AÑO XVII **Madrid 24 de Septiembre de 1903.** NÚM. 728.

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

Reglamentación comercial ferroviaria.—Publicidad de balances de las Sociedades anónimas.—El Ministro, las Compañías y los Agentes ferroviarios.—Los ingresos ferroviarios.—El Vasco-Castellano.—Los retrasos de trenes en el Norte.—Comercio internacional.—Asuntos varios: El ferrocarril de Castejón á Olvega. Enlace en Reus.—Publicidad y discusión de nuevas tarifas: Adiciones y modificaciones

Reglamentación comercial ferroviaria

En cifra redonda puede calcularse, sin incurrir en exageración, que los diversos ferrocarriles españoles, sin distinción de ancho de sus vías, proporcionan anualmente un ingreso de 300 millones de pesetas. Descontando de ellos unos 35, que puedan representar los transportes de viajeros, quedarán 265 para los de mercancías de todas clases, facturadas en grande y en pequeña velocidad.

En una cifra tan respetable, queda á la consideración de nuestros lectores el número enorme de facturaciones, mejor dicho, de contratos de transporte, que en ella estarán comprendidos.

Así fuera el servicio de los ferrocarriles españoles un dechado de perfección en todo, inevitable é irremisiblemente tendría que ocurrir en los veinticinco millones de toneladas que vendrán á removerse anualmente, un gran número de incidencias ó irregularidades, porque no es posible que nunca se extraviara un bulto, ni se produjera una avería, ni se experimentara un retraso, ni se ocasionara, en fin, ninguno de los incidentes inherentes á tantas operaciones como representa el transporte de un tonelaje de aquella importancia. Esto, por razón natural; y si además se agrega que el servicio de los ferrocarriles españoles dista mucho de haber llegado á alcanzar la perfección que cabe en lo humano, el número de incidentes ferroviarios de todas clases se elevará considerablemente, como así ocurre realmente, y nos referimos á todos los motivos de observación ó reclamación en el contrato de transporte.

Un servicio público que, en el renglón del transporte de efectos de todas clases, determina el movimiento anual de 25 millones de toneladas y el devengo de un porte de 265 millones de pesetas, parece que es merecedor de una reglamentación especial; de una legislación propia, tan completa y acabada, que sólo deje imprevistos los casos que, al cabo de cincuenta años de ferrocarriles en nuestro país, estén por producirse todavía y que tampoco hayan ocurrido en todos los demás países de ferrocarriles, cuyas reglamentaciones ferroviarias, por ser el servicio de los caminos de hierro tan análogo en todas partes, indicadísimo está haberlas tenido en cuenta y adaptado á los ferrocarriles nacionales.

¿Tenemos esa legislación comercial ferroviaria tan completa y previsora, tan concienzudamente estudiada y establecida, que, producido el incidente, no haya que hacer más que recurrir al índice que nos remita al precepto estableciendo la más justa y natural solución, la más clara y terminante definición de los derechos y obligaciones de cada una de las partes, entre las cuales tiene lugar el contrato de transporte? Como un verdadero milagro podría registrarse que en España dispusiéramos de una semejante perfeccionada reglamentación, siquiera se trate de un servicio público tan importante y tan necesitado de ello como el de los ferrocarriles. En esto, como en tantas cosas, se ha llegado, sí, á un dechado de confusión, de complicación, de imprevisión y, lo que es peor, de contradición en las disposiciones vigentes, que ya no hay más que pedir. Diez y siete años hace que venimos planteando nosotros cuestiones en estas columnas, evidenciando defectos de todas clases en la reglamentación comercial ferroviaria, y creemos que tenemos tela cortada para rato, esto sin haber entrado en una labor de examen, precepto por precepto, de cuanto hay establecido en la materia.

Constituye aquella reglamentación la ley de

Biblioteca Nacional de España

ferrocarriles, el reglamento de policía, las condiciones de las leyes de concesión, las condiciones aprobadas de las tarifas de aplicación general, las de la tarificación especial, el Código de Comercio, el Código civil todavía, un sinnúmero de leyes, decretos y Reales órdenes y un importante número también de sentencias del Tribunal Supremo, que sientan jurisprudencia y tienen fuerza de ley. Todo esto cada cosa por su lado, en abierta oposición muchas veces los preceptos de las diversas disposiciones, sin la misma eficacia todas ellas, permitiendo á diario oponer una ley á una Real orden.

En ferrocarriles no debiera haber más que una sola legislación, propia y exclusiva para ellos, en la que estuviera contenido cuanto con los ferrocarriles se relacionara. Ya se dice que la hay, llamando legislación especial de ferrocarriles al reglamento de policía, á las diversas Reales órdenes que con respecto á ellos se han dictado. Pero ni esto es bastante, ni es completo, ni es satisfactorio desde el momento que cada cual se ampara de lo que más le conviene, y no es el Código de Comercio lo que menos se utiliza y á lo que se da mayor preferencia, aun cuando en muchos casos se halle más esplícita la legislación especial de ferrocarriles. Todo esto es consecuencia natural de la absoluta desorganización que reina en la reglamentación comercial ferroviaria.

En testimonio de esta aseveración vamos á presentar un ejemplo de mayor excepción, demostrativo de que cuando el Tribunal Supremo tiene que ponerse de acuerdo consigo mismo, no será tan fácil llegar á una inteligencia en la materia de que venimos tratando.

