AÑO XVII **Madrid 16 de Agosto de 1903.** NÚM. 723.

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

Los caminos vecinales.—La catástrofe del Metropolitano de París.—Los Andaluces en 1902.—Proyectos de nuevos ferrocarriles.—El servicio de los paquetes postales.—Almacenajes y reembolsos.—Publicidad y discusión de nuevas tarifas: Tarifas generales y especiales del ferrocarril Valdepeñas-Puertollano. Cereales, habas, harinas, granos y salvados.—Remolacha.

LOS CAMINOS VECINALES

Del actual Ministro de Obras públicas no podrá decirse que no se preocupa de las construcciones de esta naturaleza. En los ferrocarriles secundarios nada está en su mano hacer, puesto que el asunto se halla pendiente de las Cortes; en la política hidráulica, de la que ha hecho su bandera predilecta y que tanto renombre le ha dado, ha logrado, por fin, ver presentado el correspondiente proyecto de ley; y ahora le ha faltado tiempo de llegar al Ministerio para expedir su recientísima R. O. acerca de los caminos vecinales.

Por saber está la suerte que cabrá á estas grandes obras, merecedoras de todo el apoyo, porque su realización supone el más decisivo paso en el desenvolvimiento de la riqueza del país. Por de pronto, y nos referimos ahora especialmente á los caminos vecinales, la presentación está admirablemente hecha. Nuestros lectores van á conocer el extenso preámbulo de la R. O. mencionada, y si bien pudieran hallar en él todos los caracteres de un artículo preferente de *El Imparcial*, no podrá negarse la buena voluntad del Sr. Gasset, que si no viera en ejecución sus proyectos, en cambio podría estar satisfecho de haber demostrado que sabía hacer que hace.

En los canales y pantanos ya se recordará que se preconiza la realización por los particulares y las Corporaciones, con sus propias fuerzas. En los caminos vecinales, toda la finalidad de la importante Real orden de ahora es la formación de un plan de 70.000 kilómetros de habilitación y construcción de caminos vecinales que, valorados muy modestamente, representan la inversión de 350 millones de ptas. Ciertamente que al pronto no se acometerían más que 200 en cada provincia, ó sean 9.000, que exigen 45.000.000, cifra en la que se estrellen las hermosas presentaciones de estas obras que nos hace el Sr. Gasset. Pero en fin; por algo hay que empezar, es ese algo el estudio del plan, y éste ya acaba de disponerse.

Apetezcamos que la finalidad no sea la de aplicar al Sr. Gasset el concepto de que es muy aventajado en hacer que hace. Que logre la realización de sus proyectos, es lo interesante. Hé aquí su importante R. O.:

Ilmo. Sr.: Examinado el estado de nuestras obras públicas, se nota la falta de una política integral ó de conjunto.

Grandes cauces principales para circular la riqueza, escasez de arroyuelos para alimentarlos, y la anemia invade nuestros ferrocarriles, la soledad nuestras carreteras; el tráfico es escaso, y entre las mallas de la red ferroviaria y de los grandes caminos muere la agricultura por no poder entregarle sus productos. Nos permitimos el lujo de mantener en gran parte improductivo un capital de más de 4.000 millones de ptas. en ferrocarriles, de más de 1.000 millones en carreteras.

La necesidad de los ferrocarriles secundarios y de los caminos vecinales, es indiscutible. Es sentida por todos, y, sin embargo, ni para los primeros existe aún una ley protectora que lleva en las Cortes una discusión de quince años, ni para los segundos se ha preocupado el Estado de excitar el celo de los organismos á quienes confiara su construcción, hace más de medio siglo, el decreto de 1848 y la ley de 1849.

Desaliento causaría este recuerdo si la historia de otras naciones no viniera á esperanzarnos. Envidiamos hoy á Francia por la cooperación expontánea de sus Municipios para realizar tan grandiosa obra; á principios del siglo anterior, la prestación personal era rechazada, y los Ayuntamientos oponían resistencia á votar los créditos necesarios; hubo que ejecutar de oficio los gastos de los pueblos. Intentemos imitar su marcha y borremos este siglo que nos separa. No podremos de

Biblioteca Nacional de España

momento aplicar los medios que allí y en Inglaterra, Bélgica, Austria, Alemania, Suiza é Italia se usan; pero á medida que adelanta la construcción de caminos, que se convenza el país de sus ventajas, podrá el Gobierno ir disminuyendo su tutela, y la red vecinal se desarrollará seguramente en avalancha.

Sea cualquiera el sistema de construcción que se adopte, precisa la formación de un plan que ordene los caminos en cada provincia, en razón á su utilidad. No un plan grande, no un plan que para su ejecución total requiera muchos años, durante los cuales varían las corrientes de tráfico á merced de un ferrocarril, de un puerto, del incremento de riqueza de una comarca; un plan relativamente modesto en que podamos atender á lo más urgente, á los caminos que debieran existir ya en condiciones de viabilidad y que han trazado sobre el terreno la necesidad de los pueblos de no vivir aislados, de verificar el tráfico de sus productos por rudimentarios que sean sus medios de transporte.

Teniendo en cuenta la riqueza actual del país, requiere España más de 100.000 kilóms. de caminos secundarios; pero por las anteriores consideraciones, y por lo que después se dirá, basaremos, por hoy, sólo en esa cifra nuestros cálculos.

