



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.

FORMACION DE LOS TRENES DE VIAJEROS

El Ministro de Fomento ha expedido la Real orden siguiente:

«Visto el expediente instruido por esa Dirección general referente á la conveniencia de modificar lo dispuesto en la Real orden de 11 de Febrero de 1868 respecto á la composición de trenes;

S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, oída la Sección 3.ª de la Junta Consultiva de caminos, canales y puertos, y de acuerdo con lo propuesto por esa Dirección general, se ha servido disponer que quede derogada la citada disposición, y sean sustituidas sus prescripciones por las siguientes reglas:

1.ª En todo tren de viajeros, sea cual fuere el número de carruajes, se colocarán inmediatamente detrás de las locomotoras tantos vehículos sin viajeros como máquinas arrastren el tren.

2.ª Inmediatamente después del furgón ó furgones se colocarán los vagones-camas de la Compañía Internacional, y á seguida los coches cuyo peso exceda de un tercio del de los coches ordinarios de primera clase.

3.ª Los demás coches de viajeros podrán colocarse indistintamente en cualquier lugar del tren.

4.ª Los coches-correos especiales podrán colocarse antes ó después de los coches de viajeros.

5.ª Previa autorización del ingeniero jefe de la división de ferrocarriles, y para aquellos trenes que han de descomponerse en alguna de las esta-

ciones del trayecto, se permitirá colocar un furgón provisto de resortes de tracción y choque entre los coches de viajeros.

6.ª El retrete podrá establecerse en cualquier coche ó furgón del tren; pero deberá tener un letrero muy visible por ambos lados del tren.

7.ª En los trenes de viajeros y mercancías (mixtos), se podrá enganchar, después de los carruajes de viajeros, un número de vagones igual á la mitad más uno del de coches de viajeros ocupados, con la precisa condición de que la carga de dichos vagones sea directa desde el punto de origen hasta el término del itinerario del tren, sin que las estaciones intermedias pueda hacerse en ellos operación ni maniobra alguna.

8.ª En todo tren de viajeros se colocará, como último vehículo, un furgón ó coche con freno.

9.ª El material vacío se podrá colocar inmediatamente á la cabeza ó cola del tren; pero separado, en conjunto, del disponible para los viajeros.

10. Todo coche de viajeros de cualquier clase que deba hacer un recorrido parcial, deberá llevar un letrero visible que indique cuál es la estación de destino.

11. En casos excepcionales y extraordinarios que se justifiquen debidamente, podrá alterarse lo dispuesto, dando cuenta al ingeniero jefe de la división.

De Real orden lo comunico á V. I. para su conocimiento y efectos procedentes. Dios guarde á V. I. muchos años.—Madrid 7 de Noviembre de 1893.—
Morat.

Sr. Director general de Obras públicas.»

Del examen del articulado de esta Real orden se nos ocurren las consecuencias siguientes:

La disposición 2.^a respecto de colocar inmediatamente después del furgón de cabeza, será del agrado de unos y de disgusto de otros, pues mientras hay quien cree que el peligro es mayor cuanto más proximidad hay á la máquina, otros opinan lo contrario, y sólo vemos en ella la ventaja de determinar fijamente su colocación. Respecto de la colocación inmediata de los coches que excedan en un tercio á los de 1.^a clase, suponemos que obedezca á formar del total del convoy una masa uniforme para el arrastre con relación á su peso; pero creemos que ha de dar lugar á dificultades para su cumplimiento, y en todo caso no se conseguirá el objeto propuesto, so pena de repetir maniobras en la mayoría de las estaciones, sin resultado práctico.

La regla 3.^a es ventajosa para el servicio, pues simplifica la formación de trenes, pudiendo colocarse los coches indistintamente sin tener en cuenta la clase á que pertenecen.

La regla 4.^a ofrece una duda que dará lugar forzosamente á una aclaración, pues si se puede colocar el coche-correo antes ó después de los de viajeros, y siendo los coches-camas también de viajeros, puede creerse que el coche-correo tiene opción á ser colocado inmediatamente después del furgón de cabeza.

Según la regla 6.^a, el retrete podrá colocarse en cualquier lugar del tren, con sólo la condición de que lleve un letrero muy visible. Nos parece que la superioridad ha andado un poco desacertada en esta disposición. La costumbre del público al ir á buscar el retrete en el último coche, y la brevedad de la mayor parte de las paradas, son bastante motivo para que el retrete siguiera teniendo la colocación asignada por la regla 7.^a de la Real orden de 11 de Febrero de 1868; creemos que ésta disposición será origen de muchas molestias, y que el asunto no tenía maldita la importancia para ser origen de una disposición por el estilo.

Respecto á la disposición 7.^a no vemos en ella más que una serie de inconvenientes graves para público y Empresas, por más de que se tienda á beneficiar á éstas.

En la 8.^a se fija ya con carácter permanente la posibilidad de sustituir el furgón de cola por un coche de viajeros con freno; esta disposición que ya venían adoptando las Compañías, ocasionará las consiguientes molestias á los infelices viajeros que ocupen dicho coche, pues sabida es la incomodidad del viaje en un coche-freno.