Sabido es de todo el mundo que las sentencias del más alto Tribunal sientan jurisprudencia, y que por lo tanto tienen toda la fuerza de ley. Pues bien: en diversas sentencias del Tribunal Supremo (1) se establece que en ferrocarriles está ante todo su legislación especial y en cuanto en ella no se halle previsto, será lícito recurrir al Código de Comercio y en su defecto á la ley común; y por otra sentencia del mismo Tribunal, de Marzo de 1892, se establece que los derechos y obligaciones que nacen de los contratos de transporte por los ferrocarriles, se rigen en primer término por las disposiciones del Código de Comercio, siendo supletorios los preceptos contenidos en la ley de policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y su reglamento de 8 de Septiembre de 1878. Podrá argüirse que esta sentencia es posterior á las otras; pero tan sentencia es ésta como aquellas, del mismo Tribunal emanan, y no sabríamos cómo podría destruirse la ausencia de fijeza de criterio.

¿Es admisible en modo alguno, que un servicio público como el de los ferrocarriles, al amparo del cual se remueven anualmente 25 millones de toneladas, se halle reglamentado en su aspecto comercial en las condiciones que hemos dado á entender? La contestación viene por sí sola. La organización perfecta, Dios solamente sabe cuándo vendrá.

(1) Entre otras, 4 Abril 1873, 5, 24 y 28 de Octubre 1876 y 11 Diciembre 1878.

Publicidad de balances de las Sociedades anónimas.

Son relativamente muy pocas las Sociedades anónimas que dan publicidad oficial del curso y de la situación de sus respectivos negocios. Y por lo mismo que éstos son de interés público, hay toda la razón para pretender la divulgación de antecedentes que permitan estudiar y analizar las condiciones en que aquellas Empresas se desenvuelven, discurrir acerca del acierto ó desacierto de su gestión y administración, examinar, en una palabra, todo cuanto con ellas se refiere, á lo cual es indudable que hay un perfecto derecho desde el momento que no se trate de un negocio privado con los recursos propios de quien lo emprenda, sino de Sociedades anónimas para explotación de industrias y servicios públicos con el capital aportado por quienquiera del público que ha considerado acertado interesarse en ellos.

En las Cámaras se ha suscitado más de una vez esta cuestión, excitando á los Gobiernos para lograr la efectividad de publicación de aquellos antecedentes relativos á la situación financiera de las Sociedades anónimas, y nosotros mismos hemos hecho coro á estas excitaciones, abogando repetidas veces por la adopción de medidas eficaces que hagan del dominio público el conocimiento de la marcha y de la situación de las Empresas constituidas con el dinero de los demás.

El artículo 157 del Código de Comercio, dice que: *Las Compañías anónimas tendrán obligación de publicar mensualmente en la* Gaceta *el balance detallado de sus operaciones, expresando el tipo á que calculen sus existencias en valores y toda clase de efectos cotizables;* y al cumplimiento de este precepto hemos compelido diversas veces, naturalmente con el legítimo deseo de que se ofrezcan elementos de conocimiento de la marcha de las Sociedades anónimas.

No es el más eficaz el procedimiento establecido en el artículo transcrito, porque la *Gaceta* no está al alcance de todos; y como no fuera por las divulgaciones de la prensa en general, poco se extenderían las noticias del periódico oficial. El fin perseguido es el de enterar al público que se halle interesado en las Sociedades anónimas de las manifestaciones de éstas acerca de su situación, y el procedimiento que encaja dentro de este objetivo, es el de una publicidad que llegue fácilmente á todos y á todas partes. Por esto hemos abogado en otras ocasiones porque los anuncios de las Sociedades anónimas se insertaran, no por voluntad libérrima de éstas como lo hacen algunas, muy contadas, sino por imperiosidad de un precepto legal, en los periódicos de la localidad en que se hallase constituido el domicilio social,

Biblioteca Nacional de España

y estando éste en el extranjero, en los diarios de más circulación de Madrid y aún de la región en donde la industria ó la explotación se desarrollara, cuando ésta tuviera un carácter local ó regional.

No se ha llegado á esto que entendemos que sería de verdadero sentido práctico y de toda la eficacia, y en tanto no se establezca la obligación, con disposiciones complementarias que la hagan cumplir fielmente, de publicar en la prensa que está al alcance de todo el mundo en economía y facilidad de adquisición, habrá que ampararse del transcrito artículo del Código de Comercio; pero no ciertamente para hacer el juego de una Empresa que haya tomado en arriendo la explotación del negocio de la *Gaceta,* que es la cuestión que hay hoy planteada; porque desde el momento que la inserción de los balances en el periódico oficial, no sea un acto libre y espontáneo, sino el cumplimiento de una obligación, ésta no debe envolver otra explotación del peor género; no debe llevar á la vuelta la realización de un abusivo y pingüe negocio; porque la publicación de los balances estará ordenada para facilitar al público conocimiento de lo que le interese, no como pretexto para obtener ingresos de gran cuantía, para enriquecer á media docena de afortunados que lograron el arriendo de la *Gaceta.*

Porque lo que sucede es que se adjudicó el arriendo del periódico oficial por durante un período de diez años, en la cantidad fija anual de 471.000 ptas. libres para el Tesoro. Y el Ministro de la Gobernación declaró por R. O. de 1.° del pasado Mayo, subrogada á la Sociedad Arrendataria en todos los derechos del Estado respecto de cuanto tenga relación con la explotación de aquel negocio. Y á la Empresa Arrendataria le ha faltado tiempo para dirigirse á las Sociedades anónimas, recordándoles el art. 157 del Código y diciéndoles que *para que aquella oficina pueda cumplir con acierto las obligaciones anexas á su cargo* SIN RECURRIR Á MEDIOS VIOLENTOS, *puede la Sociedad enviar el anuncio á dicha oficina al objeto de evitar las* GRANDES RESPONSABILIDADES *en que pudiera incurrir por la omisión de tan importante servicio.* No se habrán puesto á temblar, seguramente, las Sociedades anónimas, ni tienen por qué preocuparse de tan suave excitación de la Empresa Arrendataria de la *Gaceta,* sencillamente porque el Código podrá establecer la obligación de publicar los balances; pero no es menos cierto que ninguna penalidad ni consecuencia establece para el caso de incumplirse aquella obligación, y así se ha llenado tan poco hasta ahora. Pero no porque no haya fijada ninguna consecuencia, es menos pertinente hacer notar el negocio que se persigue á costa de las Sociedades anónimas, negocio que se habrá visto muy claro y tangible tratándose de clientes de esta índole que administran intereses ajenos, nunca tan cuidados como los propios, clientes generalmente serios é importantes.