Caminos secundarios son, por las necesidades á que satisfacen, las carreteras de tercer orden del Estado y las carreteras provinciales. Nacieron las primeras de los caminos vecinales al declararlas de cargo del Estado bajo aquella nueva denominación la ley de 22 de Julio de 1857; y aunque fueron segregados en 14 de Noviembre de 1868 y se mantiene en la ley vigente de Obras públicas de 1877, subsiste la clase de tercer orden en carreteras y es su cometido, al fin, el de los caminos vecinales, aunque podamos clasificarlos á la cabeza de éstos.

Natural es, pues, que, si por el momento queremos que resulte dotado el país con 100.000 kilóms. de caminos, descontemos lo que va construido y se halla en construcción en carreteras de tercer orden y en carreteras provinciales que alcanza una suma de cerca de 30.000 kilóms. Los restantes, ó sean 70.000, deben ser los límites del plan actual.

A esta cifra asciende aproximadamente la longitud de caminos rurales existentes que deben habilitarse, los caminos de enlace que reclaman los pueblos cercanos á las vías férreas y los que han de seguir la red en las zonas de regadío. En dicho número viene, pues, comprendido lo más urgente en viabilidad; por eso la hemos aceptado para esta primera etapa de la red secundaria.

Sumada con la de 30.000 antes citada, arroja para España una proporción de 20 kilóms. de camino carretero por cada 100 kilóms. cuadrados que consignaba mi ilustrado antecesor en este Departamento, señor Moret, en la R. O. de 21 de Abril de 1893, al querer sacar de su letargo al país en la materia de que tratamos. Enseñó la experiencia, al dar ese gran paso, que precisa fijar para cada provincia los límites dentro de los cuales ha de manifestarse su iniciativa para que presida el mismo criterio en la elección.

Tomando como base la población y la extensión superficial de cada provincia, hemos distribuido en la debida proporción los 100.000 kilóms. antes citados, y desglosando de la cifra resultante para cada una el número de kilóms. construidos y en construcción, de carreteras de tercer orden del Estado y provinciales, ha quedado la longitud que se consigna en la relación que al pie de esta R. O. se acompaña. Á ella deberán atenerse las provincias, consiguiendo así igualar en proporción á su importancia las diferencias que la influencia política ha establecido en la construcción de carreteras.

Mas no pudiendo sujetar estrictamente á fórmula matemática la cifra total que á cada provincia convenga, se deja un margen del 10 por 100 al hacer las propuestas, y se dará al plan en su día la flexibilidad necesaria para que, por medio de razonado expediente, puedan incluirse nuevos caminos; no el expediente con las grandes trabas que en carreteras se exige, que han motivado el saltar por ellas á la libertad de las iniciativas parlamentarias, sino sólo aquellas que el bien públicos demanda para que no se despilfarren los fondos destinados á su construcción.

Existen en la Dirección de Obras públicas datos varios que, convenientemente completados y con arreglo á las ideas expuestas y rectificados en lo que al transcurso de diez años que llevan de fecha demande, hacen confiar que podrá ser formado el plan en breve plazo, contando con el celo de los Ingenieros de caminos, que añadirá una nueva fecha en su historia á la del año 1900, en que redactó el de canales y pantanos.

Los caminos que desde luego han de incluirse son, en una palabra, todos los que aprovechando las sendas existentes, hagan penetrar la corriente comercial en las comarcas agrícolas é industriales, todas aquellas que enlacen en los pueblos aislados á las vías férreas, á las carreteras generales, les pongan en relación con los centros comerciales, activen la circulación, en fin, por todas las regiones de la nación.

Las obras deben ser económicas; hay que atender hoy á lo necesario; cuando el tráfico crezca, los mismos pueblos ensancharán sus caminos. Se trata, en general, sólo de habilitarlos; destinando por término medio y kilóm. la cantidad de 5.000 ptas., puede conseguirse el fin que se persigue. Atengámonos hoy á esta cifra.

Es preciso dar gran impulso á estos trabajos; organizarlos, crearlos de nuevo, y con el mismo criterio que al frente del servicio hidráulico se ha puesto una Comisión directora, debe establecerse para el servicio vecinal algo semejante. A este objeto se crea una Inspección general de caminos vecinales, reclutando el personal, escaso en número, del mismo que hoy exista en la Administración Central, sin ningún recargo para el presupuesto.

Y como la necesidad apremia, como la realidad urge, y no se trata de redactar un plan más, sino

Biblioteca Nacional de España

de llevarlo á la práctica, inmediatamente que se termine dicho plan deberán estudiarse en cada provincia los 200 kilóms. de camino vecinales más útiles, los que hayan de dar rendimiento, los que hayan de romper el hielo del abandono y marcar con hechos el derrotero del progreso en esta obra tan grandiosa de los pequeños caminos vecinales.

Fundado en las anteriores consideraciones, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer lo siguiente:

1.° La Dirección general de Obras públicas formará un plan de caminos vecinales que sumen en total una longitud de 70.000 kilóms., distribuída entre las provincias, con arreglo á la relación que se acompaña. Estas cifras, sin embargo, podrán variar en un 10 por 100, siempre que se justifique.

2.° Para la formación del plan servirán de base cuantos datos obren en poder de la Dirección general, los cuales serán completados y rectificados por las Jefaturas de Obras públicas antes del día 10 de Septiembre.

