



Se publica todos los días 1.º y 15 de cada mes.

No se devuelven los originales.

La correspondencia y petición de suscripciones y anuncios, se dirigirán á las oficinas.

Calle de San Bernardino, 7, trip.º pral. derecha.

SUSCRIPCIÓN

Madrid y provincias	Trimestre...	Pescetas.	3
Idem id.	Año.....	:	11
Extranjero y Ultramar.....	Año.....	:	18
Número atrasado.....		:	1

Pago adelantado.

LOS INGENIEROS LAS OBRAS PÚBLICAS

COMO consecuencia de lo dispuesto en la Ley de presupuestos votada últimamente por las Cámaras, es de esperar, y así lo creemos, que en todas las dependencias del Estado se cumplirá lo que en aquella se consigna, no admitiendo para su trámite ningún proyecto total ó parcial que no esté garantizado por la firma de un facultativo.

Sobre todo, en las divisiones facultativas de ferrocarriles es donde este asunto se debe llevar más á rigor, pues siendo éstas las que con más frecuencia se tienen que entener con las Compañías ferroviarias, á ellas es á quienes se presentan constantemente proyectos, no sólo generales, sino de desviaciones, replanteos, obras accesorias y provisionales, material móvil, marcha de trenes, etc.

Las Compañías, hasta el presente, tienen un personal facultativo que, en su mayoría, no puede aspirar á la posesión del título mencionado en la ley, y es natural suponer que las divisiones no admitan, por lo tanto, proyectos firmados por estas personas, por muy competentes que sean.

A este fin, creemos que el Sr. Ministro de Fomento procederá inmediatamente á expedir los títulos á los facultativos que por la ley tienen derecho, y á dirigir una circular á todos los centros facultativos prohibiendo la admisión de aquellos documentos, no sólo sin la firma del Ingeniero,

sino sin el número le orden del título, como prueba de haberlo obtenido, para lo cual deberá existir en dichos centros una relación, remitida por el Ministerio de Fomento, de todos los títulos expedidos, con lo cual será fácil la confrontación indicada.

De este modo se conseguirá el cumplimiento de lo dispuesto, y á más una garantía más de bondad en los proyectos, puesto que todos estarán redactados por personas técnicas, y que, como tales, tienen el deber de conocer hasta la forma y modelos de presentación de estudios, que hoy originan una verdadera confusión, pues cada cual los presenta á su manera: unos, con falta de documentos y planos reglamentarios; otros, con sobra de los mismos; aquellos, con una gran proligidad de detalles innecesarios; estos, con cuatro líneas de memoria descriptiva y presupuestos inconcebibles.

Todo esto desaparecerá, como es natural, desde el momento en que los Ingenieros españoles sean los únicos que entiendan en estos expedientes, puesto que por la índole de su profesión y nacionalidad, conocen á fondo todo lo legislado sobre la materia.

De este modo no se repetirán los casos, hasta ahora bastante frecuentes, de presentarse proyectos absurdos y deficientes, ni se cometerán errores como el que denuncia *El Baluarte*, periódico de Sevilla, al ocuparse del proyectado tranvía de Sevilla á Alcalá, cuya concesión no existe, según el citado colega, á pesar de lo cual se trata de la suscripción del capital.

Según *El Baluarte*, no hay en el trayecto ninguna línea de apartadero, ni siquiera en sus extremos; no figuran en el proyecto ni estación, ni co-

bertizo, ni muelle, ni tan siquiera andén; que el arrastre se hará por locomotoras de vapor, de las cuales, así como de los coches y vagones, se omite el peso, ignorándose, por consiguiente, si las alcantarillas de la carretera podrán resistirlo; no figuran contracarriles, lo cual hace pensar que los carriles resaltarán de la superficie, y esto está prohibido por la ley; el peso de los carriles proyectados es de diez y siete kilos por metro lineal; que se utilizan pendientes de 55 milímetros; que el presupuesto de la vía es inconcebible, etc.

Si, en efecto, el proyecto está redactado en estas condiciones, bien harán las personas facultativas encargadas de su examen en devolverlo.

Excitemos, pues, el celo de las dependencias del Ministerio de Fomento, á fin de no permitir el ejercicio de la profesión sino á aquellos á quienes la ley reconoce, y á que las Compañías mercantiles sustituyan su personal por el ordenado por la ley, no sólo no admitiendo proyectos firmados por personas extrañas, sino no permitiendo dirigir ninguna obra á los no autorizados.

Por nuestra parte, denunciaremos al Gobierno y al público todo cuanto se oponga al cumplimiento, empezando por la siguiente pregunta:

¿Los jefes de sección de vías y obras de las Compañías de ferrocarriles, no deben ser Ingenieros, según indica su mismo empleo? Pues tenemos la seguridad de que serán muy pocos (si hay alguno) los que en la actualidad desempeñan estos destinos que reúnan las condiciones legales.

Tenemos entendido que en la Compañía del Norte no hay ni uno solo en vías y obras.

Veremos lo que hacen la Compañía y el Ministro y continuaremos nuestra tarea.