La *Revista de Economía y Hacienda,* que también se ocupa de este asunto, calcula en 1.500 las Sociedades anónimas de todas clases que se hallarían en el caso de publicar sus balances, número que no tenemos por qué contradecir. Queramos que unos con otros balances representen solamente treinta líneas y como el precio de la línea en la *Gaceta* es nada menos que de una peseta, tendremos $1.500 \times 30 = 45.000$ ptas. mensuales; y como el artículo del Código quiere que la publicación sea mensual, tendríamos pesetas $45.000 \times 12 = 540.000$ anuales. Es decir, que la publicación de los balances proporcionaría á la Empresa Arrendataria de la *Gaceta,* bastante más de lo que ella ha de satisfacer al Gobierno. En una palabra: en los diez años de duración del arrendamiento, 5.400.000 ptas.

Así se explica conminación tan expresiva como la que la referida Empresa Arrendataria está enviando á las Sociedades anónimas.

Nosotros protestamos de que una publicidad que no es voluntaria, sino consecuencia de un precepto de ley, quiera tomarse como pretexto para la realización de un negocio á costa de las Sociedades anónimas, tan castigadas por diversos impuestos y gravámenes, recargándolas cuando menos con 360 ptas. anuales.

No debe de ser el periódico oficial uno de lucro, estableciendo unas tarifas carísimas para aquel que por ministerio de la ley tiene que recurrir á sus columnas; porque si no, cabe la reflexión de que por lo mismo que no puede evadirse aquella obligación, se sienta la mano de lo lindo explotando de una manera abusiva. Enhorabuena que no trabaje de balde la *Gaceta;* pero de ningún modo en términos de que en diez años le puedan producir unos anuncios cinco millones y medio de pesetas.

Una exageración es, por otro lado, la obligación de publicar los balances cada mes; cada trimestre, y aún cada semestre respecto de ciertas Sociedades, llenaría cumplidamente el objetivo de la publicidad.

Debiera llevarse esta cuestión á las Cámaras para reglamentarla debidamente; y si en esta reglamentación se preconizaba la publicidad en la *Gaceta,* dentro de imponerse una penalidad, que hoy no existe, persiguiendo la efectividad de la publicidad, ésta no habría una razón para que fuera mensual, y por otra parte, señalando el precio de ptas. 0'40 por línea, por ejemplo, para todos aquellos anuncios que, como los de que se trata, son obligados y no voluntarios, la Arrendataria de la *Gaceta* se reintegraría de los gastos y todavía realizaría una apreciable utilidad.

En punto á las amenazas que ahora formula la Arrendataria, creemos que pueden estar perfectamente tranquilas las Sociedades anónimas.

El Ministro, las Compañías y los Agentes ferroviarios.

En consecuencia de la R. O. del Ministerio de Obras públicas de 31 de Julio último, que oportunamente publicamos, relativa á un urgente estudio de la organización y demás cuestiones re-

Biblioteca Nacional de España

lativas al personal que en nuestros ferrocarriles tiene á su cargo los servicios relacionados con la seguridad de la explotación, los altos representantes de las Compañías ferroviarias vienen celebrando conferencias con el Ministro de Obras públicas, buscando la manera práctica, viable y posible de llegar á una inteligencia en este importante asunto.

No se ha traslucido el curso de estas tramitaciones, que por fuerza tienen que ser laboriosas, pues aun cuando las Compañías estén animadas de las mejores disposiciones en favor de su personal, como á cualquiera se le ha de ocurrir que lo están, pues no cabe en buen juicio que poco ó nada les interesen sus agentes, tampoco puede olvidarse que las concesiones á otorgar no podrán ser otras ni mayores que aquellas que consienta el estado ó la situación de las Compañías, el curso de sus explotaciones, el aspecto de ellas en adelante. Las pretensiones del Ministro suponen un importantísimo aumento de gastos, que falta saber hasta qué punto sería resistible para la generalidad de las Compañías, de las cuales rara es la que no atraviesa circunstancias bien difíciles. Natural será pues en las Compañías, que, dentro de sus mejores deseos, observen la agravación que pudiera llevarse á su nada próspera situación con un desproporcionado aumento en los gastos, la imposibilidad misma en que se hallarían de poder subsistir. Todo hay que meditarlo y reflexionarlo, porque las Compañías de ferrocarriles son al fin y al cabo empresas para el servicio del público, y éste necesita para mejor garantía de aquel servicio que, el que lo ha de llenar, no se halle en ruinas ó á la puerta de la quiebra. Y no son pocas las Empresas que se hallan en los linderos de esta situación.

Excusamos decir cuánto celebraremos, y con nosotros todo el mundo, el mejoramiento de las condiciones del personal de ferrocarriles, numerosísimo como en ninguna otra industria, prestador de un servicio penoso en extremo; cuantas mayores concesiones puedan recabarse en su obsequio, más de celebrar será; pero si ha de ser á costa de la vida misma de las Empresas á las que sirve, no veríamos la garantía que hallara el mismo personal en el empeño de que se le concediera lo que no habiendo manera posible de que fuera, habría de acabar irremisiblemente por no ser.