3.° Se incluirán, desde luego, los caminos que tengan por objeto: Dar fácil salida á los productos de las comarcas agrícolas, para lo cual se estrechará más la red en las zonas de regadío actuales y en las que figuran en el plan general de canales y pantanos. Unir con las estaciones de ferrocarriles ó con apeaderos nuevos, que pudieran establecerse si la importancia del tráfico lo requiriese, á los pueblos que disten de dicho punto menos de 20 kilóms. Procurar que las poblaciones de relativa importancia queden enlazadas con la red actual de carreteras en forma tal, que su trayecto, hasta una vía férrea, una carretera general, la cabeza de partido ó un Centro de tráfico comercial, sea lo más corto posible. Siempre que existan caminos públicos, por deficientes que sean, que puedan habilitarse para cumplir los objetos indicados, se utilizarán para el plan, y sólo en su defecto se incluirán nuevas vías. No es obstáculo, para dicha inclusión, que figuren ya en los planes del Estado ó provinciales.

4.° El orden con que figuren los caminos en el plan de cada provincia, será el de su utilidad relativa.

5.° El coste medio de construcción por kilómetro en cada provincia, no excederá de 5.000 pesetas.

6.° Terminado el plan, se procederá inmediatamente al estudio de los caminos vecinales más útiles que sumen una longitud aproximada de 200 kilómetros.

7.° Se crea una Inspección general de Caminos vecinales, que se entienda directamente con las Jefaturas de Obras públidas y proponga á la Dirección general lo que crea más conveniente respecto á la formación del plan, estudio de proyectos é intervención que en su día tenga el Estado en la construcción de obras. Dicha Inspección se compondrá del Inspector general de Caminos, Canales y Puertos, Subdirector de Obras públicas y tres Ingenieros del citado Cuerpo. Sus atribuciones se fijarán por la Dirección general de Obras públicas.

He aquí la distribución de los 70.000 kilómetros del plan de caminos vecinales:

Albacete, 1.680 kilóms.; Alicante, 1.400 ídem; Almería, 1.570 íd.; Avila, 960 íd.; Badajoz, 2.800 ídem; Baleares, 1.090 íd.; Barcelona, 2.520 íd.; Burgos, 1.090 íd.; Cáceres, 2.460 íd.; Cádiz, 1.630 íd.; Canarias, 1.350 íd.; Castellón, 1.270 ídem; Ciudad Real, 2.340 íd.; Córdoba, 1.840 íd.; Coruña, 1.690 íd.; Cuenca, 1.820 íd.; Gerona, 850 íd.; Granada, 2.330 íd.; Guadalajara, 900 íd.; Huelva, 1.450 íd.; Huesca, 1.200 íd.; Jaén, 2.150 ídem; León, 1.830 íd.; Lérida, 1.570 íd.; Logroño, 470 íd,; Lugo, 1.640 íd.; Madrid, 1.920 íd,; Málaga, 1.750 íd.; Murcia, 2.140 íd.; Orense, 1.510 íd.; Oviedo, 1.710 íd.; Palencia, 590 íd.; Pontevedra, 1.000 íd.; Salamanca, 1.450 íd.; Santander, 480 íd.; Segovia, 570 íd.; Sevilla, 2.500 íd.; Soria, 1.140 íd.; Tarragona, 1.020 íd.; Teruel, 1.760 íd.; Toledo, 1.650 íd.; Valencia, 2.680 íd ; Valladolid, 800 íd.; Zamora, 1.510 íd.; Zaragoza, 1.920 íd. Total, 70.000 kilóms.

La catástrofe del Metropolitano de París

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.

Esto escribíamos en la edición anterior, discurriendo apropósito de la catástrofe del Najerilla; y dos días después sucedía en el Metropolitano de París la otra espantosa catástrofe que tanto ha superado á la del Najerilla en horrores y víctimas.

¿Qué queremos decir con todo esto? Sencillamente que también en los ferrocarriles extranjeros, tan ponderados y tan señalados á la imitación, tan reivindicados al censurar y condenar ó los nuestros, se producen hecatombes horrorosas. Que en todas partes cuezan habas, ni disculpa las deficiencias de nuestros ferrocarriles, ni redime ciertamente de los cargos que contra ellos se formulan. Pero cabe la consignación de que en los ferrocarriles extranjeros, con cuyos perfeccionamientos de servicios y de todos los órdenes de la explotación tanto nos llenamos aquí la boca para clamar constantemente contra los ferrocarriles españoles, diciéndoles así que si en todo estuvieran á la misma altura que aquéllos nada de esto ocurriría, y si fatalmente sucedía sería en muy atenuadas proporciones, también se producen

Biblioteca Nacional de España

accidentes, corregidos y aumentados, que causan espanto, y que si no tienen justificación en las deficiencias aquí imputadas, habrá que buscarla precisamente en el gran progreso allí alcanzado.

No procederá, no, cuando ocurran nuevos accidentes en nuestros ferrocarriles, que quiera Dios que sea nunca, sacar á relucir las excelencias de los ferrocarriles extranjeros; porque hemos visto que el ejemplo es poco edificante; que á pesar de ellas, se producen asimismo las catástrofes, más horrorosas todavía, con todo y haberlo sido tanto las nuestras, en armonía tal vez con el superior grado de adelanto allí conseguido.

Convengamos que en los ferrocarriles, con deficiencias ó sin deficiencias, siempre se producirán sensibles accidentes; porque ellos son inherentes á la índole misma de este servicio. Debe corregirse enérgicamente todo descuido, todo abandono, atajando en cuanto sea humanamente posible los riesgos y peligros; mas conseguido que sea, aplicada toda la previsión, todo el celo, cuantos recursos haya necesidad, los accidentes, horrorosos unas veces, menos importantes otras, no se logrará borrarlos en el servicio de ferrocarriles.

