a 170, 351 a 360 y 601 a 605.

El pago de estas amortizaciones se verificará, a partir del día 1.º del próximo Julio, en casa de los mismos señores Masaven y Compañía, previa presentación y entrega de los títulos con los cupones no pagados.

Oviedo, 27 de Junio de 1919.—El secretario, *A. S. Coronas.*

DE OCASIÓN

Báscula 25 toneladas, impresora para vagones vía de 1 metro, plataforma 4,50 m. por 1,40 m. modelo a establecer en mampostería «Marca Pibernat» nueva completamente.

Informaran: Gofi y Elorriaga, Hurtado de Amézaga, 12, Bilbao.

Calle de
F. VIAL
SANTANDER

CONSTRUCTORA MONTAÑESA

Taller de aparatos de pesar
de todas clases.

PUNTES - BÁSCULAS

BALANCES

Banco Español de Crédito.

BALANCE GENERAL AL 31 DE MAYO DE 1919

	Pesetas.
ACTIVO	
Caja y Banco.....	5.850.728,70
Cuentas corrientes.....	105.347.865,35
Cartera de títulos.....	19.200.852,63
Dobles y préstamos s/ valores.....	7.226.244,89
Cartera de efectos.....	37.948.610,15
Mobiliario.....	525.628,88
Inmuebles.....	1.218.950,91
<i>Gastos de primer Establecimiento:</i>	
Gastos adaptación del inmueble.....	153.355,45
Gastos varios.....	200.888,55
	354.244,00
Cuentas de orden.....	34.075.269,83
Cuentas deudoras.....	451.869.177,48
	666.657.72,82
PASIVO	
Capital.....	20.000.000,00
Reserva estatutaria.....	1.163.663,08
Fondo de previsión.....	3.000.000,00
Cuentas corrientes y de depósito.....	136.433.615,47
Efectos a pagar.....	447.189.721,05
Cuentas de orden.....	34.075.269,83
Cuentas acreedoras.....	24.795.203,59
	666.657.472,82

Conforme: El interventor, *Enrique María García*.—
V.º B.º: El Director, *León Cocagne*.

VENDESE 50/70 VAGONES
para vía de metro, 10 toneladas de carga, bordes altos, un año servicio. — Razón: *A. Juvé*,
Rambla Flores, 22, Barcelona.

Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la frontera de Portugal.

BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 1918

	Pesetas.
ACTIVO	
1 Primer establecimiento.....	97.696.539,45
2 Subvención del Gobierno español.....	390.423,60
3 Almacenes generales.....	597.342,58
4 Deudores diversos.....	1.143.161,79
5 Acciones depositadas en garantía.....	200.000,00
6 Caja: En metálico.....	58.840,54
7 Cuenta de intervención.....	6.657,78
TOTAL.....	100.018.665,72
PASIVO	
8 Capital:	
Acciones.....	20.000.000,00
Subvención cobrada del Gobierno español.....	10.812.525,66
	30.812.525,66
9 Compañía de los diques de Porto y Caminos de Hierro Peninsulares.....	68.063.604,23
10 Acreedores diversos.....	957.371,04
11 Cuentas a pagar.....	33.143,01
12 Consejo de Administración.....	200.000,09
13 Cuenta general de explotación:	
Ingresos del ejercicio 1918.....	185.221,78
Transferido por c/ de la Compañía de las Docas.....	150.000,00
	35.221,78
TOTAL.....	100.101.865,72

El Inspector general de contabilidad, *Cándido Emilio Cabral*.

Básculas ARISO

Arcas para caudales

Sans. 12 • Barcelona •

INGRESOS DE LOS FERROCARRILES. — Estadística comparativa.

LÍNEAS	Kilómetros.....	FECHAS	INGRESOS DURANTE EL PERÍODO				RECAUDACIÓN desde 1.º de Enero.	
			BRUTOS TOTALES		KILOMÉTRICOS		1919	1918
			1919	1918	1919	1918		
			Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Norte de España.....	3.681	11 a 20 Junio.....	7.039.678	5.749.846	1.912,43	1.562,03	110.477.479	90.210.169
Madrid a Zaragoza y a Alfoante.....	3.664	1 a 10 Junio.....	6.144.846	4.508.793	1.677,0	1.200,56	100.038.441	78.835.549
Andaluces.....	1.261	11 a 20 Junio.....	1.421.619	1.132.062	1.127,37	818,44	21.743.717	17.297.32
Madrid-Cáceres-Portugal.....	429	11 a 20 Junio.....	316.154	247.894	736,9	577,84	4.692.098	3.914.777
Plasencia-Astorga (Oeste).....	348	11 a 20 Junio.....	200.196	228.303	575,27	656,06	3.036.484	2.906.525
Linares a Almería (Sur).....	309	11 a 20 Junio.....	221.530	202.683	716,92	655,93	3.432.873	3.144.185
Medina-Zamora-Orense-Vigo.....	299	1 a 30 Abril.....	602.729	470.126	2.015,81	1.572,32	2.141.569	1.735.456
Lorca-Baza-Aguilas.....	168	15 a 21 Junio.....	51.001	24.876	303,67	148,07	2.842.270	729.145
Medina del Campo-Salamanca.....	77	21 a 31 Mayo.....	102.771	41.694	1.334,69	541,48	732.429	531.672

Imp. del Sucesor de B. Teodoro. — Glorieta de Santa María de la Cabeza, 1.