



Se publica dos veces al 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	Pesetas.	3
Idem id.....	Año		11
Extranjero y Ultramar.....	Año		18
Número atrasado.....			1

Pago adelantado.

A NUESTROS SUSCRIPTORES

Con el presente número hemos llegado al final del primer año de nuestra publicación, satisfechos del éxito alcanzado y alentados á continuar á costa de los mayores sacrificios.

Desde el principio del año entrante, ó sea desde el próximo número, la Revista se publicará tres veces al mes, saliendo á luz los días 5, 15 y 25 de cada mes, sin embargo de lo cual el precio de suscripción continuará el mismo que hasta el presente, ó sea tres pesetas trimestre y once pesetas por año para España, y dieciocho pesetas por año para el extranjero y Ultramar.

Las tarifas de anuncios siguen siendo convencionales.

No dudamos que el público seguirá correspondiendo á nuestros sacrificios, en la seguridad de que por nuestra parte seguiremos el camino que nos hemos impuesto dando á nuestra publicación toda la variedad posible en armonía con su programa, y sosteniéndonos en nuestro criterio de estricta imparcialidad.

Seguiremos también facilitando á nuestros suscriptores todos cuantos antecedentes se nos interesen respecto de los centros oficiales y Empresas ferroviarias, así como la gestión gratis de todas cuantas reclamaciones contra las Empresas haya necesidad de entablar.

LAS PODEROSAS EMPRESAS

En nuestro número anterior analizamos ligeramente la petición de las Compañías sobre intervención del Gobierno en sus asuntos, no para bien del país, sino para que se las libre de una calamidad que todos sufrimos.

Empezamos por no comprender el por qué han

de esperar que el Gobierno les alivie la situación producida por el alza de los cambios, pues es un mal que todo el país sufre, y á nadie se le ha ocurrido que particularmente se le resuelva el conflicto, y solamente por esta consideración debería hacerse caso omiso de sus peticiones; pero temiendo esto mismo, se ha hecho circular con insistencia el rumor del descrédito que para España traería en el extranjero la suspensión de pagos de las Compañías. Ni esta suspensión es de temer en absoluto, ni mucho menos es de tomarse en consideración el temor al descrédito.

El alza de los cambios obedece, en primer término, al estado de nuestras relaciones comerciales por efecto de los tratados. Nadie ignora que nuestra principal riqueza, la de los vinos, ha desmerecido por el proteccionismo francés, y un país que no encuentra mercados fáciles para el principal factor de su riqueza, y al mismo tiempo acude al extranjero para la adquisición de la mayor parte de sus necesidades, tiene que sufrir forzosamente el desequilibrio financiero.

Esta misma razón es la que nos haría tener poco en cuenta el descrédito aludido, puesto que los extranjeros son los que están produciendo este desequilibrio, en beneficio de su comercio y de sus agios.

Además, no es de creer que el pésimo estado de alguna Compañía sea debido exclusivamente al alza de los cambios; en primer lugar, porque los ingresos de las Compañías han ido progresivamente aumentando, como lo prueba el siguiente cuadro de ingresos durante el quinquenio de 1886 á 1890:

Años.	Pesetas.
1886	171.502.525
1887	176.337.477
1888	178.677.491
1889	191.140.601
1890	193.282.768

El año 1891 aumentó el ingreso de la Compañía del Norte siete millones de pesetas sobre el año anterior; de modo que no es por este lado tampoco por donde pueden quejarse las Compañías.

Por otra parte, el alza de los cambios sólo afecta á la obligación adquirida por las Compañías de situar sus pagos en el extranjero, y esta obligación no puede alcanzar más que á una parte de sus gastos, pues no es posible hacer creer que forzosamente todos los pagos sufran este quebranto. Para pagar 10.000.000 de pesetas por concepto de cambio en un año, como algunos quieren suponer en la Empresa del Norte, sería preciso que ésta tuviera que pagar fuera de España anualmente cerca de 50 millones de pesetas, y esto habría que demostrarlo.

Pero aun dando por buenos todos los fundamentos de sus pérdidas, no puede de ningún modo ser suficiente razón para que el Estado cargue con pérdidas que no le atañen. Pidan las Compañías facilidades al Gobierno para hacer su explotación más en armonía con los intereses del comercio y del público en general, y obtendrán seguramente ingresos que superen á la pérdida del cambio. Las Empresas francesas, á pesar de lo reducido de sus tarifas comparadas con las de nuestras Compañías, hicieron nuevas rebajas, que oscilaban de 10 á 30 por 100, según la clase, y desde 1.º de Abril que empezaron á regir hasta 31 de Octubre, han tenido un aumento en sus ingresos de 18.437.221 francos.

No vemos, por lo tanto, justificadas sus peticiones, y hará muy bien el Gobierno en no dar oído á semejantes propósitos.

E. R.

LINARES Á ALMERÍA

Copiamos de un periódico financiero que generalmente suele estar bien informado en esta clase de negocios:

«Ya creemos haber dicho que el ferrocarril de Linares á Almería se concedió el 20 de Mayo de 1889 al Banco general de Madrid, que á su vez traspasó la concesión á una Compañía formada al efecto, bajo la razón social que sirve de título á este trabajo.