Discurramos ahora desde otro punto de vista. A boca llena nos estamos calificando siempre de bobos de solemnidad en punto á reclamaciones de indemnización en casos de accidentes ferroviarios. Somos el colmo de la generosidad y de la benevolencia. No sabemos ó no queremos. En el extranjero, ¡allí sí que saben reclamar! ¡Pues y nuestros tribunales de justicia! Es axiomático: al lado de las Compañías de ferrocarriles.

Véanse ejemplos. Según referencias que tenemos por exactas, un damnificado en la catástrofe del Najerilla, de cuyas lesiones, leves afortunadamente, curó á los ocho días, sólo reclama 200.000 pesetas, por los negocios ó cosa por el estilo que dejó de realizar en este período.

El juez de Logroño, al dictar auto de procesamiento contra trece funcionarios del Estado y de la Compañía ha exigido 160.000 pesetas de fianza á cada procesado, 2.080.000 pesetas en total; pero no fianza carcelaria, que ésta será otra y se exigirá después, si hubiere motivo para ella; los 2.080.000 pesetas no son para eso, ni en garantía de indemnizaciones, que constituirán tramitaciones aparte, privadas, si á ellas hubiese también lugar; los 2.080.000 ptas. son para responder de los gastos del sumario; y si los agentes de la Compañía no disponen cada uno de los 32.000 duros, ha de depositarlos subsidiariamente la Compañía, á la que como su red, valiendo 1.046 millones de pesetas no ofrece garantía alguna, tenemos entendido que no se le admiten títulos ni valores, y ha de ser dinero sonante y contante. Papel y gastos se considera que se va á invertir y devengar para una fianza de 2.080.000 pesetas.

Renunciamos á consideraciones acerca de estos particulares. Sólo estará indicado consignar, que así como constantemente se reivindican las excelencias de los servicios ferroviarios extranjeros, nosotros tenemos algo también que enseñar: nuestra inocencia en las reclamaciones; la afección de los tribunales á las Compañías.

LOS ANDALUCES EN 1902

Muchos, y muy interesantes, son los datos que ha suministrado la Compañía de los f. c. Andaluces al dar cuenta del ejercicio de 1902. Es la tercera Compañía de ferrocarriles españoles; ha atravesado, y atraviesa todavía, una situación financiera bien poco satisfactoria, de donde se seguía una explotación bastante descuidada. En esto se ha introducido mucha corrección, y aun cuando hay lugar de mejorar todavía mucho, no puede olvidarse que el mal era muy antiguo y muy grande, y que no es labor de un par de años transformar radicalmente, dado el estado á que se había llegado. Las principales contrariedades subsisten, y á ellas ha venido á agregarse la competencia de la Compañía del Sur de España restando importantes transportes del interior y por el litoral, obligando á los Andaluces á importantes reducciones de precios. Por todo resulta en extremo laboriosa la regeneración de Andaluces, en cuyo camino hay la satisfacción de verla ingresada.

Pasemos á hacer un extracto de las manifestaciones de la Compañía con ocasión del ejercicio de 1902.

El ingreso de explotación ascendió á 22.221.374, aumentando en 2.414.759 sobre 1901, y pasando el producto kilométrico de 18.561 á 20.824. En los ocho años de 1895 á 1902, los ingresos han pasado de 15.823.853 á los dichos 22.221.574, demostrando mayor bienestar general en Andalucía, justificando los sacrificios de la Compañía para favorecer el tráfico, aumentando los elementos y medios de explotación y permitiendo esperar lisongero porvenir.

En gastos de explotación se llegó á 12.228.506, con aumento de 1.005.515 sobre 1901. Dirección y servicios generales contribuye por 375.948, por la liquidación en 1902 de gran número de reclamaciones de pérdidas y averías de expediciones, correspondientes á ejercicios anteriores, cuyo total se eleva á ptas. 483.439. En los años 1899 al 901 llegaron las reclamaciones á cifras considerables, motivando pleitos largos y costosos y acumulándose los expedientes sin resolver á cuya terminación se ha dado gran impulso. Esa liquidación se halla ahora casi terminada, revelando el siguiente cuadro la disminución de sumas reclamadas y satisfechas en 1902 con relación al 900 y 1901:

Años.	Sumas reclamadas	Baja sobre el año anterior.	Sumas pagadas.	Baja sobre el año anterior.
1900	1.252.651	»	619.981	»
1901	1.164.938	8 por 100	587.965	6 por 100
1902	821.018	30 por 100	203.946	49 por 100

Punto muy negro era en Andaluces este de las

Biblioteca Nacional de España

reclamaciones del público. Ascendían á miles y miles, revelando un servicio desacertado. No se atendían y habíase llegado á una situación imposible. Labor se ha realizado para regularizarla.

En Movimiento, aumento de 304.626 en mejora de haberes y número de personal, cuya escasez y reducida retribución explicaba el deficiente servicio prestado. Otro punto negro era este en Andaluces, cuya Compañía persiste en el mejoramiento de sus agentes para identificarlos con ella, habiéndoles ofrecido un Economato que suministra comestibles buenos y económicos, y preocupando ahora el establecimiento del régimen de retiros, para cuyo desenvolvimiento háse obtenido la aprobación de la junta general.