FERROCARRIL DE SEGOVIA A ARANDA Y BURGOS

Entre las líneas incluidas en la real general de ferrocarriles sin haberse construido, figuran las de Segovia á Aranda de Duero y de Aranda de Duero á Burgos.

La construcción de estas líneas ofrece la ventaja de acortar considerablemente la distancia de Madrid á Irún, puesto que entre Madrid y Burgos por Avila, se recorren hoy 370 kilómetros, mientras que por Segovia y Aranda se reducen á 300.

Esta necesidad de acortar el recorrido, fué la que motivó la idea del ferrocarril del Meridiano, y ha sido tan reconocida por los Gobiernos y las Cámaras, que se concedió subvención á las líneas citadas.

Sin embargo de sus ventajas, es lo cierto que han pasado bastantes años sin que se verifique la subasta, en la que nadie ha mostrado interés; el Gobierno, por no hallarse en condiciones desahogadas para el abono de nuevas subvenciones, y por las influencias que se han puesto en juego por las autoridades á quienes perjudica su construcción; la Compañía del Norte, á quien más directamente atañe el asunto, porque si bien le convendría hacer un sacrificio para la posesión de la línea, en el caso de que otros la pretendieran, le conviene más estorbar la acción de estos últimos; y finalmente, los capitales que independientemente se interesaran en este negocio, temen la guerra que el *coloso* (?), como han dado en llamar á la Compañía del Norte, les podría hacer con sus líneas ya establecidas.

He aquí por qué cualquier intentona de las que repetidas veces se han hecho para la realización de la línea, ha tenido que ser un completo fracaso.

De estas intentonas, merece citarse la llevada á cabo últimamente, a' parecer con más éxito; pero que desgraciadamente los resultados no están conformes con las pomposas promesas hechas.

El Ingeniero Sr. Muruve, alentado por el éxito de sus trabajos construyendo las líneas de Villalba á Segovia y Segovia á Medina del Campo, y cediéndolas luego á la Compañía del Norte, ideó la misma operación respecto á las de Aranda y Burgos. A este efecto, trabajó y consiguió sacar á subasta la de Segovia á Aranda, cuyo derecho de tanteo poseía, por lo cual nadie le disputó el triunfo.

Casi al mismo tiempo, pactaba con la Diputación de Burgos la construcción de la otra sección, estorbando por todos los medios, aun los del descrédito, tan poco admitidos, las gestiones que se venían haciendo para que dicha sección formara parte del ferrocarril directo. A este fin, ofreció á la Diputación cuanto ésta le exigió: plazo fijo para obtener la concesión, fianza de dos millones respondiendo á esta condición, plazo de construcción, etcétera.

En estas condiciones, cualquiera podía suponer que las obras de la línea ya concedida de Segovia á Aranda de Duero, se estarán llevando á cabo con toda actividad, y que ya el Gobierno habría anunciado la subasta de la línea de Aranda á Burgos, y que el Sr. Muruve estará realizando un doble y bonito negocio con estas líneas, cediéndolas al Norte, como lo consiguió con las de Villalba á Segovia y Medina.

Pues, en efecto, nada de esto sucede. Ha transcurrido cerca de un año desde la adjudicación de la línea de Segovia á Aranda, y ni se han empezado

las obras, ni siquiera se ha verificado el replanteo de la línea, no sabemos por qué razón, así como tampoco sabemos cómo se consiente esta demora, precisamente cuando se presentan proyectos de ley pidiendo la caducidad de otras líneas, como la de Calatayud á Teruel y Sagunto.

Ha llegado á nuestros oídos que el Sr. Muruve tropieza con graves dificultades para la construcción, pues las promesas que se le hicieron de capitales por una poderosa empresa, no pueden realizarse, debido á que esa Empresa ya no tiene de poderosa más que el nombre; que hay personas que con este motivo se sienten perjudicadas, y no ocultan su mal estar, así como los pueblos interesados, que ven por tierra tantos ofrecimientos y un porvenir muy oscuro, más aún que el de la línea de Calatayud, Teruel y Sagunto.

Y si esto sucede con una línea ya subastada, ¿qué sucederá con la de Aranda á Burgos, en cuya subasta no se ha pensado en las esferas oficiales? Vean ahora los Diputados provinciales de Burgos que defendieron la proposición del Sr. Muruve, si había razón para desconfiar de tantas promesas. Lo sensible es que los perjuicios los sufre el país y no los Diputados aludidos.

¿Qué piensa hacer la Diputación de Burgos en vista de lo que ocurre? El Sr. Muruve ofreció obtener la subasta en un plazo que ha terminado, y garantizó la oferta con una fianza que suponemos estará constituida. Suponemos, por lo tanto, que la Diputación se incautará de dicha fianza, y que ésta servirá de subvención á quien acometa las obras de esa línea con garantías de éxito. Obrar de otro modo, es contra los intereses de la provincia.