Seguióse el socorrido sistema de constituir el capital con acciones liberadas en parte y de emitir obligaciones de primera hipoteca sobre las líneas, y poco después se celebró un contrato con la Sociedad Fives-Lille, mediante el cual esta última se encargaba de la construcción.

La historia de siempre. El contrato entre la Empresa concesionaria y la constructora no se ha cumplido. Los recursos han escaseado desde los primeros momentos, y los trabajos de construcción han seguido una marcha tan lenta, que se acerca el plazo legal en que debe empezar la explotación, y no hay trazas de que pueda hacerse.

En cinco años la Empresa concesionaria no ha podido tener en explotación ni siquiera un trozo del camino, sin que pueda atribuir esta lenidad, que tanto perjudica á Almería, á ningún caso de fuerza mayor; aunque, á decir verdad, no conocemos otra tan poderosa, tratándose de una Empresa de esta índole, como la de no tener una peseta.

Si se recuerda el ruido que esta concesión hizo; si se tiene en cuenta la prodigalidad con que el Estado acudió al auxilio de dicha concesión, rebasando del límite de 60.000 pesetas por kilómetro que marca la ley general de ferrocarriles, y, en fin, si se tienen presentes las protestas de formalidad y de interés por la pronta terminación de la línea con que la Compañía concesionaria procuró acallar las desconfianzas, muy fundadas, como se ha visto, de los almerienses, hartos de esperar en vano, y la alegría con que se vió al fin la inauguración de las obras, se vendrá en conocimiento de lo justificado del temor de que, terminado el plazo marcado en el pliego de condiciones, se decrete por el Ministerio de Fomento la caducidad.

Y decimos que este temor está justificado, porque para burla, ya basta. La provincia de Almería clamó en vano durante muchos años por el ferrocarril, del que con razón espera grandes beneficios. Región riquísima en minerales, se encuentra, sin embargo, empobrecida, casi miserable, por falta de medios de transporte; de modo que la construcción del ferrocarril era y es para ella asunto de vida ó muerte, y de seguro no tolerará que se conceda á la Empresa concesionaria prórroga alguna.

Por otra parte, las dificultades de orden financiero aumentan de día en día. El anuncio de que no se pagará el cupón de Enero ha acabado de alarmar á los tenedores de valores de la Compañía; y como van consumidos muchos recursos en el pago de intereses y amortización de obligaciones sin que haya probabilidades de ingresos de la explotación en mucho tiempo, han surgido reclamacio-

nes y protestas que amenazan condensarse en una suspensión de pagos precursora de la declaración del estado de quiebra.

Tal es la situación de esta flamante Empresa, que intentaba nada menos que hacer una nueva emisión, según se dijo hace poco.

Parécenos que, después de esto, á nadie extrañará el lenguaje duro, durísimo, que una parte de la prensa francesa viene usando hace tiempo. El *Paris Bourse* decía hace poco: nosotros no compraríamos valores de esa Compañía.»

RECLAMACIONES Y RUEGOS

EL TRANVÍA DE TETUÁN Y FUENCARRAL

Acerca de este asunto dice nuestro colega *La Unión Católica*:

«Una Comisión de propietarios de Cuatro Caminos, Tetuán y Chamartín, se ha presentado al señor Ministro de Fomento á suplicarle que ordene la prosecución de los trabajos de dicho tranvía ó que declare la caducidad de la concesión por infracción de la ley. La Comisión, presidida por el Diputado Sr. Ibarra, celoso defensor de los intereses de sus electores, confía en que la razón y la justicia de su causa, defendida en primer término por el Diputado del distrito, saldrán triunfantes.

El proceder de la Compañía concesionaria no puede ser más censurable. Por Real orden de 5 de Junio de 1891 fueron aprobados los planos para la construcción del tranvía. Previo el anuncio legal, verificóse la subasta, en la cual se presentaron dos proposiciones, siendo adjudicada á unos caballeros que no parece se proponían otra cosa que privar á dichos barrios de tan indispensables medios de comunicación. Con arreglo á la legislación vigente, los trabajos deberían comenzar antes del 30 de Octubre de 1892. En efecto; á fines de Agosto se presentaron dos ó tres hombres que dejaron sobre la carretera dos barras de hierro, sin que después se haya visto ningún género de preparativos ni de trabajos para realizar las obras, á pesar de lo cual el ingeniero de la carretera entendió que tan ridiculo simulacro era bastante para considerarlas empezadas.

La razón y la justicia, de consuno, piden que, ó se declare caducada la concesión, ó se adopten las medidas oportunas, á fin de que, en el plazo más breve posible, den comienzo las obras y se prosigan sin interrupción hasta su término.

Eso es lo que demandan los intereses de populosas barriadas que pagan por contribución cuotas mucho más crecidas que la misma capital, para

verse totalmente abandonadas por Gobiernos, Ayuntamientos y Diputaciones.»