La ejecución de modo más completo del entretenimiento de la vía, obras de arte, terraplenes, edificios y material fijo, ha originado aumento de ptas. 261.693 en el Servicio de Vía y Obras, tan desatendido anteriormente por la apurada situación financiera de la Compañía.

El aumento en Material y Tracción ha sido de ptas. 157.276, imputable por entero al entretenimiento del material móvil.

Resumiendo: si de los gastos se rebajaran las 483.439 de liquidaciones atrasadas por reclamaciones, se reducirían á 11.745.067, dando un coeficiente de 52'85 por 100 en vez de 56'66 en 1901. Ha resultado de 55'03, habiendo confianza de resultado más satisfactorio en porvenir cercano, por rebaja de los gastos de explotación y estímulos al personal, interesándole en la mejora y gestión más remuneradora de todos los servicios.

La cuenta de primer establecimiento aumenta en ptas. 3.928.156, correspondientes al presupuesto extraordinario para el programa de obras acometido por Andaluces. Hánse hecho pagos complementarios de máquinas, carruajes y vagones entregados ó en curso de entrega, aplicándose la parte más importante al servicio de obras, que comprenden casas y dormitorios para personal, muelles y almacenes cubiertos, ampliación de talleres, etc. Se transforma la estación de Bobadilla, hánse ejecutado importantes obras en la de Jerez y prosiguen las de las nuevas estaciones de Sevilla y Cádiz, que serán amplias y perfectamente instaladas. Han continuado, pues, las obras complementarias de primer establecimiento reclamadas por el Gobierno, que mejoren los elementos de explotación y se hallen en relación con el desarrollo del tráfico. La realización del programa requiere algunos años y recursos que será indispensable procurarse.

En Almacenes generales se ha hecho una rebaja importante en la valoración de existencias, cubriéndose la diferencia con 39.566 ptas. del fondo de previsión y con 413.429 del fondo de amortizaciones varias.

La liquidación de ejercicios cerrados que figuraba á fin de 1901 por ptas. 2.541.352, pasa á 2.023.300 en fin del 902, por la toma de 518.052 á que se eleva. la insuficiencia de la explotación en el último ejercicio.

En 1902 se han pagado los cupones en pesetas, entregando vales por la diferencia á francos, de acuerdo con el *modus vivendi* con los obligacionistas. Los vales emitidos después de 1.° de Enero 1902 elévanse á 1.618.878 ptas., cuya forma de liquidación ulterior habrá de determinarse. Los vales de primera emisión (de cupones anteriores al 30 Junio 1900), importaban al 31 Diciembre 1901 ptas. 1.185.025, emitiéndose todavía de esta categoría, en 1902, por ptas. 4.968. Se han canjeado 410 acciones por vales representativos de ptas. 205.000, quedando á fin 1902 ptas. 984.993 en vales de primera emisión á canjear por acciones.

El tipo medio del cambio en 1902 fué de 136'02 por 100 y por la cifra de nuevos vales se advertirá que esta carga suplementaria hacía imposible el pago en oro de los intereses de las obligaciones. Alúdese al Sindicato de los francos, en el que participa Andaluces, á pesar del cual la situación no ha variado.

Por renovación, un semestre, del *modus vivendi* con el Comité de defensa de los obligacionistas, ha continuado el pago en pesetas de los cupones de las obligaciones emitiendo vales por la diferencia del cambio; pero tal estado de cosas no puede prolongarse indefinidamente por lo embarazosa que resulta la gestión de la Compañía, cuya difícil situación financiera se agrava cada año más. Se han entablado negociaciones para un convenio definitivo, que á la par que equitativo, asegure la necesaria base sólida para la buena marcha de la Compañía. No han podido ultimarse las negociaciones, por lo complejas, y se ha solicitado prórroga del *modus vivendi* hasta fin de 1903.

Hora es de que se termine esta antigua y tan decisiva cuestión para la vida de los Andaluces, pues perdurando el pago en pesetas de los intereses, emitiendo vales por la diferencia á francos y suspendida la amortización, no hay expedita existencia posible.

En el próximo número terminaremos el examen del ejercicio de 1902 de los f. c. Andaluces.

PROYECTOS DE NUEVOS FERROCARRILES

Pocos días antes de la clausura de las Cortes, entendieron las Cámaras en varios proyectos de nuevos ferrocarriles.

Se refería uno de ellos á la concesión de un ferrocarril de vía estrecha, con motor eléctrico, que, partiendo de Madrid, terminara en Arganda. Ciertamente que la realización de esta nueva línea aumentaría las facilidades y la baratura de las comunicaciones entre la capital y las poblaciones vecinas limitadas por Arganda; pero habiendo ya el ferrocarril del Tajuña, que sirve de Madrid á Arganda y más allá, no es menos cierto que el nuevo camino constituiría el segundo al servicio de las mismas relaciones, sin que se adviertan elementos bastantes para dar vida á los dos ferrocarriles. Por otro lado, se produciría la consiguiente competencia, y aunque ésta redunde

Biblioteca Nacional de España

en principio en beneficio del público, no deben apetecerse estas luchas, por los perjuicios que ocasionan á los sostenedores y que acaban por tener su repercusión al público. A industrias de esta naturaleza hay que apetecerles toda la prosperidad, garantía del buen funcionamiento y del mejor servicio público, y esto no se consigue estableciéndose un segúndo paralelamente al ya establecido.