Respecto á la línea concedida, esperamos que el Sr. Ministro de Fomento obligará al concesionario á cumplir las cláusulas de su contrato, pues la ley debe ser igual para todos, y ya que con muy buen acuerdo se procede á la incautación de líneas que no cumplen su pliego de condiciones, no vemos por qué ha de haber excepciones, siquiera estén apoyadas por altas influencias.

Prometemos ocuparnos en nuestro número próximo de lo que sobre esta concesión se dice, y seguiremos dando cuenta de su desarrollo, que desgraciadamente creemos ha de ser sumamente laborioso; pronto empezarán en estos dos asuntos el capítulo de petición de variantes, prórrogas, etc., sistema ya muy conocido; pero no por eso abandonado, pues todavía da resultados.

LAS PODEROSAS EMPRESAS

V

Puede asegurarse que hay motivos para escribir muchos volúmenes con el tema que encabeza este artículo. Estas poderosas Compañías, semejantes á pequeños Estados, adolecen de todos los defectos de un Gobierno absoluto é inapelable, causando grandes perjuicios á todos los que de ellas dependen, ya sea en concepto de accionistas, que de obligacionistas, empleados, y el público sobre todo, que viene á ser la víctima, cuando precisamente es la parte más interesante.

Hay Empresas que cifran todo su empeño en aparecer como poderosas, siquiera en el nombre, pues los resultados contradicen esta denominación; pero de este modo consiguen una preponderancia que las ayuda en sus componendas, debiendo advertir que éstas solo tienden á beneficiar la alta administración, y nunca á accionistas, empleados y público, que es el que las alimenta.

La Compañía del Norte, el coloso, como han dado en llamarla, nos ofrece el principal ejemplo. Poseyendo la red de ferrocarriles de más producto, y cegada por la ambición, no ha vacilado en adquirir líneas que, si bien pudieran perjudicarla en otras partes, no por eso ha dejado de existir el perjuicio. Estas frecuentes adquisiciones trajeron consigo un aumento de capital en obligaciones, cuyas diversas emisiones, colocadas la mayor parte en el extranjero, han ocasionado al presente el más grave perjuicio á la Compañía, pues la mayor parte de sus productos es arretatada por la diferencia de los cambios.

Esto explica su situación, cuando el producto líquido de sus líneas resulta de 15.671*10 pesetas kilómetro.

Pero no puede atribuirse todo el desastre al alza de los cambios, de lo que verdaderamente no puede resultar responsable la Administración de la Compañía. Hay otros graves defectos, cual es el de la burocracia, según expresa nuestro estimado colega *La Estafeta*. Todo lo que se escatima al infeliz obrero, al guarda-aguja esclavo, al factor, al guarda-freno y, en fin, á esos cientos de seres que arrastran una vida peor aún que la del Judío errante, es precisamente lo que se prodiga en la Administración central, pues solamente en el año 92 consumió la Dirección la cantidad de pesetas 4.348.181*56, mientras que en vía y obras sólo se han invertido 7.393.276*77 pesetas! Tiene razón *La Estafeta*: huelga todo comentario.

Y es natural que exista ese gasto, según el citado colega, cuando el Director cobra 16.000 duros

anuales, habiendo Directores adjuntos con 4, 5, 6 y 12.000 duros; los Ingenieros no españoles cobran también gruesas sumas, y respecto de los Ingenieros españoles... baste saber que *sólo hay uno con título* y se halla afecto á la Dirección; es decir, que no hay ni un Ingeniero español en vía y obras.

Recientemente se ha publicado una disposición en la Ley de presupuestos, según la cual, precisa para ejercer la profesión de Ingeniero en España el título de Ingeniero civil ó militar, el cual ha de facilitar el Ministro de Fomento. Como no podemos suponer que todo ese contingente de Ingenieros extranjeros y exalumnos de la Escuela Politécnica francesa continúe desempeñando unos puestos que no les corresponden, pues en tal caso, las divisiones de ferrocarriles y el Ministro de Fomento cumplirán su deber haciendo respetar la ley; ya veremos entonces si la Compañía tiene con los Ingenieros españoles la misma manga ancha respecto á sueldos y número de facultativos; entonces se probará una vez más que estas Compañías de carácter extranjero nos consideran como país conquistado, creyendo que con su dinero (que es el que nos sacan) compran esclavos á poco precio, en vez de tener servidores bien retribuidos, lo cual reservan siempre para los suyos, y para satisfacer imposiciones de los comités extranjeros, que son los principalmente interesados en mantener al país en la creencia del poderío de su Empresa, poderío que facilmente viene á tierra, mucho más cuando, según hemos dicho y está perfectamente probado, es ficticio y sólo está sostenido por altas influencias españolas, por desgracia para el país.

FERROCARRIL TRANVÍA

DE CIRCUNVALACION

Tenemos una verdadera satisfacción en consignar que la idea de D. Arturo Soria se va aproximando rápidamente á la realización; la emisión de 500 acciones se va cubriendo con gran facilidad, siendo de notar que se ha anunciado en una época en que todos los negocios se paralizan con motivo de las excursiones veraniegas.