Este es el inconveniente de esta clase de negocios; se adquiere una concesión con el objeto principal de que alguna Compañía resulte perjudicada, y llegar de este modo á componendas de las que sale malparado el servicio y el público; por esta razón, y convencidos de que pedir otra cosa es machacar en hierro frío, pedimos á la Compañía de tranvías del Norte, por favor, que se entienda con la que nos ocupa, y quizá ésta será la mejor solución.

LOCOMOTORAS FUMÍVORAS

Las vías férreas subterráneas urbanas exigen el empleo de locomotoras que no despidan vapor ni humo, ó de máquinas eléctricas.

Ambos progresos están hoy en vías de resolución. La prolongación de las vías y servicio del ferrocarril metropolitano de París por el interior de aquella capital, desde la estación del Norte hasta las inmediaciones de la Ópera y los mercados centrales, exigía el que para resolver la cuestión del trayecto cómodo subterráneo se hubieran de emplear, en las líneas de los alrededores y pueblos cercanos á París, máquinas que no emitieran humo ni vapor, como, por ejemplo, las de aire recalentado, sistema Tranq, las de aire comprimido ó las eléctricas.

Para los trenes de trayectos más largos era preciso emplear, sin remedio, el procedimiento de los trasbordos á esos trenes del servicio interior.

Se ha evitado esto construyendo locomotoras especiales que no desprenden productos gaseosos de ningún género, y que circulan ya en el recorrido de cinco kilómetros que hay desde aquella estación á los mercados.

El sistema es bastante parecido al que desde hace poco tiempo se emplea en el metropolitano de Londres, cuyas locomotoras pesan 47 toneladas, y se mueven con una fuerza de tracción de 5.820 kilogramos. Las de París son de mayor potencia: pesan 60 toneladas, y su tracción es de 10.600 kilogramos.

Pero la Compañía del Norte de Francia no se ha satisfecho con esta innovación, sino que decididamente ha emprendido la construcción de locomotoras eléctricas para poder utilizarlas en su servicio.

Las locomotoras eléctricas de Siemens, de Londres, ensayadas en el City et South London Electric Railway, no alcanzan á marchar con veloci-

dad superior á 50 kilómetros por hora, con potencias variables de 40 á 50 caballos.

La locomotora del Norte tiene, además del motor eléctrico, acumuladores eléctricos.

El cronista científico Enri de Pacville ha descrito la máquina. Constituyen el aparato motor cuatro dinamos montados sobre los ejes de la máquina. Sus inductores son de cuatro polos, y se puede en ellos, con una velocidad regular media, producir una gran velocidad de separación de los hilos de los anillos en los campos magnéticos, con lo cual se obtiene la mayor producción posible de corriente.

Los anillos van encajados directamente en los ejes, y con este nuevo sistema de colocación se puede inspeccionar y cuidar con gran velocidad el conjunto de las escobillas del colector, y también sustituir rápidamente el inducido en un caso de avería. Los inductores van unidos por ajustes fijos al *chassis* de la locomotora. Puede excitarse ó animarse cada uno de ellos por cuatro acumuladores especiales que, según su colocación, aumentan ó disminuyen la excitación de los conductores. Esta excitación variable de velocidades que aumentan como de 1 á 4, se guarda ó emplea para subir rampas. Cada dinamo produce una fuerza normal de 30 caballos, que, en caso necesario, puede duplicarse.

En esta máquina de ensayo, no destinada al servicio ordinario, los acumuladores dan la corriente que anima á los dinamos, y éstas, en su movimiento de rotación, mueven los ejes de la locomotora y el conjunto avanza ó retrocede á voluntad.

Entre las primeras de las citadas máquinas y las eléctricas, créese que éstas se llevarán el triunfo.

El porvenir es de Edison y sus discípulos.

(De *El Agente Ferroviario*.)

VAGONES DE TREINTA TONELADAS

Como es tan evidente que en los transportes de importancia, como, por ejemplo, en los de carbones, maderas, materiales de construcción, algodones en bruto, etc., etc., del mismo modo que las expediciones se hacen por cargamentos de 10.000 kilogramos se harían por cargamentos de 30.000 á poca ventaja que se ofreciera, y ésta podría ofrecerse empleando material distinto al que ahora se utiliza en nuestras líneas, trasladamos á continuación los siguientes elocuentes cálculos, que inspira á

los *Lavori Pubblici* la introducción en los ferrocarriles italianos del Centro de los vagones americanas para 30 toneladas.

Manifiestas las ventajas que el público y las Compañías podrían obtener del empleo de dichos vagones, llamamos la atención de las Empresas que efectúan grandes transportes de ciertas mercancías, acerca de la conveniencia de que en las adquisiciones de nuevo material comprendan algunos vagones del sistema americano. No creemos que la naturaleza y las condiciones de la vía y las obras, hubieran de ser un obstáculo á la circulación de estos carruajes, proporcionados en sus dimensiones al cargamento que han de contener y descansando sobre ejes giratorios.