Otra de las proposiciones de ley, del Sr. Morayta, se refería á la concesión de un ferrocarril de tracción de vapor, sin perjuicio de convertirlo en elèctrico, de vía estrecha, que, partiendo de Alcázar de San Juan y tocando las villas de Herencia, Villafranca, Camuñas, Madridejos, Consuegra y Turleque terminara por ahora en Mora de Toledo. El proyecto de este ferrocarril es un tanto antiguo, como que fué presentado al extinguido Ministerio de Fomento hace ya once años, y apropósito de él diremos que si bien no resolvería problema capital alguno, constituiría un buen afluente (en Mora) á la línea directa de Madrid á Ciudad Real y á las que bifurcan en Alcázar, facilitando además el contacto de estas líneas, para cuyo paso de una á otra hay que rodear hoy, bien por Manzanares-Ciudad Real, bien por Castillejo-Algodor. Reduciría el espacio encerrado dentro de las actuales líneas, viniendo á completar la acción de ellas en la comarca interesada, y en consecuencia de todo, presenta ventajas el proyectado ferrocarril para apetecerle viabilidad.

Otra de las proposiciones de ley, del senador Sr. Mazarredo, refiérese á la concesión, á la Compañía del ferrocarril económico de Villena á Alcoy y á Yecla, de la prolongación del ramal de Yecla á Jumilla, hasta Cieza, á enlazar con la línea de Albacete á Cartagena, considerándose dicho ramal como substitución del de Virgen de la Luz á Onteniente, siempre que á la Compañía le convenga renunciar á éste.

Ya se recordará que la accidentadísima Empresa de los ferrocarriles de Villena á Alcoy á Yecla y á Alcudia de Crespins, ha concluído, después de incautación por el Estado, en la actual Compañía de Villena á Alcoy y á Yecla, con el compromiso de terminar la línea hasta Alcoy, desde Bocairente, donde se halla detenida; de construir un ramal de ocho kilóms. desde Virgen de la Luz á Onteniente, y de prolongar los 29 kilómetros de Yecla á Jumilla. Ya la nueva Compañía insinuó propósitos de llevar la prolongación desde Yecla, no hasta Jumilla, sino hasta Cieza ó Blanca en la línea de Albacete á Cartagena. Y esto es lo que se ha solicitado ya, según hemos visto.

Indudablemente que á la Compañía le presenta mucho más interés renunciar al ramal de Virgen de la Luz á Onteniente y dedicar en cambio toda la preferencia á que la prolongación desde Yecla no termine en Jumilla, sino en Cieza. Cierto que con el ramal de Virgen de la Luz á Onteniente, contactaría con la línea de Játiva á Alcoy del Norte en Agrés, y que contactando también en Muro y en Alcoy con la de Alcoy á Gandía, dejaría establecida así la unión con las dos líneas que afluyen á Alcoy; pero en fin: renunciando al ramal de Virgen de la Luz á Onteniente no desaparecen en absoluto las facilidades de relaciones con la línea de Játiva á Alcoy, que siempre pueden cambiarse sin grande extorsión para el público, en el mismo Alcoy. En cambio, continuando la prolongación desde Yecla hasta Cieza en lugar de detenerse en Jumilla, no hay que hacer más que remitirse al mapa para comprender cuánto se completaría la acción de los ferrocarriles de que estamos tratando. En el gran círculo que actualmente limitan las líneas Chinchilla-Murcia-Alquerías-Alicante-Encina-Chinchilla, un importante problema resuelve la línea que lo atraviese y que arrancando de Cieza en la línea de Albacete-Cartagena, llegue á la de Alicante, en Villena, pasando por Jumilla y Yecla, continuando á Alcoy, desde Villena, y hallándose en relación en Alcoy con las líneas desde aquí hacia Gandía y hacia Játiva.

Por lo mismo que á la Compañía de Villena á Alcoy y Yecla le interesa y le importa tanto continuar hasta Cieza, creemos que lo realizará, faltando saber únicamente si se le dispensará del ramal de Virgen de la Luz á Onteniente, al que, si bien no le descubrimos un interés excepcional, tampoco hay que olvidar que sólo se trata de ocho kilómetros, y que perfeccionaría las relaciones de la línea Villena-Alcoy con la de Játiva á Alcoy, completando por tanto la acción de esta pequeña red de ferrocarriles económicos.

Por último, se presentó una proposición de ley para la concesión de un ferrocarril económico de la carretera de Ainzón á Illueca, en término de Tierga, á terminar en la estación de Morata de Jalón, línea de Madrid á Zaragoza. Trátase simplemente de un ferrocarril económico de afluencia á la línea general, que podría tener otra importancia si una vez realizado se pensara en prolongarlo hasta el encuentro con el otro ferrocarril, en la misma provincia de Zaragoza, de Cortes á Borja. A finalidades de esta naturaleza, es decir, á corregir inconvenientes de la red general, tiende la mayoría de los ferrocarriles económicos que ahora se proyectan, bien atravesando los espacios encerrados dentro de las líneas generales, bien facilitando el paso de unas á otras abreviando ó evitando rodeos.

El servicio de los paquetes postales

Que es utilísimo, nada lo demuestra tanto como el enorme número de expediciones de esta naturaleza que llega á verificarse anualmente, y nos referimos, especialmente, al extranjero, en el que se han aglomerado todas las facilidades á esta suerte de pequeños envíos: pesos hasta 3, hasta 5 y hasta 10 kilogs., declaración de valor, gravamen de cantidades, paquetes voluminosos, tasa extremadamente reducida.