De las actuales tramitaciones saldrá seguramente un beneficio para el personal ferroviario, siquiera sea menor de lo que todos, Ministro, Compañías y personal querrían, y así, natural es que este último espere con gran interés el resultado de la labor que se está realizando.

Para que sea dable cotejar lo pretendido con lo que en definitiva haya sido posible aceptarse y acordarse, transcribiremos las pretensiones del Ministerio, y haremos lo propio en su día respecto de la finalidad á que se haya llegado.

Respecto á conservación de la vía, cada brigada no podrá tener á su cargo un trozo mayor de 10 kilómetros. Los obreros no podrán trabajar más de diez horas.

En cuanto á la vigilancia de la vía, cada vigilante no podrá tener á su cargo más de 15 kilómetros.

En todo caso tendrá el personal descanso de diez horas seguidas cada día.

El servicio nocturno no excederá de ocho horas y media.

En las guarderías de paso á nivel disfrutará el personal del descanso de diez horas diarias, de ellas, por lo menos, siete seguidas.

En cuanto á los maquinistas y fogoneros, los de los trenes de viajeros no podrán trabajar más de ocho horas diarias; los de mercancías de diez horas sobre la máquina. Han de tener un descanso mínimo de doce horas diarias.

Los que trabajen en maniobras en las estaciones han de tener cada veinticuatro horas diez de descanso, de ellas siete seguidas.

Para los empleados del movimiento, jefes de estación, guarda-agujas, telegrafistas, capataces de maniobras, etc., se establece que han de tener diez horas de descanso diarias, de ellas siete, por lo menos, seguidas.

En las estaciones de gran movimiento, doce horas de descanso.

En las de poco tráfico podrán acumularse cargos siempre que sean compatibles y se les asegure las horas de descanso.

En cuanto al personal de los trenes, conductores y guardafrenos, acompañarán al tren si tuviese menos de diez y seis horas en el recorrido, relevándose en caso de invertir más. Se arreglará el servicio de modo que tengan doce horas de descanso seguidas.

Los guardafrenos no tendrán en ruta ningún otro trabajo.

Como regla general, todos los empleados tendrán, por lo menos, un día de descanso cada quince.

Las multas no excederán de un 10 por 100 de los haberes en la semana ó en el mes, y no podrán imponerse á los obreros que ganen menos de cuatro pesetas de jornal, ni á los empleados de sueldos inferiores á 2.000 pesetas.

LOS INGRESOS FERROVIARIOS

Son conocidos los de algunas Compañías, en los ocho meses de Enero á Agosto. Pero fijándonos únicamente en los de las principales, vemos que si bien llevan buen curso las recaudaciones, no han proseguido con el empuje que en los primeros meses del año. De todos modos la situación es satisfactoria, porque no hay que olvidar lo excelente que resultó el ejercicio de 1902 sobre el de 1901. Logrando conservar la situación adquirida en 1902, habrían podido darse por muy satisfechas las Compañías; con mayor razón si registran todavía aumentos, que podrían haber sido mayores si las cosechas hubieran sido satisfactorias por do quier; porque la mayor influencia en

Biblioteca Nacional de España

las recaudaciones de nuestros ferrocarriles, hablamos en general, reside en la abundancia de recolección de trigos y cebadas, vinos, aceites, etc. La cosecha de cereales ha sido peor que mediana en muchas regiones; la de los vinos presenta el mismo ó peor aspecto, salvo en determinadas provincias, que no son muchas desgraciadamente; y la de aceites también aparece resentida en diversas zonas productoras.

Entrando en el detalle de las recaudaciones, vemos que al 2 de Septiembre el Norte (3.656 kilómetros) registraba ingresos por 70.928.290 pesetas, con aumento de 1.376.894 sobre 1902, equivalentes á 376 por kilóm. Trayendo nuevamente á colación las cosechas, consignaremos que la de cereales ha sido abundante en bastantes zonas de las que sirve el Norte. La de vinos no se presenta en cambio tan satisfactoria.

Madrid á Zaragoza y á Alicante (3.650 kilómetros), contaba ingresos al 2 de Septiembre por ptas. 66.551.513, con aumento de 806.359 sobre 1902, ó sean 221 por kilóm. A no haber sido por la mala cosecha de cereales en casi la generalidad de las zonas servidas por M. Z. A., cuyos efectos se anticipan ante la ulterior situación que se presenta, el aumento en M. Z. A. habría resultado notabilísimo, no olvidando que recaería sobre un ejercicio tan brillante como el de 1902.

Los Andaluces experimentan baja, que queremos atribuir principalmente á la competencia que hace á importantes líneas de esta red la Compañía del Sur de España. Al 2 de Septiembre los ingresos de Andaluces (1.067 kilóms.) eran de pesetas 14.135.149, con disminución de 424.408 sobre 1902, ó sean 397 por kilóm.

Madrid á Cáceres y á Portugal y Oeste, que no explota ciertamente lo mejor de España, prosperando en la medida de lo que cabe. En el conjunto de aquella red (777 kilóms.), los ingresos al 2 de Septiembre se cifraban por ptas. 5.061.005, que acusan aumento sobre 1902 de 192.530, esto es, 249 por kilóm.

El Sur de España, que explota entre líneas propias y ajenas 316 kilóms., aparece al 2 de Septiembre con ingresos por ptas. 2.815.883, que acusan aumento de 402.087, ó sean 1.275 por kilómetro, con todo y no haber por dónde coger aquella explotación, que es de lo más liado que pueda darse.

En sus 180 kilóms., la Compañía de Zafra á Huelva registraba ingresos al 2 de Septiembre por ptas. 1.530.126, que ofrecen aumento sobre 1902 de 221.765, esto es, 1.232 por kilóm., y ya es milagro el que consigue aquella Empresa.