He aquí lo que dice el aludido colega italiano:

«Hemos calculado el beneficio resultante de la utilización de estos vagones para el transporte de carbón, basando nuestros cálculos sobre la cantidad transportada desde Génova; por ejemplo, toneladas 1.152.975.

»Con vagones para 12 toneladas, se habrían necesitado por lo menos 96.081; y como todos habrían regresado vacíos, si evaluamos en siete toneladas y media la tara de cada uno, nos encontraremos con que los ferrocarriles habrían transportado $7.5 \times 2 \times 96.081 = 1.441.215$ toneladas, ó sea un peso total de $1.441.215 + 1.152.975 = 2.594.190$ toneladas.

»Con vagones de 30 toneladas no se necesitan más que 38.432; y siendo la tara de cada uno de 10 toneladas, el peso muerto transportado es de $10 \times 2 \times 38.432 = 768.640$ toneladas, que, agregadas al peso de pago, producen un peso total transportado de 1.921.916 toneladas.

»El empleo de estos vagones proporciona, pues, una economía de transporte de 672.575 toneladas. Admitiendo que el peso bruto de un tren sobre la línea de Génova no exceda de 300 toneladas, locomotora aparte, aquella economía corresponde á otra de 2.261'091 trenes.

»Estando destinada á Milán y Turín la mayor parte del carbón, podemos admitir que esos 2.262 trenes habrían recorrido, término medio, 150 kilómetros cada uno. Si un tren-kilómetro cuesta 3 francos de tracción, la economía realizada será de $2.262 \times 150 \times 3 = 1.017.900$ francos.

»Esto sólo es ya una economía considerable; debiendo tenerse en cuenta, además, que con los vagones de 30 toneladas habria habido 86.868 ejes y ruedas menos á vigilar y cuidar, y 57.648 vagones menos á poseer. Debe tenerse en cuenta, por último, la economía de desgaste y engrase resultante

de la suavidad con que estos vagones de 30 toneladas circulan sobre las vías con relación á los vagones de cuatro ruedas tan rígidas.

(De *Los Transportes Férreos*.)

COMPañIA DE LOS FERROCARRILES

DE ZARAGOZA AL MEDITERRÁNEO

La Junta de los obligacionistas de esta Compañía se celebró en Londres, como decíamos en el número anterior, el día 15 del pasado Noviembre, estando representadas más de la mitad de las obligaciones emitidas, de las cuales 4.000 próximamente lo eran por los mismos tenedores y 27.000 por mandatarios. El número de títulos en circulación es exactamente de 61.383.

El presidente, Mr. Brown, al abrir la sesión, recordó las soluciones votadas en la Junta del 7 de Junio último, expresando los deseos de los obligacionistas acerca de un proyecto de transacción. A consecuencia de estas resoluciones, se pidió en 10 de Agosto al juzgado la aprobación de este proyecto de transacción, pero el juzgado aplazó su fallo hasta conocer el resultado de una información que había ordenado precedentemente.

Mr. Conder, uno de los promotores de la Junta, dió las razones que habían motivado la convocatoria, recordando que el proyecto de transacción destinado á poner fin á los litigios en Inglaterra fué adoptado por unanimidad de las 20.206 obligaciones representadas en la Junta de Junio; pero que después se presentaron ciertas dificultades, implicando ligeras modificaciones que hubo de hacerse en el proyecto; de aquí la convocatoria á la Junta que se celebraba, y la circular del 25 de Junio.

Esta circular decía, como se recordará, que por decisión del 25 de Enero, el juzgado había ordenado la distribución del dinero en poder de los comisionarios, ó más bien de lo que restase después de pagados los acreedores á prorata entre los obligacionistas, respondiendo así á los deseos por éstos expresados.

Quedan bajo el secuestro del juzgado unos 5.167.000 francos, que divididos por el número de obligaciones emitidas (61.383), representan alrededor de 80 francos por título. Pero los contratistas y otros acreedores reclaman cerca de 4.500.000 francos, y si sus pretensiones se justifican, quedaría, pues, poco menos que nada para los obligacionistas.

La transacción consistiría en distribuir á cada

obligacionista 56.72 francos contra entrega de su título, lo que absorbería una suma de 3.583.500 francos. El saldo, ó sea 1.683.500 francos, se empleará: una parte en terminar la primera sección de la línea, y otra en pagar á los demás acreedores.

Después de cambiar observaciones, se propusieron á la Junta los acuerdos siguientes, que fueron votados por unanimidad:

1.º La Junta, considerando que la continuación del litigio actual es desastrosa para los intereses de los obligacionistas, y que el proyecto de transacción que se había leído y comentado tiene por objeto poner fin á este pleito y sacar partido de la primera sección del ferrocarril, aprueba dicho proyecto, y confía á los señores Durand, Wager, Collingham y Conder la misión de hacer lo necesario para realizar útilmente ante el tribunal la expresión de sus acuerdos.