Biblioteca Nacional de España

En el servicio internacional con España, el régimen de los paquetes postales es muy restringido, limitándose á los paquetes hasta 3 kilogramos, sin declaración de valor ni reembolsos, hallándose exceptuados los paquetes voluminosos. Sin embargo, el cambio de paquetes alcanza verdadera importancia, gracias á la modicidad de la tasa de transporte, á lo expeditivo y económico que es el despacho aduanero. Pero de muy antiguo, desde los comienzos mismos del servicio, se formulan reclamaciones constantemente, apropósito del mal estado en que los paquetes llegan á sus destinos, de las faltas de objetos que se constatan con gran frecuencia.

Estos hechos se han supuesto siempre en los servicios desde el ingreso en la Aduana de entrada hasta la entrega á los consignatarios en el destino; tienen, pues, lugar en las Aduanas, ó durante la posesión por los ferrocarriles.

Hasta la apertura en las Aduanas de entrada, los paquetes conservan, generalmente, las buenas condiciones de embalaje, cierre y precinto en que fueron expedidos. En las Aduanas se abren, reconocen y aforan con precipitación por la abundancia de expediciones y la necesidad de evitar retrasos, y de las operaciones aduaneras salen los paquetes en muy distintas condiciones de acondicionamiento y embalaje de como entraron, y de ahí el mal estado de llegada al destino, que se agranda con las sucesivas manipulaciones de cargas y descargas y transbordos, facilitando las averías, pérdidas ó mermas y aun las sustracciones.

En cuanto á estas últimas, la opinión general es bien desfavorable al servicio de las Aduanas, siquiera las cuestiones y reclamaciones se susciten y se entablen en los destinos contra las Compañías de ferrocarriles.

De antiguo también vienen gestionando estas últimas la adopción de medidas que deslinden las responsabilidades, que permitan concretar si los hechos tuvieron lugar en las dependencias ó bajo la acción de los funcionarios del Estado, ó dentro del servicio de ferrocarriles. No se ha conseguido, y la Hacienda se ha encerrado siempre en la especiosa salida de que su misión es la de reconocer, aforar y cobrar.

Los hechos no desaparecen, subsisten de tal modo, que la Cámara de Comercio de Madrid se ha creído en el caso de renovar sus gestiones, que acaba de hacer cerca del Ministro de Hacienda en demanda de medidas que corrijan esta situación. No conocemos exactamente los medios que se le habrán indicado ó propuesto á tal consecución; pero el del reembalaje cuando sea necesario y el precinto exterior de los paquetes por las Aduanas, ha venido á hacerse ya rudimentario. Y aunque el convenio internacional no consiente otros gastos que los taxativamente fijados en él, manera hay de presentar el reembalaje y precinto como ajeno al servicio postal en sí, para fijar una módica remuneración de este servicio por las Aduanas, que el público satisfaría voluntariamente.

La Cámara de Comercio de Madrid, y las demás, y las Compañías de ferrocarriles, deben insistir en que al abrirse los paquetes postales en las Aduanas, éstas los cierren y los reembalen si fuese necesario y en todos los casos reprecinten eficazmente para poder puntualizar dónde ocurren los hechos que tanto desprestigian al servicio español en el régimen de los paquetes postales.

ALMACENAJES Y REEMBOLSOS

El Círculo de la Unión Mercantil é Industrial, de Madrid, ha dirigido al Ministro de Obras públicas la siguiente exposición:

Excmo. señor:

Repetidas quejas del comercio de esta capital contra deficiencias ó abusos de las Compañías de ferrocarriles, en materia de reembolsos y almacenaje, habían obligado al Círculo de la Unión Mercantil é Industrial, con cuya presidencia me honro, á reclamar atentamente de las mismas, ciertas modificaciones que sin ser gravosas para ellas, diesen facilidad y garantía á los expedidores.

Ocurre á veces, excelentísimo señor, que á las veinticuatro horas de haberse contestado que no ha llegado la mercancía, se imponen derechos de almacenaje, lo cual no parece muy correcto; contra estos descuidos que paga siempre el público, aunque la responsabilidad sea exclusiva de los empleados de las empresas, proponía el Círculo que se hiciese constar siempre en el talón la nota afirmativa ó negativa de la llegada del artículo en transporte.

En cuanto á las expediciones á reembolso, como quiera que las Compañías, excepción hecha de la de Madrid Cáceres y Portugal, no entregan más que el talón que ha de remitirse al consignatario, se corre por de pronto el peligro de que pueda extraviarse sin que al remitente le quede medio alguno eficaz de probar los hechos y acreditar su personalidad. Suponiendo que llegue á su destino y se recoja la mercancía, las Compañías no tienen prisa nunca para avisar y reintegrar, produciéndose con tal motivo multitud de molestias y pérdida de tiempo, que en la vida de los negocios son factores no despreciables. Para corregir estos inconvenientes indicaba asimismo este Círculo á las Empresas que, al hacerse cargo de las expediciones á reembolso, se diese al remitente, además del talón, un resguardo en que se hagan constar el número y fecha de la expedición, nombres del remitente y consignatario y cantidad de reembolso, para poder acreditar en todo tiempo su personalidad y derechos y presentarse al cobro en momento oportuno, previo el aviso que las Compañías deben dar á la mayor brevedad—ya que se trata de noticias que deben conocerse á las cuarenta y ocho horas por regla general—de la recogida de las mercancías, ó de estar á su disposición cuando en un plazo prudencial no hayan sido retiradas por el consignatario.