La Robla á Valmaseda y Luchana (313 kilómetros) contaba á fin de Agosto ptas. 1.468.333, con aumento de 23.305. No va ejerciendo gran influencia la prolongación desde Valmaseda á Luchana, de la que tanto se esperaba.

En fin: digamos aún que Medina á Zamora y Orense á Vigo, 299 kilóms., en 2.011.915 á fin de Julio experimentaba aumento de ptas. 150.184 sobre 1902, ó sean 502 por kilóm.

Entre las ocho Compañías nombradas, representando una longitud de 10.542 kilóms., llevaban un aumento en 1903, deducida la disminución de Andaluces, de ptas. 2.748.717 que no es ciertamente gran cosa, pero de todos modos satisfactoria, teniendo siempre en cuenta la excelencia del año 1902.

EL VASCO-CASTELLANO

Es la *Revista de Economía y Hacienda* otra de las publicaciones que se ocupa del famoso ferrocarril, y dice por su parte, que, habiendo pedido directamente á la Compañía, en Madrid y Bilbao, la Memoria del Consejo á los accionistas correspondiente al año pasado, primer ejercicio social, se le ha contestado oficialmente que sólo se entregaba á los que acreditasen la condición de accionistas. Poca tirada se habrá hecho de tal Memoria, y ya querríamos saber cuántos fueron los accionistas concurrentes á la junta. Porque somos muchísimos los que estamos todavía por saber cómo se ha constituido el capital-acciones de la Vasco-Castellana y cómo está colocado este capital.

La *Revista de Economía y Hacienda* transcribe algunos párrafos de la Memoria en cuestión, que ha tomado de *El Economista Hispano-Americano,* colega que habrá justificado su condición de accionista cuando ha logrado la Memoria. Este afortunado colega no era de los menos rigurosos con la Compañía, hasta el punto de que recientemente ésta practicó determinadas diligencias contra él. Después de transcribir la *Revista de Economía* alguno de los párrafos de la repetida Memoria, agrega:

«Nosotros seguimos firmes en nuestra opinión, cada día más arraigada; el Vasco-Castellano es un negocio malo, que se ha planteado financieramente muy mal, y que será la ruina de todos aquellos que inviertan sus fondos en esta línea. Nosotros vemos hoy las mismas nebulosas que en 1902; no nos explicamos la inversión del capital acciones, puesto que la construcción de la línea se hace con el dinero de los obligacionistas; no creemos, ni eso es posible, que todos esos terrenos que se dice posee la Compañía, valgan los 29 millones á que asciende al parecer el capital acciones. Luego ¿en qué se ha invertido éste? ¿Cuáles son las garantías hipotecarias reales y verdaderas para los obligacionistas?

Nuestro colega dice que autorizan la *Memoria* las firmas respetabilísimas de los señores marqués de Castrillo, marqués de Benemejí, marqués de las Cuevas del Becerro y marqués de Tovar; personas dignísimas á quienes nosotros hacemos el honor de creer que no están enteradas de la forma financiera en que se planteó el negocio, porque consideramos que esos nombres dignos y respetables no se prestarían en modo alguno á autorizar y sancionar actos que han producido y producirán,—tenemos una firme convicción,—grandes quebrantos al capital español.

Como dice muy bien nuestro autorizado colega

Biblioteca Nacional de España

la *Revista Minera,* los datos que publica la Memoria no desvirtúan el pesimismo con que se mira este negocio, porque si éste fuera claro, no «omitiría publicar el balance de situación de la Compañía, en el que se expresase el verdadero estado financiero de la misma.»

No somos los únicos que ven muchas nebulosidades en este negocio, y tenemos la virtud de pensar hoy lo mismo que en 1902: el negocio del Vasco-Castellano es muy malo, dada la forma en que se ha planteado.»

A su vez Los Transportes Férreos se ratifica en cuanto expuso en los diversos artículos que publicara en ocasión de la constitución de la Compañía, y como hasta ahora nada hemos apreciado en ella conducente á deshacer *urbi et orbi* tantas y tan pertinentes observaciones como tantos y tan diversos colegas hicieron entonces y han continuado haciendo después, mantenemos nuestro concepto, por todo extremo desfavorable en todos sentidos, de la Empresa del ferrocarril Vasco-Castellano.

LOS RETRASOS DE TRENES EN EL NORTE

Se producen con sensible frecuencia en diversas líneas de aquella vasta red, provocando quejas y protestas del público, reclamaciones enérgicas de entidades y Corporaciones de las diferentes localidades afectadas. La más reciente es la de la Cámara de Comercio de Logroño, que gestiona el cierre de establecimientos en aquella capital y en Zaragoza y Bilbao, el día 1.° de Octubre, á título de protesta de la irregularidad del servicio de trenes del Norte. Ha intervenido ya el Ministro de Obras públicas, ordenando la represión de las faltas, persiguiendo de esta manera la regularidad del servicio.

Es sensible que en una Compañía como la del Norte, de tanta reglamentación en todo, no llegue á lograrse la exactitud en el servicio; tanto más sensible, cuanto después de los diversos contratiempos que tan desgraciadamente viene experimentando aquella Compañía, la suma de la irregularidad en la marcha de los trenes, aumenta el concepto poco prestigioso que ha llegado á formarse de ella.

El mal del retraso de los trenes en la red del Norte, es un mal antiguo; muchos años hace ya, que viajando por la línea de Alsasua en compañía de un francés que frecuentaba continuamente las diversas del Norte, nos decía que en ellas se hallaban organizados y reglamentados los retrasos; expresión breve y elocuente de que la irregularidad había alcanzado todo el arraigo.