En la regla 9.^a encontramos una contradicción que no acertamos á explicar. Según ella, el mate-

rial vacío puede colocarse indistintamente á la cabeza ó á la cola del tren; y según la regla 2.^a el peso de los coches que vayan antes de los de viajeros ha de exceder en un tercio á estos últimos. ¿Cómo puede colocarse entonces un coche de primera vacío antes de otro de la misma clase ocupado, si no puede ser su peso superior en un tercio?

La regla 10 no es sino un sancionamiento de lo que ya practicaban las Compañías.

En resumen, las ventajas que ofrece la Real orden citada son tan insignificantes, que aunque no existieran los inconvenientes apuntados, creemos que no valía la pena la promulgación de estas disposiciones.

LAS PODEROSAS EMPRESAS

Los desastres ferroviarios continúan á la orden del día. No parece sino que pesa una maldición sobre este país, en el que cada día ocurre una nueva desgracia.

Tanto sensible acontecimiento tiene un origen distinto, pues mientras que unos dependen de las condiciones del ser humano otros dependen de la Providencia; pero no porque su origen sea distinto no hemos de estar obligados á sufrirlos con calma y á no poner los medios de evitar en unos casos y aminorar en otros las causas que los producen.

El correo de Manila nos trae la noticia de una catástrofe en el ferrocarril de aquella capital á Dagupán. Al ir á pasar el tren un puente de la ría, el maquinista conductor se negó á cruzarlo porque lo creía sin las condiciones de estabilidad necesarias, y el jefe de la estación inmediata anterior negó el paso al tren. Enterado de ello el director-gerente inglés de la Compañía, salió en seguida para donde se hallaba el puente, y haciendo caso omiso de la protesta en forma del jefe de la estación, obligó al maquinista á echar á andar, yendo él mismo en la locomotora. Al llegar á la mitad del puente éste se hundió, cayendo al río tres coches. La locomotora felizmente había llegado á la otra orilla del río, en donde quedó detenida.

No hubo desgracias que lamentar, pues los pasajeros se negaron á ir en los coches.

Parece ser que no se formaba causa sobre tan escandaloso suceso, al que se procuraba *echar tierra* por tratarse de un inglés y de una bestialidad británica.

Ya sabemos que la nueva Sala de lo criminal de la Audiencia de Manila es la misma que en lo civil, y trató siempre de complacer al elemento extranjero. ¿Será esta la causa de la traslación telegráfica de las Salas?

En el ferrocarril económico de Zumárraga ha ocurrido un nuevo accidente ferroviario.

Uno de los trenes procedentes de Elgóibar ha descarrilado, quedando la máquina fuera de la vía y un vagón cargado con arena.

Se cree que el origen del siniestro fué el haberse inundado la vía á causa de los últimos temporales.

—Por no estar hecha la cadena del paso nivel en que cruzan el tranvía de San Andrés y la línea del Norte en Barcelona, estuvo á punto de ocurrir hace pocos días un grave accidente.

Uno de los trenes del primero iba á atravesar la línea, cuando el maquinista vió avanzar un tren, y siéndole imposible ni detenerse ni retroceder, optó por dar mayor velocidad á la marcha para evitar el choque, lo cual se pudo conseguir, porque al propio tiempo el maquinista del tren del Norte enfrenó para disminuir la velocidad.

Los viajeros, sin darse cuenta por completo de la inminencia del peligro, no dejaron de experimentar alguna zozobra.

—También ocurrió un lamentable suceso en el tren especial que conducía mil reservistas á Alicante procedentes de Valencia.

Un reservista del regimiento de España, al pasar el tren por un puente, se asomó á la ventanilla teniendo la desgracia de recibir un tremendo golpe en la cabeza á consecuencia de haber chocado contra el pretil del puente.

El infeliz reservista falleció en seguida víctima de tan fatal accidente, el cual ha causado penosísima impresión en el ánimo de sus camaradas.

A la violencia del choque el cuerpo del infortunado soldado fué sacado por la ventanilla, cayendo á la vía.

La desgracia ocurrió cerca de la estación de Valladolid.

—En la nueva vía férrea de Canfranc se suceden los descarrilamientos con pasmosa frecuencia.

Esta continuidad debiera llamar seriamente la atención del Gobierno dedicando un especialísimo cuidado á todo lo que se refiere el servicio de ferrocarriles. La inspección que ejerce sobre las Compañías por medio de los ingenieros afectos á las divisiones, á pesar de las inmejorables condiciones del personal y de su exquisito celo, no pueden bastar, pues la principal causa estriba en la autonomía de que se revisten las Compañías, tanto para la elección de su personal como para la disposición de los servicios.

La inspección gubernativa está reducida, á pesar de sus buenos deseos y de cuanto en contra se diga, á exigir las responsabilidades posteriormente á los conflictos, responsabilidades que no siem-

pre se hacen efectivas, como sucederá con el caso de la catástrofe de Burgos, que sigue durmiendo el sueño de los justos en la Audiencia de Burgos.