2.º La presente Junta se aplaza *sine die* y da poder á los Sres. Durand, Wager, Collingham y Conder para convocar todas las veces que sea necesario, y con un simple aviso inserto con siete días de anticipación en el *Times*, los *Petites Affiches* y la *Cote Libre*, á una nueva reunión para decidir las modificaciones que parezcan ventajosas ó que el tribunal desee que se introduzcan en el proyecto, y recomienda que hagan todo lo que crean útil para obtener los votos de los obligacionistas que todavía no se hayan adherido á este programa.

(De la *Gaceta de los Caminos de Hierro*.)

TARIFAS

Tarifa internacional para mercancías en gran velocidad.—Ha sido aceptado por la Administración de los caminos de hierro del Estado de Bélgica, el ruego para que tome la iniciativa en un proyecto de tarifa internacional combinada, relativa á transportes de mercancías en gran velocidad.

Esta tarifa, que sería combinada entre diversos países de Europa, sin excluir España, cuyas Compañías de ferrocarriles han recibido ya una petición de varios informes para la elaboración del mencionado proyecto, se aplicaría á los envíos de gran velocidad que, por ser mayores de 3 kilogramos, no pueden disfrutar del régimen de paquetes postales.

En verdad que no puede ser más necesaria y conveniente la tarifa combinada que se trata de establecer. En las importantes relaciones internacionales hállase una grandísima facilidad en el servicio de paquetes postales, porque el precio es barato, porque la combinación es general entre todos los países, porque puede expedirse de uno á otro punto de cualquiera de esos países, y porque es sabido el precio exacto del transporte hasta el destino. Pero los paquetes postales se hallan limitados al peso de 3 kilogramos (en las relaciones de algunos países al de 5 kilogramos), y excedentes de este tipo se efectúan

infinitos envíos que, por haber de tasarse al respecto de las correspondientes tarifas de gran velocidad de cada Compañía, resultan muy encarecidos, sin perjuicio de que, por no conocer cada país la tarificación de los otros, hay absoluta imposibilidad de saber en el punto de origen el coste del transporte, y mucho más de pagarlo á la salida si así quiere hacerlo el expedidor.

Considérese, pues, cuán ventajosa sería una tarifa internacional combinada entre los ferrocarriles de los diversos países para transportes en gran velocidad de expediciones superiores en peso á 3 kilogramos. Podría expedirse de un punto á otro cualquiera, á un precio relativamente económico, sabiendo previamente cuál fuera ese precio.

Hacemos votos porque llegue á establecerse una inteligencia y se convierta en hecho el proyecto, cuya iniciativa ha adoptado la Administración de los caminos de hierro del Estado de Bélgica.

Tarifas especiales diversas.—En 1.º de Diciembre han empezado á regir: 1.º Una ampliación á la tarifa especial número 7, p. v., de M. Z. A., para transportes de *coke* desde Alicante, Cartagena, Sevilla y Huelva á Madrid. 2.º Una nueva edición de la tarifa T. C. núm. 2, combinada entre Andaluces y M. Z. A., para transportes de *materiales destinados á la construcción de ferrocarriles*. 3.º Una nueva edición de la tarifa M. A. núm. 2, p. v., combinada entre Andaluces y M. Z. A. para transportes de *coke*, desde Segunda Aguada á Madrid. 4.º Una tarifa especial, M. A. B. número 1, g. v., combinada entre Bobadilla á Algeciras, Andaluces y M. Z. A., para transportes de *pescados* desde Algeciras á varios puntos. Publicaremos estas tarifas y emitiremos juicio acerca de ellas.

Ha sido revisado el convenio entre las Compañías del Norte y de Cariñena á Zaragoza, acerca de los transportes combinados.

En lo sucesivo, y con arreglo á la nueva situación, las estaciones de Cariñena, Longares y Muel, de la línea de Cariñena, podrán expedir vinos, directamente y sólo en porte debido, con destino á estaciones de las Compañías del Norte de España, del Mediodía de Francia y de París á Orleans. Desde las procedencias hasta la estación de Zaragoza-Arrabal, de la Compañía del Norte, se aplicarán los respectivos precios de pesetas 8'50, 7'40 y 5'70 por tonelada, en los cuales están comprendidos el transporte en la línea de Cariñena, la descarga en Zaragoza, el camionaje entre las estaciones de Zaragoza (Cariñena) y Zaragoza (Norte), y la carga en esta última. Desde Zaragoza Arrabal (Norte) al destino, se aplicarán las tarifas especiales, locales ó combinadas del Norte. En dichas expediciones de vinos se admitirá como desembolsos, aparte de lo correspondiente con arreglo á los precios anteriores, todo otro gravamen independiente que se justifique por comprobante escrito acompañado á la documentación de las expediciones.

En el sentido contrario, las estaciones de las Compañías del Norte de España, del Mediodía de Francia y de París á Orleans, podrán facturar directamente expediciones de pipas, barricas, bocoyes ó toneles vacíos con destino á las estaciones de Muel, Longares y Cariñena, tasando desde el origen hasta Zaragoza-Arrabal (Norte) por las tarifas especiales locales ó combinadas, y desde Zaragoza (Norte) al destino, al respecto de los precios de

pesetas 7'20, 8'90 y 10 por tonelada, en los cuales se hallan comprendidos la descarga en Zaragoza (Norte), el acarreo desde esta estación á la de Zaragoza (Cariñena), la carga en esta última y el transporte desde ella hasta el destino.