En ferrocarriles, lo que está á la vista de todo el mundo es el servicio de trenes de viajeros; las deficiencias que pueda haber en lo demás, aunque lleguen á traslucirse, á conocerse, no son de dominio general; quedan ocultas ó ignoradas para la masa general del público. Y puede una Compañía tener muchas deficiencias; pero haga el servicio de viajeros con absoluta regularidad y el concepto de la opinión no podrá ser más favorable. No deje en cambio nada que desear una Empresa en sus diversos servicios, pero en el de viajeros haga éste con anormalidad, y ya se habrá ganado una reputación bien poco envidiable.

En una línea se habrá prestado el más pésimo servicio en todos los órdenes; en nada habrá cambiado la manera de ser la Empresa; pero habrá llegado á corregirse la irregularidad en el servicio de trenes, y la pronunciación del público ya se sabe cuál es: esto está completamente cambiado, hay otra organización.

Ante el público en general, en la normalidad ó irregularidad del servicio de trenes de viajeros reside el buen régimen ó la desorganización de la explotación.

Es, pues, del mejor efecto, así por la regularidad misma como por lo que favorece en todos conceptos, llegar á conseguir la estricta observación de los itinerarios. ¿Tan difícil ha de ser esto en el Norte? ¿Tan impotente ha de resultar una Empresa de la importancia de la del Norte, contando con medios y con elementos como cuenta para llegar á la tan reclamada regularidad del servicio por inveteradas que sean las irregularidades? Nosotros creemos que no, y que todo es cosa de que se lo proponga de veras.

COMERCIO INTERNACIONAL

El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, ha expedido con fecha 11 del actual la siguiente R. O. dirigida á su colega el de Estado:

«Formando parte muy esencial de los diversos ramos en que se divide este Ministerio, los asuntos que se relacionan con el Comercio, hácese necesario, para contribuir á su desarrollo y progreso, que se adopten disposiciones que, en armonía con el espíritu que inspiró el Real decreto de 24 de Agosto último, permitan establecer y fomentar las relaciones que deben existir con todos los centros mercantiles y productores, para que éstos, utilizando la acción oficial, puedan encontrar en el Departamento ministerial llamado por su índole á desempeñar misión tan importante, los datos y noticias de que hoy carece, ó que difícilmente pueden adquirir por otros medios.

Hasta ahora, desgraciadamente, y preciso es confesarlo, el Ministro de Agricultura no ha concedido, en lo que al Comercio se refiere, la atención que esta principalísima fuente de riqueza se merece; y los servicios indotados que al Negociado correspondiente afectan, se han circunscrito al despacho rutinario de expedientes y resoluciones que rara vez han tenido carácter de interés general.

Ministerio de Comercio, como es una de las denominaciones de este departamento, su esfera de acción no debe ni puede permanecer encerrada en tan estrechos límites; tiene que adquirir mayor desarrollo y buscar más anchos horizontes. A esto tienden los esfuerzos que actualmente se ha-

Biblioteca Nacional de España

cen, los trabajos que se preparan y los proyectos que, como consecuencia de ellos, han de ser puestos en ejecución en el plazo más breve que posible sea, después de un estudio bien meditado, que permita asentar las reformas que se hagan sobre bases sólidas que faciliten su implantación y aseguren su éxito.

Una de las principales funciones que este Ministerio ha de desempeñar, en el ramo de Comercio, es la información, reuniendo, al efecto, datos precisos y detallados, noticias concretas y exactas que permitan hacer una buena recopilación de cuanto se refiere al Comercio en general, tanto de importación como de exportación, conociendo las necesidades de los mercados y las de los comerciantes y productores, para que unos y otros puedan encontrar en este centro los informes que deseen y convengan á sus intereses.

No puede el Ministerio de Agricultura realizar tamaña empresa sin el auxilio de otros centros oficiales, y está seguro de poder encontrar un concurso muy eficaz é importante en el Cuerpo Consular de nuestra nación acreditado en el extranjero, que puede con sus conocimientos, con su práctica y con su ilustración suministrar á este departamento cuantos informes y noticias le sean pedidas, sirviendo además de agente para las comisiones, encargos ó misiones que pueden serle confiadas con el objeto que se persigue.

En virtud de las razones expuestas;

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer se manifieste á V. E. lo conveniente que sería, para el desarrollo de los servicios de comercio, que por el Ministerio del digno cargo V. E. se dicte una disposición, á fin de que todos los Cónsules, Vicecónsules y Agentes consulares de España en el extranjero, remitan directamente los informes, Memorias y noticias que en materia comercial posean, y que cumplimenten las instrucciones que se les den y encargos que se les confíen á los fines expresados.

ASUNTOS VARIOS

El ferrocarril de Castejón á Olvega.—Discurríamos recientemente, con motivo de las peticiones formuladas en ocasión del viaje del Rey á Soria apropósito de la prolongación de esta línea, de la única solución que cabía en la situación allí creada, y decíamos que buenas estaban las Empresas del ferrocarril de Soria y del de Castejón á Olvega para engolfarse en construcciones de prolongación de sus respectivas líneas hasta llegar al encuentro de ellas. En ratificación de estos conceptos es caso de agregar hoy que la Compañía Minera del Moncayo, que es la concesionaria del ferrocarril de Castejón á las minas de Olvega, ha solicitado del juzgado de Soria que se la declare en estado legal de suspensión de pagos. Esto por un lado, y de otra parte la escasa vitalidad del ferrocarril de Soria, remiten á tiempos muy remotos el contacto de aquellas líneas, á menos que sobreviniera un tercero que tomara á su cargo la construcción entre Soria y Olvega.