Por lo demás, no era de esperar otro resultado, pues la empresa ofrece grandes atractivos. El ferrocarril tranvía, por si solo constituye un verdadero negocio, pues todos los pueblos cercanos se resienten hoy de falta de comunicación constante con la capital. Una vez establecida ésta, todos estos pueblecillos proporcionarán al habitante madrileño grandes comodidades, tanto para poder

hacer una vida higiénica después de los trabajos habituales, como para esparcimiento en ciertos días de los que forzosamente tienen que habitar estas que llamamos casas, faltas de casi todas las condiciones de salubridad; por otra parte, la obra principal del proyecto, ó sea la ciudad lineal que algunos consideran como una ilusión, puede ser en breve un hecho real. Nadie pudo imaginarse que tan pronto habían de ser preferidas las barriadas extremas construidas de treinta años á esta parte.

Con un plano del Madrid antiguo á la vista, puede juzgarse del desarrollo que ha adquirido la habitabilidad en las barriadas, hasta el punto de considerarse vivir en Madrid los que lo hacen en los barrios de la Guindalera y Prosperidad. ¿Por qué ha de extrañar entonces que pueda existir una gran vía á tres ó cuatro kilómetros del perimetro actual? La vida madrileña ha hecho ya tan necesario el uso de los tranvías, que rara es la persona á quien sus negocios obliguen á andar de un lado á otro, que no recorra al día seis ú ocho kilómetros en tranvía. Esto mismo sucederá con los habitantes de la ciudad lineal que tengan que acudir al centro; por lo tanto, nada habrán perdido en distancias y, en cambio, una vez terminados sus asuntos, regresarán á un domicilio sano espacioso, donde no se respira el aire viciado de la ciudad, y con las grandes ventajas de economía en los alquileres y artículos de consumo.

Estas ventajas reconocidas forzosamente, traerán consigo el animar á los capitalistas á invertir sus fondos en negocios tan lucrativos y seguros como el expresado, tanto en la construcción de viviendas como en la instalación de industrias que aportarán gran núcleo de habitantes obreros, los cuales harán una vida bastante más desahogada que al presente.

Reciba nuestra enhorabuena D. Arturo Soria, iniciador y propagandista de tan excelente idea, por los resultados que está consiguiendo, y cuente con nuestro modesto, pero decidido apoyo, como debe esperarlo de todos aquellos que se interesen por el bienestar de la clase pobre, que será la más beneficiada con este proyecto; por cuya razón las Corporaciones deberian prestar toda clase de auxilios á esta Empresa, y no crear dificultades de ningún género.

En los números siguientes daremos á nuestros lectores algunos detalles más del asunto, á fin de que á nadie le sean desconocidos los beneficios que ha de reportar.

FERROCARRIL DEL NORTE

Secciones de la línea de que están encargados los Inspectores de la explotación.

Secciones.	Residencia del Inspector	TRAYECTOS QUE COMPRENDE
<i>1.ª Inspección principal, Madrid.</i>		
1.ª	Madrid.	Madrid, Atocha al Escorial inclusive y línea del Berrocal.
2.ª	Avila.	Escorial á Medina, ambas inclusive.
3.ª	Segovia.	Vi lalba á Medina, ambas inclusive.
<i>2.ª Inspección principal, Valladolid.</i>		
1.ª	Valladolid.	Medina á Venta de Baños, inclusive.
2.ª	Palencia.	Venta de Baños, exclusive á Barruelo.
3.ª	Santander.	Quintanilla, exclusive á Santander.
4.ª	Burgos.	Venta de Baños á Miranda, ambas exclusive.
<i>3.ª Inspección principal, Miranda.</i>		
1.ª	Miranda.	Miranda inclusive á Beasín exclusive.
2.ª	S. Sebastián.	Beasín inclusive á Hendaya.
3.ª	Logroño.	Miranda á Castejón, ambas exclusive.
4.ª	Bilbao.	Miranda exclusive á Bilbao.
<i>4.ª Inspección principal, Barcelona.</i>		
1.ª	Pamplona.	Alsasua á Castejón, ambas exclusive.
2.ª	Zaragoza.	Castejón á Zaragoza, ambas exclusive.
3.ª	Idem.	Zaragoza exclusive á Sariñena, inclusive y Tardienta á Jaca.
4.ª	Lérida.	Sariñena á San Guim, ambas exclusive, y Selgua á Barbastro.
5.ª	Barcelona.	San Guim á Barcelona, ambas inclusive.
6.ª	Vich.	Barcelona, exclusive á S. Juan de las Abadesas, Las Franquesas á Granollers (Francia), y Mollet á Caldas de Montbuy.
<i>5.ª Inspección principal, León.</i>		
1.ª	León.	Palencia exclusive á León inclusive.
2.ª	Ponferrada.	León exclusive á Toral inclusive y Villafranca.
3.ª	Monforte.	Toral á Lugo, ambas exclusive.
4.ª	Coruña.	Lugo, inclusive á Coruña.
5.ª	León.	León exclusive á Pola de Lena inclusive.
6.ª	Gijón.	Pola de Lena exclusive á Gijón, Trubia y Avilés.
<i>6.ª Inspección principal, Valencia.</i>		
1.ª	Játiva.	Encina inclusive á Carcagente exclusive, y Játiva á Albaida inclusive.
2.ª	Valencia.	Carcagente inclusive á Valencia exclusive y Denia inclusive.
3.ª	Idem.	Valencia inclusive al Grao y Utiel inclusive.