Con respecto á los envases vacíos no se ha dicho si los portes deberán pagarse á la salida ó á la llegada.

No nos explicamos por qué habiendo en Zaragoza servicio oficial de camionajes, deja de establecerse la combinación general sin limitaciones de ningún género cuanto á las mercancías y procedencias, á los destinos y á la forma de expedición.

CARTERA QUINCENAL

Ferrocarril de Bilbao á Lezama.—En este mes se inaugurará el ferrocarril de Bilbao á Lezama, á partir de Begoña.

Los coches, que son de lujo, están ya casi terminados de armar.

Ferrocarril transversal.—Según nuestras noticias, han sido reanudados en Béjar los trabajos para el ferrocarril transversal en el puente sobre el río Cuerpo del Hombre.

Ferrocarril de Villena á Alcoy, á Yecla y Alcudia.
Relación de los ingresos y gastos del 11 al 20 (inclusive) de Noviembre de 1893:

	GASTOS	Ptas.	Cénts.
Pago á M. Z. A. por reexpedición y transmisión.....		6.552	58
Pago por facturas.....		41	70
Pago al personal nómina de la primera quincena del mes actual.....		3.787	
Pago arriendo del terreno que ocupa la estación provisional de Yecla.....		15	62
Pago facturas de 100 postes telegráficos y 76 traviesas.....		402	
<i>Suma.....</i>		<u>10.798</u>	<u>91</u>
	INGRESOS		
Existencia en caja.....		2.952	76
Recaudación obtenida de las estaciones.....		9.477	39
Cobro á M. Z. A. Reembolsos de la partida 12.994 de Port-Bou á Alcoy.....		251	20
Cobro á M. Z. A. Saldos de las liquidaciones de transmisión.....		107	55
<i>Suma.....</i>		<u>12.788</u>	<u>90</u>
	RESUMEN		
Importan los ingresos.....		12.788	90
Idem los gastos.....		10.798	91
<i>Existencia en caja.....</i>		<u>1.989</u>	<u>99</u>

Villena 21 de Noviembre de 1893.—El ingeniero delegado del Gobierno, *Luis Canalejas*.

Ferrocarril de Valladolid á Ariza.—El día 31 de corriente expira el plazo de dos años de prórroga que el Gobierno concedió para la terminación de este ferrocarril; pero dado el adelanto de las obras, es de suponer que se obtenga una nueva prórroga. Lo que no sabemos es el motivo de haberse paralizado parte de las obras.

Compañía del Norte.—La Compañía del Norte ha dictado una circular previniendo que las remesas de armas y municiones de guerra procedentes de fábricas de

depósitos de nueva construcción ó reformadas, ó bien de las adquiridas en los parques como material de desecho que se destinen á puntos del territorio español, tendrán que ser autorizadas por los Gobernadores de las provincias respectivas, y, por lo tanto, acompañadas de la *Guía* correspondiente.

Para las remesas de armas y municiones de guerra que se dirijan al extranjero, será indispensable el permiso del Ministro de la Gobernación, que deberá acompañarse con la expedición.

Respecto á las armas y municiones no comprendidas bajo la denominación de guerra, su expedición, transporte y circulación, se regirán por las disposiciones del Real decreto de 23 de Junio de 1876.

Ferrocarriles secundarios.—Copiamos de *El Agente Ferroviario*:

«Ya pareció aquello de la casa extranjera con *ribetes israelitas*, que anunciamos en uno de nuestros pasados números.

El Director del Banco de París, Mr. Vilars, celebró en Madrid en la semana última una detenida conferencia con el Sr. Puigcerver, al objeto de tratar del asunto relacionado con el empréstito que nuestro Gobierno desea realizar.

Dícese que Mr. Vilars manifestó que para ultimar la operación se hacía indispensable que se otorgase al establecimiento de crédito que representaba el otorgamiento de alguna garantía, y que esto podría ser muy bien el que se conceda la proyectada red de ferrocarriles secundarios á las actuales Compañías ferroviarias.

Esperaremos que estas noticias obtengan confirmación para poder emitir libre é imparcialmente nuestra opinión respecto á tan vital asunto.»

Ferrocarril del Puerto de Vigo.—El día 8 de Enero se verificará la subasta del ferrocarril de Vigo al puerto del mismo nombre.

Parece que tomará parte en la subasta la Compañía de Medina á Zamora y Orense á Vigo.

Ferrocarril de Torralba á Soria.—Ha sido nombrado Abogado de la Empresa de este ferrocarril, nuestro distinguido amigo D. Eladio Peñalva, Magistrado excidente y ex-Diputado á Cortes.

Ferrocarriles internacionales.—Al mismo tiempo que se construye el túnel del Canfranc, si acepta Francia la proposición de pagar los gastos á medias, se activarán también las obras de la línea internacional del Noguera-Pallaresa.