La línea de Játiva á Alcoy.—En la operación financiera que hizo el Norte cuando adquirió las líneas de Almansa á Valencia y Tarragona, á las que iba agregada la de Játiva á Alcoy, abierta entonces hasta Albaida, entraba por mucho la conclusión de esta última desde Albaida á Alcoy. De esto hará ya unos doce años.

En tan corto período se inauguró desde Albaida á Onteniente (10 kilóms.), y por fin ahora han quedado terminados los 26 desde Onteniente á Alcoy, con las estaciones intermedias de Concentaina y Agrés. Nunca es tarde cuando llega, y tiempo ha habido para llegar.

Los alcoyanos están de enhorabuena, porque á la terminación ahora de la línea de Játiva á Alcoy es de esperar que suceda pronto lo mismo respecto de la de Villena á Alcoy, que apenas si habrán transcurrido años también para verla concluida en el corto trayecto que queda de Bocairente á Alcoy. Para quedar la industriosa ciudad en el centro de una cruz ferroviaria (actualmente á la derecha la línea á Gandía, á la izquierda la de Villena y hacia arriba la de Játiva) no le falta más que la línea de Alicante á Alcoy. Pero como en Alcoy es caso de que cada ferrocarril sea obra de romanos, aun cuando hace ya muchos años que está proyectado el referido de Alicante á Alcoy, habrá que esperar diez ó doce, por lo menos, para verlo realizado.

Enlace en Reus.—Según testimonio de un colega, habíase firmado por el Ministro de Obras públicas una Real orden disponiendo que enlazaran en Reus los trenes de la línea general directa Madrid-Barcelona con los de la línea Tarragona-Lérida, de la Compañía del Norte. En Reus hay dos estaciones, la de M. Z. A. y la del Norte; en dicha ciudad se cruzan ambas líneas, pero no hay enlace ninguno. En proyecto se halla, sí, la comunicación de una estación con otra, y una vez realizada, habría desaparecido la solución de continuidad entre ellas, siendo perfectamente hacedera la combinación de servicios. Dada la situación actual no nos explicamos bien la Real orden aludida, que habrá de entenderse en el sentido de que haya correspondencia entre los trenes de una y otra línea, con intervalo suficiente entre la llegada y salida para la traslación de una á otra estación.

Y como el servicio actual sobre las dos líneas, sin ofrecer una acabadísima correspondencia de trenes, está bastante armonizado, no se explica suficientemente la Real orden mencionada. El objetivo principal será el servicio de Tarragona. El expreso de Madrid llega á Reus á las $6^h 59'$ y el correo á las $14^h 6'$. De Reus-Norte sale para Tarragona tren á las $8^h 16'$ y $14^h 30'$. El expreso y el correo salen de Reus para Madrid á las $21^h 44'$ y $13^h 35'$ y á Reus llegan trenes procedentes de Tarragona á las $20^h 38'$ y á las 13. Hay pues intervalo á la ida de $1^h 17'$ y $0^h 24'$ y al regreso de $1^h 6'$ y $0^h 35'$.

Biblioteca Nacional de España

Publicidad y discusión de nuevas tarifas.

Adiciones y modificaciones.—Han quedado hechas las siguientes en las importantes tarifas N. B. núm. 7, p. v. y B. M. N. A. número 1, p. v., combinadas entre el Norte y M. Z. A.