4.ª	Castellón.	Valencia exclusive á Alcalá de Chisvert inclusive.
5.ª	Tortos...	Alcalá de Chisvert á Tarragona, ambas exclusive.
6.ª	Reus.	Tarragona inclusive á Lérida exclusive.

RECLAMACIONES Y RUEGOS

Quejase con razón *El Eco de Orense* de la tolerancia que se tiene con la Empresa del ferrocarril de Orense á Vigo, permitiendo que sigan haciendo servicio máquinas que, por inútiles, debieran hace tiempo estar retiradas, llama con este motivo la atención del Inspector del Gobierno sobre un abuso que puede originar el día menos pensado terribles desgracias.

Nosotros nos hacemos eco de la excitación del colega y esperamos que, por quien corresponda, se obligará á la Compañía á cumplir con su deber.

Continúa la Empresa del Norte consintiendo toda clase de abusos á sus empleados, en perjuicio del paciente público.

Hace poco tiempo se le cobró á un viajero doble precio de su asiento de Madrid á Burgos, no obstante haber avisado dicho viajero en la primera de dichas estaciones, invocando el art. 95 del Reglamento de policía.

La enmienda de la Compañía la tenemos en el caso siguiente, que copiamos de nuestro colega *El Liberal*:

«El viajante de comercio D. Miguel Sancho, pidió en la estación de Tardienta billete para Jaca, contestándole el empleado de la taquilla que no se daban directos; pero que antes de llegar á Huesca le sería revisado el billete y podía pedirle un suplemento.

En efecto; el revisor no pareció hasta la estación de Plasencia, y al contarle el Sr. Sancho lo que le sucedía, le dijo que el empleado de Tardienta tenía la obligación de darle billete directo; pero que debía abonarle el doble precio de Jaca á Huesca.

En vano recurrió á la pareja de la Guardia civil de servicio, pues ésta le dijo que se encañara con el comisario del gobierno, y como dicho comisario estaba en Huesca, el viajero no tuvo mas remedio que pagar las 12'50 pesetas que le exigía el revisador.

A la vista tenemos el suplemento. Nosotros creemos que el Sr. Ministro de Fomento, si no lo hace la Compañía, tomará las medidas oportunas para que se eviten estas vejaciones á los viajeros.»

Con estas vejaciones y con la frecuencia de los

robos de equipajes, como el ocurrido á D. Francisco María de Borbón hace pocos días, creemos que el Sr. Barat deberá encontrarse muy satisfecho.

Porque es lo que dirá él: ¿A que á mí no me pasa eso? Por algo se cobran 16.000 duros de sueldo.

Llamamos la atención del Sr. Ministro de Fomento sobre el escandaloso abandono que reina en la estación de las Delicias.

La sala de espera de viajeros en el andén de llegada, más bien parece un encerradero de ganado, sin que en ella exista asiento de ninguna clase, consistiendo todo el mueblaje de aquélla en la báscula del fielato de consumos establecido en la misma.

En el andén tampoco existen bancos, y hace pocos días, al llegar á la estación dos distinguidos generales, uno de los cuales venía enfermo, hubo necesidad de facilitarle una silla de la inspección de vigilancia, pues ni en el andén ni en la sala de espera existía asiento alguno.

Confiamos en que se corregirá este abuso, impropio de la capital de España.—(De *El Herald*o.)

TARIFAS

FERROCARRIL DE ARENAS Á PLENCIA.—Han sido aprobadas las tarifas de aplicación para la totalidad de esta línea.

FERROCARRIL DE BOBADILLA Á ALGECIRAS.—Ha sido aprobada la tarifa especial núm. 21 (g. v.) para excesos de equipaje, encargos y comestibles.

El Representante de la Compañía antes enumerada, ha dirigido á la superioridad una instancia bien razonada, pidiendo no se la excluya (como parece ser el ánimo de las Compañías ferroviarias Andaluces y Madrid á Zaragoza y á Alicante) de la combinación en las tarifas relativas al transporte de plomos procedentes de Linares; el Gobierno ha remitido copia de dicha instancia á las divisiones para que en su vista informen oyendo á la Compañía, que indudablemente tenían interés en excluir á la de Bobadilla de la combinación.

FERROCARRIL DE PLASENCIA Á ASTORGA.—Ha sido aprobada una tarifa especial combinada con los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y á Portugal para el transporte de varias mercancías.

FERROCARRILES DEL NORTE.—Ha sido aprobado un proyecto de adición á la tarifa especial núme-

ro 951, relativa al transporte de carbón mineral de todas clases.