Ferrocarril de Madrid á Villa del Prado.—Esta Compañía ha acudido al Juzgado de primera instancia de la Latina de esta corte, en demanda de que se la declare en estado legal de suspensión de pagos. De aquí á la quiebra sólo se tardará lo que duren las diligencias judiciales, como es de suponer.

Por más de que sea sensible, no podía esperarse otra cosa, dados los desahucios que desde un principio se han venido cometiendo.

El presupuesto primitivo era de 3.090.000 de pesetas, y en las cuentas de la Compañía aparece como gasto de establecimiento la cifra de 10.001.951'56 pesetas. Esta enorme diferencia entre lo presupuestado y lo gastado no podía menos de traer consigo la ruina de la Empresa,

pues la relación entre el gasto y el producto no podía ser ya la primitivamente calculada; así resulta que, según las obligaciones contraídas, era preciso tener un ingreso medio de explotación anual de unas 10.000 pesetas por kilómetro, cuando las líneas del Norte apenas llegan á 12.000 pesetas.

El activo de la Compañía está representado por 11.213.041'60 pesetas, y el pasivo por 11.563.763'07 pesetas, resultando un déficit de 352.721'47 pesetas, representado por la partida de pérdidas y ganancias.

Tranvía de Zaragoza.—La Empresa de este tranvía, agobiada por los nuevos impuestos, y no viendo medio hábil de defender sus intereses, acordó hace pocos días lo que todo industrial se ve forzado á hacer cuando los ingresos son inferiores á los gastos; es decir, que suspendió la circulación.

El Gobernador de Zaragoza por su parte, y con muy buen sentido, obligó á la Empresa á continuar el servicio, amenazándola con la caducidad, para evitar perjuicios al vecindario y hasta una cuestión de orden público,

He aquí un problema digno de estudio para nuestros economistas: una Empresa industrial á quien se obliga á que siga perdiendo dinero, so pena de incautarse de la industria.

Ferrocarril de Calatayud á Teruel y Sagunto.—Acerca del decreto de caducidad, dice muy fundadamente la *Gaceta de los Caminos de Hierro*:

«En el número anterior hemos publicado la orden de la Dirección general de Obras públicas referente á la concesión del ferrocarril de Calatayud-Teruel-Sagunto; pero sentimos tener que decir que tal documento no nos satisface, aunque sea muy reglamentario, pues expresa conceptos tan vagos é indeterminados, que se corre el riesgo de abrir un expediente de esos que duran años y años antes de llegar á una solución definitiva, y entre tanto el país es el que resulta perjudicado y la Empresa ha ganado tiempo con un trámite más.»

Ferrocarriles del Canfranc y Noguera-Pallaresa.—Según nuestras noticias, se ha celebrado en París la primera conferencia de la Comisión internacional encargada de estudiar y fijar el emplazamiento de los túneles internacionales de las líneas del Canfranc y del Noguera-Pallaresa.

Se construirán los dos túneles al mismo tiempo.

Ferrocarril de Villena á Alcoy.—En el próximo mes de Enero expira el plazo de seis meses que el Gobierno tiene concedido á la Compañía de los ferrocarriles económicos de Villena á Alcoy á Yecla y Alcedia, para que ésta se presente en situación normal de poder encargarse de nuevo de la explotación de aquellas líneas. Si esto no sucede, la intervención que hoy tiene el Estado sobre ellas se convertirá en su incautación definitiva.

Resoluciones del Ministerio de Fomento.—Por el Ministerio de Fomento se ha autorizado la transferencia de la concesión del ferrocarril de Valencia á Turis, llevada á efecto por el primitivo concesionario á favor de la Sociedad de los ferrocarriles del Grao de Valencia á Turis.

Por el mismo Ministerio ha sido aprobado el expediente sobre pasos y servidumbres interceptadas en término municipal de Totana por el ferrocarril de Alcantarilla á Lorca.

Ferrocarril de Linares á Almería.—He aquí lo que dicen los periódicos locales:

EN LA PROVINCIA DE JAÉN

En *El Industrial*, de Jaén, leemos las dos siguientes noticias:

«Se están realizando en nuestra provincia con gran actividad las obras para tender rails y traviesas en la línea de Linares á Almería.»

«Para 1.º de Enero próximo es fácil se inaugure el trozo de vía férrea de la línea de Linares á Almería, comprendido entre Baeza y Jódar. Tiene este trayecto unos 28 kilómetros.»

EN LA PROVINCIA DE ALMERÍA

Prosiguen con extraordinaria actividad los trabajos de sentar vía, los que han llegado ya á Huercal.

La locomotora circula diariamente por esa parte de línea conduciendo balasto.

Todos los días se tienden 800 metros de vía, lo que asegura que la locomotora llegará á Santa Fe la segunda quincena de Enero próximo y no antes por la festividad de Pascua, y á la estación de Gergal-Alcubilla en plazo también muy breve.