Adiciones.—Aceites de coco, granas, semillas, palma y pescados, para industria por vagón de 8 tons., 10.ª; aceites de oliva en barriles, pipas ó corambres, v. de 6 tons., 5.ª; acero viejo, 8.ª; adoquines, baldosas y baldosines de piedra-vidrio, 9.ª, y por v. de 10 tons., 12.ª; aguardiente de caña por v. de 10, 5.ª; aguas minerales por v. de 7, 6.ª; alabastro en bruto, 8.ª; albayalde común, v. de 10, 11.ª; algarrobas, 6.ª; alpargatas viejas, 7.ª; altramuces, 4.ª, y por v. de 8, 6.ª; aluminio en planchas, 1.ª; amianto y objetos de esta materia, 1.ª; anillas de latón, 2.ª; aparatos fonográficos, 1.ª; aros de hierro, 7.ª, y por v. de 10, 8.ª; aros de madera para pipería, 7.ª y los para cribas y cedazos por v. de 5, 7.ª; azulejos de cartón-piedra, 2.ª; bagazo de linaza para alimentación de ganado, 6.ª, y por v. de 5, 10.ª; bancos de madera ordinaria, 4.ª; barita, 8.ª, y por v. de 10, 12.ª; bencina ordinaria, 6.ª; bolsas de papel ordinario, impresas ó en blanco, 6.ª, y por v. de 6, 8.ª; cajas vacías para cerillas, 2.ª; cajas de madera para imprenta, 5.ª; canillas para telares (tubos de madera), 5.ª; cañas ó cañizos, 2.ª; capazos ó espuertas de palma, 2.ª; carbón vegetal 8.ª, y en seras por v. de 6 y á granel por v. de 8, 10.ª; carbonatos impuros para abonos, 8.ª; cardón ó cardas naturales, 1.ª; carne de coco ó copra, por v. de 8, 8.ª; carretes de madera para arrollar hilos, 5.ª; carretones de mano, 1.ª; cartón preparado para fabricar billetes, 4.ª; cartuchos vacíos, sin pistón ni fulminante, pero que lleven una tapa metálica, 1.ª; cascarilla de cacao, 2.ª; catres de tijera, de tela metálica, 6.ª; cereales, 4.ª; cerote, 6.ª; cerquillos de madera para pipería, 7.ª; clarificantes para vino, 3.ª; cobre viejo, 6.ª; cok de retortas por v. de 10, 12.ª; cola de pescado, 1.ª; cominos, 4.ª; confetti y serpentinas, 3.ª; corchetes, 2.ª; corcho en bruto, panes, planchas, trozos y tapones, 2.ª; cremor tártaro, 3.ª; cubos de madera, 5.ª; cuernos, cascos y pezuñas, en bruto, 7.ª; depósitos de hierro, 6.ª; desincrustante para calderas, 6.ª; desinfectantes, 3.ª; desperdicios de niquel, 5.ª; desperdicios de cueros, pieles, papel, lana, algodón, carnicería y otros no expresados, 7.ª; desperdicios, trozos inservibles, y virutas de cuerno, de las fábricas de peines destinadas á preparación de abonos, 10.ª, y por v. de 7, 12.ª; duelas y trozos de madera para pipería, 7.ª; esparto en bruto, 3.ª; espatofluor, 7.ª, y por v. de 10, 11.ª; espumas de carbonatación 6.ª, y por v. de 10, 9.ª; estearina ó sebo saponificado por v. de 5, 7.ª; extracto de carne, 4.ª; forrajes de todas clases, 6.ª; fosfato de cal ó fosforita para abonos, 8.ª; fósforos de cartón, 2.ª; frascos de acero vacíos servidos para transporte de ácido carbónico líquido, 12.ª; géneros de punto, 1.ª; glicerina, 6.ª, y por v. de 5, 7.ª; glucosa, 6.ª; goma líquida, 1.ª; harina de cereales, 4.ª; harina de coco, 6.ª, y por v. de 5, 10.ª; heces de manzana y de aceituna, 7.ª; hierro en lingotes ó viejo, 8.ª; hornillos refractarios, 6.ª; huesos en bruto, 7.ª; incubadoras, 4.ª; juncos del país, 3.ª; lana hilada, 2.ª; latas litografiadas, 2.ª; latón viejo, 6.ª; leche condensada, 4.ª; líquido ó caldo bordelés para viñedos, 10.ª, y por v. de 7, 12.ª; lumbaug, 6.ª, y por v. de 8, 8.ª; lúpulo, 1.ª; madera labrada para portiers, 3.ª; madera labrada ó torneada, no comprendida expresamente excepto las obras de talla, 1.ª; madera para imprenta, 5.ª; madera curvada y preparada para varas de carros y carruajes, 4.ª; madera de nogal, en vigas, troncos y tablones, 5.ª, y por v. de 10 tons., 10.ª; madera en trozos para pipería, 7.ª; malta, 4.ª; mangueras de goma y de lona, 2.ª; masilla, 6.ª; matafiloxera, 10.ª, y por v. de 7, 12.ª; mechas azufradas, 6.ª; melazas por v. de 10, 12.ª; metal Deployé, 7.ª, y por vagón de 10, 9.ª; minerales de hierro, cobre, plomo, zinc, magnesio y manganeso y escorias ó tierras residuos de dichos minerales, 7.ª; moldes de madera, 1.ª; mostaza para mesa, 2.ª; naftalina, 6.ª; objetos de goma, 2.ª; orujos de aceituna y de uva, 7.ª; paja común y de maíz, 6.ª; palos para sombrillas y paraguas, 1.ª; papel de escritorio, por v. de 8, 4.ª; papel de lija, 2.ª, y por v. de 8, 4.ª; papel pautado para aprender á escribir, 6.ª; papel para encuadernar y para vasares, 4.ª; pasta para papel, 5.ª; pastillas llamadas de fuego, 5.ª y por v. de 5, 7.ª; pastillas de tierra para limpiar lona, 6.ª; patatas, 6.ª; pezuñas en bruto, 7.ª; piedras de sillería y artificiales de cemento, 9.ª; piedra artificial moldeada (baños, pilas, fregaderos, artesonados, balaustradas, jarrones, pilastras, capiteles, cresterías, florones y objetos análogos para decoración de edificios, 8.ª, y por v. de 8, 9.ª; pieles calcutas declaradas ó no mates, 2.ª; piezas accesorias para instalaciones eléctricas (aisladores, boquillas, llaves y otras análogas), 5.ª; pinzas de madera para ropa, 1.ª; pizarras para cubiertas, 6.ª; placas de lata ó zinc, 2.ª; plomo viejo, 8.ª; plumas de ave en bruto, sucias y ensangretadas por v. de 6, 11.ª; polvo de amianto, 3.ª; puertas metálicas, 6.ª; railes y sus accesorios, 6.ª; sacarina, 4.ª; sal común, 6.ª; sales naturales en frascos ó botes de cristal, 4.ª; salvado de coco, 6.ª, y por v. de 5, 10.ª; serrín de corcho y de madera, 7.ª, y por v. de 7, 11.ª; setas, 2.ª; sidra embotellada, 2.ª y ordinaria en pipas ó barriles, 4.ª; sommiers de tela metálica armados, 2.ª, y desarmados, 3.ª; sulfatos de alúmina, cobre para el viñedo y de cal, 6.ª; tapones de madera, 3.ª; tejas, 7.ª; tierras no expresadas para la industria, 8.ª; tiza ó clarión en barras, 6.ª; toquillas de punto de lana, 1.ª; trapos viejos, 7.ª; tubos de estaño para órganos, 1.ª; tubos de barro ó greda, 4.ª; los de cemento, 8.ª, y éstos por v. de 8, 9.ª; turtó de coco, 6.ª, y por v. de 5, 10.ª; trenza para suela de alpargatas, 5.ª; varas preparadas para carros y carruajes, 4.ª; vasos porosos, 5.ª; vidrios rotos, 7.ª; virutillas de madera, 5.ª, y por v. de 5, 7.ª; yeso, 8.ª; zinc viejo, 8.ª; zuecos de madera, 4.ª

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

Biblioteca Nacional de España