A partir del 21 de este mes, tendrá lugar un tren de ganados todos los lunes de Medina á Barcelona.

FERROCARRIL DE BOBADILLA Á ALGECIRAS.—La tarifa especial núm. 19 (p. v.) para transporte de todas las mercancías comprendidas en la 1.^a y 2.^a clase de la tarifa general aprobada el 18 de Julio pasado, á instancia de dicha Compañía va ha ser modificada por no responder á los fines que con ella se proponía.

FERROCARRILES ANDALUCES.—En el número pasado dijimos que por esta Compañía había sido denunciada la tarifa 5 nuevo para el transporte de mineral desde la estación de Linares, y presentado otra para su aprobación en sustitución de la mencionada tarifa; también dimos á conocer á nuestros lectores que D. C. Figueroa, en nombre de varios interesados en la industria minera de aquella población, había elevado al Ministerio de Fomento una instancia denunciando que la Compañía del indicado ferrocarril habiase negado á aplicar la tarifa 5 nuevo á varios consignatarios, tarifa en vigor.

Con efecto, la cuestión, que aparentemente parece cosa sencilla, en el fondo es grave y bien merece que el Gobierno se fije en este asunto, que puede, sin género de duda, aumentar los trastornos que desgraciadamente se vienen produciendo por toda España. La Compañía de los Andaluces, negándose á aplicar una tarifa que con arreglo á la ley no puede caducar hasta el 6 del mes de Septiembre, y los expedidores en su perfecto derecho de reclamar la aplicación de la mencionada tarifa, indica que en esta tierra no existe ley ni razones cuando de estas empresas se trata, y que los delegados del Gobierno son impotentes ó no quieren obligar á estas Compañías á cumplir con lo legislado.

La estación de Linares está invadida de minerales en espera de embarque, y mucho nos tememos, si á la Compañía no se la obliga á aplicar la tarifa de referencia á dicha mercancía, surja un conflicto gravísimo.

El pueblo de Linares está alarmadísimo, y es presumible que al regreso de la comisión de aquel Ayuntamiento, venida á Madrid á gestionar la anulación de la nueva tarifa presentada con maliciosa intención por la Compañía aludida, se produzca algún trastorno de orden público.

CARTERA QUINCENAL

Ferrocarril de Arenas á Plencia.—Ha sido aprobado el cuadro de marcha de trenes de este ferrocarril para el servicio público de la sección de Algorta á Plencia, con la prescripción que los trenes núms. 10, 14, 20, 24, 26, 28, 30 y 32, no podrán salir de la estación de las Arenas

hasta que hayan llegado á la misma los núms. 11, 15, 21, 23, 25, 27, 29 y 31 respectivamente.

Aparato autómatas eléctrico ferroviario.—La Junta Consultiva de Caminos ha determinado que el aparato inventado por D. José Durán y Horno, sobre no constituir un invento, pues es ya conocido el sistema de que se vale dicho señor para evitar los choques de trenes, no procede oficialmente ordenar los ensayos del dicho aparato á las Compañías, lo único que procede es autorizar dichos ensayos á las Compañías que lo soliciten.

Anuario de Obras Públicas.—A D. Manuel Pardo, Ingeniero Jefe de primera clase, le ha sido conferida su dirección.

Ministerio de Estado.—Por este Centro se ha trasladado al de Fomento una invitación del Gobierno de Italia al de España para adoptar en los ferrocarriles de Europa un mismo Meridiano.

Ferrocarril de Castejón á Bilbao.—Ha solicitado D. Daniel de la Torre autorización para cruzar dicho ferrocarril por el paso del camino de La Antigua en la estación de Orduña.

Ferrocarril de Durango á Zumárraga.—Por la Dirección general de Obras Públicas, se ha ordenado á la Dirección del Norte manifieste en qué estado se encuentra el expediente que debe haber incoado con motivo del descarrilamiento ocurrido el 15 de Julio del tren núm. 30 en el kilómetro 37, y que remita á aquel Centro con urgencia el supradicho expediente.

Ferrocarril del Norte.—Ha suspendido esta línea, de acuerdo con la Dirección de Telégrafos y de Correos, el transporte de paquetes postales con destino á Tanger.

Ferrocarril de Madrid á Zaragoza y á Alicante.—El Gobernador de Murcia ha impuesto una multa á esta Compañía por el retraso sufrido el correo descendente núm. 34.

Ferrocarril de Mérida á Sevilla.—Ha sido aprobado el proyecto de apeadero en el kilómetro 153 que tenia solicitado esta línea.

Ferrocarril de Medina del Campo á Salamanca.—Ha sido aprobado el cuadro de marcha de trenes mixtos núm. 5 y 6 de Medina á Salamanca.

La División del Noroeste ha pactado que el sobrestante D. Juan Macias ha sido agredido por el factor Sr. Luña.

Ferrocarril de Santiago á Carril.—Han sido aprobados los cuadros de marcha de trenes de esta línea para el invierno próximo.