Biblioteca Nacional de España

Esto era lo que solicitábamos con esperanza de ser atendidos, puesto que nada extraordinario se pedía, y confiados en el precedente de la de Madrid á Cáceres y Portugal, pero nos hemos equivocado.

La del Norte, cuya contestación tenemos á la vista, se escuda diciendo que cumple las prescripciones reglamentarias en esta materia y que no puede exigírsela más.

Actitudes tan resueltas no admiten réplica.

Mas, como quiera que nuestras pretensiones no tienen nada de extraordinario ni gravoso para las Empresas; que responden, por otra parte, á dar garantías y facilidades al comercio y que tienen en su apoyo el buen ejemplo de la de Madrid á Cáceres y Portugal;

A V. E. suplicamos que, inspirándose en los buenos propósitos que nos animan en esta gestión y en los principios de equidad, se sirva disponer:

1.° Que al hacerse cargo las Compañías ferroviarias de las expediciones á reembolso, faciliten al remitente además del talón, un resguardo en que se consignen al menos los nombres del remitente y destinatario, número y fecha de la expedición y cantidad de reembolso.

2.° Que cuando la expedición haya sido recogida previo pago, se avise inmediatamente al remitente para que pueda pasar á recoger el reembolso, señalando días y horas hábiles para este objeto.

3.° Que cuando la expedición no haya sido retirada por el destinatario en un plazo prudencial, se dé aviso al remitente, poniendo á su disposición la mercancía.

4.° Que con relación á almacenaje se consigne en el talón la nota, para que no se dé el caso de tener que pagar por este concepto á las veinticuatro horas siguientes.

Así lo esperan de la notoria justificación de V. E. (cuya vida guarde Dios muchos años).—El presidente del Círculo de la Unión Mercantil é Industrial, *Constantino Rodríguez*.—El secretario, *Luis Olleros*.

En punto á los reembolsos, es muy natural que al remitente se le expida, además del talón-resguardo, documento que es para remitir al consignatario, una contraseña que le presente y documente para la recogida ulterior de la cantidad con que se gravara la remesa. No es sólo la Compañía de Cáceres la que ya tiene establecido esta especie de resguardo del reembolso. Respecto al pago de los reembolsos á los remitentes, natural es, también, que se efectúe tan pronto como el consignatario hubiera retirado la expedición, y este es el procedimiento ordenado, que en algunas ocasiones se supone que no se observa, cuando lo que ocurre es que la mercancía se halla pendiente todavía, porque el consignatario no ha podido ó no ha querido retirar haciendo el desembolso del gravamen de la remesa. Nos parece bien que cuando se reciba en la procedencia el aviso del destino de haberse retirado y pagado la expedición á reembolso, se pase otro aviso al remitente, reintegrado este aviso con 0'10, porque debe empezar por abandonarse el sistema de servicios gratuitos. En cuanto á los avisos á los mismos remitentes de hallarse pendientes de retirada expediciones gravadas con reembolsos, no vemos una razón para que se las considere en distintas circunstancias de las demás expediciones en general pendientes de recogida para dotarlas de un procedimiento especial, que vendría á complicar más el servicio ferroviario, harto complicado ya; mientras no se reciba el aviso para el pago del reembolso, qué mejor noticia de que la remesa se halla sin retirar; y en cuanto á los almacenajes, no vemos reparo en que las estaciones indiquen en los talones, al ser presentados, si no llegó la mercancía, siquiera no nos expliquemos la queja del Círculo Mercantil, que bien pudiera obedecer á una mala inteligencia. Admitiendo que se haya dado el caso, sería un error, no el abuso que en seguida hay tanta facilidad de calificar, y la medida indicada por el Círculo pudiera establecerse sin inconveniente alguno, con mayor razón, siendo tan lógica y natural.

Publicidad y discusión de nuevas tarifas

Tarifas generales y especiales del ferrocarril Valdepeñas - Puertollano. — En explotación ya hasta Puertollano el antiguo ferrocarril de vía estrecha de Valdepeñas á la Calzada de Calatrava, la Compañía de esta línea, cuya extensión total es de 76 kilóms., ha hecho una reimpresión de sus tarifas generales y especiales. De estas últimas, la núm. 1 g. v. (comestibles y géneros frescos diversos), 2 g. v. (ganados), 3 g. v. (perros), 4 g. v. (valores), y 2 p. v. (harinas), que eran aplicables en el trayecto de Valdepeñas á la Calzada, se han hecho extensivas hasta Puertollano.

Cereales, habas, harinas, granos y salvados.—Desde 28 del pasado rige una nueva edición de la tarifa C. núm. 15 de la Compañía del Sur, cuyas principales innovaciones consisten en los siguientes precios para harinas por vag. de 10 tons., y salvados y melassin por vagón de 6 tons. De Baeza-E, Begijar, Garciez y Jodar á Almería-est., ptas. 21, 20, 19 y 18 por ton. De Almería-est. á Albolote, ó viceverse, pesetas 16 por ton.

Remolachas. — La Compañía del Sur ha planteado una nueva tarifa esp., núm. 6, p. v., para los transportes del título por vagón completamente cargado, pagándose por el peso efectivo, desde cualquiera estación de la Compañía á Almería, Guadix y Albolote (para Granada) al tipo de ptas. 0'055 por ton. y kilóm. y además la sobretasa fija, independiente, de ptas. 1'50 por ton. Acusa la nueva tarifa modificación en la exigencia del cargamento, ampliación de la combinación y unificación del tipo de aplicación.

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

Biblioteca Nacional de España