Ferrocarril de Valladolid á Ariza.—Según dicen de Soria, las explanaciones de la mayor parte de la línea se hallan muy adelantadas, especialmente entre Valladolid y Morón, las que podrían estar terminadas á no haber surgido dificultades en la expropiación de algunos terrenos, vencidas parte de ellas, imponiéndose la Compañía concesionaria el sacrificio de depositar el importe de las tasaciones de los peritos de los propietarios, ínterin se tramitan los respectivos expedientes.

Los tramos metálicos de las atarjeas, alcantarillas y pontones, se hallan colocados en su mayor parte; el material de los grandes puentes sobre los ríos Duero, Durrantón, Ríaza, Ucero, Reajo y Najima, se está acopiando, habiéndose dado principio á los andamiajes, medio auxiliar para el montaje de los de Tudela de Duero y Hortezucla.

Las casillas para obreros, guardas de pasos á nivel y agujas de las estaciones están terminándose, haciéndose los copios de los materiales necesarios para la construcción de los edificios de viajeros y demás de las estaciones de toda la línea.

En Valladolid, Coscurita y Ariza se halla acopiado casi todo el material de carriles, traviesas y clavazón.

Lo referido demuestra evidentemente el deseo que anima á la Compañía concesionaria de vencer los obstáculos que se le presenten, ta que secundada por el jefe del servicio D. Eugenio Simón, así como por los empleados, no perdonan medio de que las obras, á la vez que reúnan las condiciones de buena construcción, puedan terminarse en breve plazo, de lo cual nos felicitaremos, puesto que con su explotación algunas comarcas de nuestra provincia reportarán ventajas y beneficios.

El ingeniero de la división de ferrocarriles del Norte, D. Ramón Peironcelly, y D. Mariano Riera, ayudante encargado de la inspección del ferrocarril de Valladolid á Ariza, han hecho estos días una detenida visita á las obras de la expresada línea.

El Sr. Riera queda encargado muy especialmente de inspeccionar los diferentes trabajos de la línea para dar cuenta de su curso á la división.

PUBLICACIONES

El sumario del número 31 de la notable Revista científica *La Naturaleza*, que hemos recibido, es el siguiente: *Cronica científica*, por R. Becerro de Bengoa.—*La dinamo Belloni* (ilustrado).—*La vida sometida á bajas temperaturas*.—*Congreso internacional de electricistas de Chicago*.—**VARIACIONES:** *Los perros de tiro* (ilustrado).—*El pantano de puentes, II*, por Emilio Riera.—**NOTAS VARIAS:** *Tarjetas de aluminio*. *El mayor velero del mundo*. *Los Humnos*. *La reina de las ostras*.

BANCO MILITAR Y DE COMERCIO MADRID

CAPITAL SOCIAL: 4.250.000 pesetas.

Consejo de Administración:

Presidente: *Excmo. Sr. D. José Canalejas y Méndez*, ex-Ministro de la Corona, Diputado á Cortes y Abogado.

Vicepresidente: *Sr. C. Pedro de Novo y Colson*, iniciador del Banco Militar.

Vocal secretario: *Sr. D. Ramón Auñón y Vittalón*, capitán de navio y Diputado á Cortes.

Vocales: *Excmo. Sr. D. Ángel Aznar y Butigieg*, General de brigada y Diputado á Cortes.—*Señor D. Diego Fernández Arias*, Director de «La Correspondencia Militar».—*Excmo. Sr. D. Antonio Ferratges*, Marqués de Mont-Roig, Diputado á Cortes.—*Sr. D. Luis Fernández de Cañedo*, banquero en Madrid.—*Sr. D. Ramón Casuso y Sánchez*, comerciante en Santander.—*Sr. D. José María Amieva*, banquero en Santander.

Suscripción pública de 40.000 acciones preferentes de 25 pesetas cada una, serie A, amortizables con primas en veinticinco años.

Las 40.000 acciones de la serie A serán amortizables en veinticinco años, á partir desde el segundo posterior al de su emisión, en la forma que determinan los Estatutos, y con las primas que expresa la siguiente tabla:

<i>Amortización de acciones durante los veinticinco años.</i>			
25 acciones amortizadas en	5.000 pesetas.	125.000	
25	»	1.000	» 25.000
25	»	400	» 10.000
125	»	250	» 31.250
250	»	125	» 31.250
9.550	»	50	» 477.000
30.000	»	25	» 750.000
40.000			Pesetas... 1.450.000

Se admiten suscripciones en Madrid en el Credit Linnais, Sr. D. Mariano S. Muniesa; Sres. J. Canduela y Compañía; Sres. I. Salcedo Hijo y Compañía; Sr. D. G. Rolland Hijo, y Sr. D. Luis F. de Cañedo.

En Barcelona: en el Credit Linnais, Sr. D. José Bonet, gerente del ferro-carril de Manresa á Berga y D. Alejandro Revenga, Canuda, II; Sres. Fábregas Hermanos, Bajada de San Miguel, I; Sres. Rouza y Compañía, y Sres. Arnús y Compañía.

En las demás provincias en casa de los principales banqueros.

MADRID 1893.—Imprenta, Jesús, 3.