Ferrocarril de Madrid á Zaragoza y á Alicante.—Ha creado dos trenes ascendentes y dos descendentes entre Gudajóz y Tocina.

Ferrocarril de La Robla á Valmaseda.—Las secciones extremas de Valmaseda á Espinosa de los Monteros y de La Robla á Boñar en la línea en construcción de La Robla á Valmaseda, han quedado aumentadas desde el día 20 del pasado Julio, la primera con las estaciones de Redondo (apeadero) y Sotoscueva, y la segunda con las estaciones de La Ercina y Cistierna.

Por manera que las estaciones y distancias desde el origen, explotadas hoy por la Compañía del ferrocarril de vía estrecha de La Robla á Valmaseda, son las siguientes: *A partir de La Robla:* La Robla; Matallana, 11 kilom.; La Vecilla, 21; Boñar, 31; La Ercina, 44; Cistierna, 55. *A partir de Valmaseda (Cadagua):* Valmaseda (Robla), 1; Arla

Berrón, 5; Ungo-Nava, 11; Menamayor (apeadero), 14; Mercadillo, 16; Anzo (apeadero), 19; Vigo-Siones, 23; Cadagua, 26; Cantonad (apeadero), 29; Bercedo, 39; Espinosa, 46; Redondo (apeadero), 53; Sotoscueva, 59.

La Compañía de La Robla á Valmaseda, que en punto á actividad en la construcción de la línea puede considerarse como modelo, ha entregado ya á la explotación 114 kilómetros de los 230, ó cosa así, que tendrá la línea completa, é imprime toda la rapidez en el avance de las citadas secciones extremas.

Al comunicar hoy la prolongación de éstas, hemos de agregar que la percepción en todos los transportes no ha sido objeto de modificaciones, y continúa regulándose por la tarificación al principio establecida.

Fianzas y subvenciones.—En la nueva ley de presupuestos encontramos disposiciones importantes por lo que respecta á las subvenciones de ferrocarriles, objeto primordial de todo concesionario, por cuyo motivo las transcribimos íntegras para que lleguen á conocimiento de los mismos. He aquí el texto de dichas disposiciones:

«Queda autorizado el Gobierno para devolver á las Compañías concesionarias de ferrocarriles en construcción las fianzas que garantizan el cumplimiento de las condiciones de su concesión, siempre que el importe de las obras por ellas ejecutadas, según certificaciones valoradas expedidas por los Ingenieros del Gobierno, sea por lo menos el doble del valor efectivo de las fianzas referidas.

Se exceptúan de esta disposición aquellas Compañías á las cuales se les hubiese formado expediente de caducidad.

Las Compañías que acepten lo dispuesto en el párrafo primero, renuncian durante el ejercicio de 1895-91 á las cantidades que pudieran corresponderles en concepto de subvención, cuyas cantidades se repartirán proporcionalmente en los años sucesivos, agregándose á la que en cada uno de ellos hubieran de percibir en concepto de subvención.

Se autoriza al Gobierno para abonar las subvenciones concedidas por las leyes especiales á los ferrocarriles, tanto á los que estén en construcción como á los no subastados todavía, en anualidades fijas que representen el interés y amortización del capital con que el Estado ha de contribuir á su construcción, consignando al efecto las cantidades necesarias en los respectivos presupuestos.

El interés no excederá de 6 por 100, y las anualidades podrán ser garantía para las obligaciones que emitan las Compañías interesadas, ya entregando á cada uno la parte correspondiente á la subvención que haya de percibir, ya aplicando el total de la anualidad á la representación de todas ellas.»

Ferrocarril de Jerez á Grazalema.—Ha recaído la aprobación de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, en el proyecto del ferrocarril de vía estrecha entre Jerez y Grazalema, formado por el ilustrado Ingeniero D. Federico Gil de los Reyes.

Este es el último trámite técnico por que ha de pasar dicho proyecto.

Ferrocarril de Madrid á Arganda.—Declarada en quiebra esta línea férrea, y decretado la caducidad de su concesión por el Juzgado de primera instancia de Buenavista, ha recaído sentencia declarando que para el nombramiento del Consejo de incautación, es aplicable el

art. 939 del Código de Comercio, el cual determina que dicho Consejo ha de ser nombrado por el Juzgado: Los acreedores más importantes, entre ellos D. José Errasti, hanse dirigido al Ministro de Fomento en súplica de que entable demanda contenciosa por ser que procede aplicar el art. 37 de la Ley de ferrocarriles y no el 939 del Código de Comercio que señala el Juzgado.

A nuestro juicio están en razón los acreedores de la Compañía y en el próximo número daremos nuestra opinión desinteresada.

Ferrocarril de Canfranc.—Según dicen los periódicos de Zaragoza, autorizados informes recibidos les permiten asegurar que hay favorables noticias acerca del ferrocarril de Canfranc.

Las gestiones diplomáticas del Diputado por Zaragoza, Sr. Moret—dicen—para alcanzar la modificación del convenio internacional de 1885, que subordinaba al Noguera Pallaresa la construcción del ferrocarril aragonés, han alcanzado, desde luego, éxito importante.

Según sabemos, Francia parece acceder á lo que Aragón desea y á lo solicitado por el actual Ministro de Estado y Fomento, y quizá á estas horas esté nombrada la Comisión que ha de entenderse con la española respecto al asunto.

Los comisionados de nuestra Nación es probable que sean el General Inspector de Ingenieros, Sr. Barraquer, el Ingeniero civil Sr. Bellido, y el diplomático que desempeña la jefatura de la Comisión de fronteras como Presidente.

NOTICIAS GENERALES

Un tren rápido de viajeros que se dirigía á Cardiff, descarriló el día 13 cerca de Pontypridd, á consecuencia de un mal cambio de agujas.

La mayoría de los coches cayeron por un terraplén de unos doce metros de altura, quedando completamente destruidos.

Pasanse de ciento el número de muertos y heridos, habiéndose encontrado cadáveres completamente destruidos.

Las escenas desarrolladas en el lugar del siniestro eran en extremo desgarradoras.

Han llegado varios trenes de socorro.

Cuadrillas de obreros se ocupan de la extracción de cadáveres.

Noticias recibidas de Leedz dicen que á consecuencia de la carestía del carbón, la Compañía *Great Northhorn Railway* ha anunciado que desde la fecha queda interrumpido el servicio de 30 trenes de viajeros y otros muchos de mercancías.

NUOVA YORK.—En la línea férrea de Virgino y en un puente próximo á la estación de Milton, ocurrió el 18 del pasado el descarrilamiento de un tren de viajeros.

Varios vagones cayeron desde una altura de más de 60 piés, quedando completamente destruidos.

Han resultado siete viajeros muertos y cuatro heridos.

Según un colega sevillano, se les ha impesto multe de un día de haber á dos individuos de la primera Compañía de la guardia municipal, por no hacer cumplir exactamente el reglamento de tranvías.

¿Cuándo ocurrirá lo mismo en Madrid!

Según nos dicen, los trabajos del ferrocarril de Valladolid á Ariza toman gran impulso desde hace algunos días, pues solamente en Chércoles y Puebla de Eca hay más de mil obreros aragoneses.

Importantes obras de fábrica, desmontes y terraplenes se llevan á cabo en dichos pueblos con gran actividad.

Un empleado de la Compañía de los ferrocarriles del Mediodía se ha encontrado en la estación de Alicante una cartera que contenía tres billetes de veinticinco pesetas y la cédula de vecidad de D. Diego Roca de Togores, Marqués de Velisca.

El honrado funcionario entregó la cartera á los agentes de vigilancia que estaban de guardia en la referida estación.

ALCANCE FINANCIERO

Capital res-embolsado	Interés anual. Por 100.	VALORES	Cotiza-ción.
		Acciones (Barcelona)	
500	«	Medina, Zamora, Orense, Vigo....	10,25
475	«	Norte de España.....	33,75
475	«	Tarragona, Barcelona y Francia.	24,60
		Obligaciones (Barcelona)	
475	«	Almuesa Valencia y Tarra.ª (adh.)	62,00
500	3	Medina Zamora, Orense, Vigo (p.)	00,00
500	3	« « « Emisión 80-82.	31,00
475	3	Norte de España (prioridad).....	00,00
500	3	San Juan de las Abadesas.....	85,50
500	3	Reus á Roda.....	52,30
500	3	Tarragona, Barcelona y Francia..	55,50
475	6	« « «	99,37
500	3	« « « (no hipotec.)	94,50
		Acciones (Paris)	
500	«	Andaluces.....	235,00
500	«	Madrid, Cáceres, Portugal.....	48,00
475	«	Madrid Zaragoza, Alicante.....	163,75
		Obligaciones (Paris)	
500	3	Andaluces.....	305,00
500	3	« (Segunda serie).....	290,00
475	3	Asturias, Galicia, León. (1.ª hip.ª)	290,00
475	3	« « « (2.ª «	258,00
500	3	« « « (3.ª «	235,00
500	3	Este de España.....	230,00
500	3	Linares á Almería.....	14,00
500	3	Madrid, Cáceres, Portugal.....	139,50
75	3	Madrid, Zaragoza Alicante (1.ª h.)	306,50
475	3	« « « (2.ª «	288,50
475	3	« « « (3.ª «	253,50
500	3	« « Córdoba á Sevilla	350,00
500	5	« « Badajoz.....	530,00
475	3	Norte de España (1.ª seri.).....	323,00
475	3	« « (2.ª «	279,00
475	3	« « (3.ª «	275,50
475	3	« « (4.ª «	233,00
500	3	« « (5.ª «	229,00
475	3	« « prioridad Barcelona..	302,75
500	3	« « especiales de Segovia	000,00
475	3	« « Pamplona.	297,50
500	4	Oeste de España.....	000,00
500	6	Zafra á Huelva.....	000,00

(Prohibida la reproducción)

Tipografía de la REVISTA ILUSTRADA DE VIAS FERREAS.—Norte, 25, bajo.