Hace pocos días la huelga de factores ocasionó grandes y gravísimos trastornos, y el Gobierno sólo pudo officiar de mediador para que aquélla terminara.

Las disposiciones dictadas por el Gobierno con objeto de remediar y precaver accidentes, se estrellan ante la resistencia pasiva de las Compañías para cumplirlas. Se ordenó y se recordó varias veces, imponiendo un plazo perentorio para la colocación de los timbres de alarma en los coches de viajeros, y esta medida sólo ha servido para demostrar la impotencia del Gobierno para hacerse obedecer de las Compañías.

Bueno es que el Gobierno tenga en cuenta la situación crítica que el país atraviesa, y cuyos efectos sienten las Compañías en sus intereses; pero esta consideración sólo puede referirse al alivio de las cargas que impone la tributación, haciendo que el tráfico acuda; pero nos parece absurdo pensar que esto se consiga permitiendo el abandono de todo lo que se refiere á la seguridad de viajeros y mercancías.

Es evidente que el angustioso estado de muchas empresas ferroviarias, obedece al escaso movimiento de viajeros y mercancías. Este escaso movimiento sólo puede reconocer dos causas: la inseguridad y el peligro por el mal servicio, y la carestía de los transportes.

Ambas causas tienen remedio, la primera con una bien entendida disposición que obligue *de verdad* á las Empresas á cumplir todo lo ordenado; la segunda con una rebaja en los impuestos, que se traduciría en aumento de tráfico, sin que los ingresos de la Hacienda disminuyeran en este concepto.

¿Es tan difícil la realización de este reducido programa?

Escritas las anteriores líneas llega á nuestra noticia que las Compañías insisten con el Gobierno en que éste conceda el aumento de las tarifas de transporte.

El Gobierno fusionista fué desde luego contrario, no hace mucho tiempo, al citado aumento, y suponemos, no sin razón, que no ayudará tal pretensión, mucho más cuanto que, según hemos manifestado haciéndonos eco de importantes opiniones no es este el camino para aumentar los rendimientos de las Compañías.

Esto sólo se traduciría en un gravísimo perjui-

cio para nuestro ya arruinado comercio, sin aumento de ingresos.

Esperamos, pues, que el Gobierno continuará firme en su propósito en esta cuestión, y que, en todo caso, estudie los medios arriba apuntados, únicos que pueden resolver el problema.

LAS COMPANIAS DE FERROCARRILES

El Ministro de Fomento dió cuenta á sus compañeros de las pretensiones de las Compañías de ferrocarriles para resolver la crisis que las amenaza con motivo de la subida de los cambios. El quebranto de los cambios ha impuesto á las Compañías un recargo considerable en los giros de intereses y amortización de los capitales extranjeros invertidos en las líneas férreas.

La Compañía del Norte resulta perdiendo este año unos 10 millones de pesetas; la del Mediodía siete millones, y la de los Andaluces 1.400.000 pesetas.

Las soluciones que presentan al Gobierno las Compañías, son:

«1.º Autorizar á las mismas Compañías, de una manera más expresiva que lo prescrito por la ley del Banco de España, para los préstamos con garantías industriales, á fin de poder negociar operaciones con dicho establecimiento de crédito.

2.º Modificar la ley de convenios de 12 de Noviembre de 1869, y si mediante esta modificación pudiera conseguirse suspender por algunos años la amortización de obligaciones, saber de antemano que el Gobierno otorgaría la prórroga de las concesiones por igual período de tiempo.

Y 3.º Que el Gobierno preste auxilio á las Compañías mediante la concesión á las mismas de algunas obras, como son las carreteras de empalme y los ferrocarriles secundarios; entendiéndose que estos últimos se concederían persistiendo el Gobierno liberal en el criterio del proyecto del señor Duque de Veragua, garantizando un interés mínimo.»

El Consejo estudió estas tres soluciones, conviniendo todos los Ministros en que entrañan verdadera gravedad, por los intereses complejos á que afecta la crisis de los cambios.

El Consejo acordó nombrar una ponencia compuesta de los Ministros de Hacienda, Gobernación y Fomento, que estudie y proponga al Consejo lo que el Gobierno pueda hacer en favor de las Compañías.

Aunque es asunto para tratado más despacio,

examinaremos á la ligera las pretensiones de las Compañías y las probabilidades de que el Gobierno pueda acceder á ellas.

Suponiendo que el Banco de España quedara autorizado para hacer préstamos á las Compañías, no comprendemos cuál pueda ser la salvación de éstas, pues todo préstamo lleva consigo su interés que forzosamente vendría á recargar las obligaciones de cada Empresa, á no ser que el apuro fuera momentáneo y se contara con mejores tiempos para nivelar la pérdida por los cambios y la negociación.

Esta nivelación es poco presumible, pues ni el desarrollo del tráfico ni el estado de los tratados de comercio, permiten ver un horizonte despejado aunque lejano.

Por otra parte, no comprendemos tampoco la necesidad de que se autorice al Banco más expresivamente que hoy lo está para contratar estos empréstitos; pues una de dos: si las Compañías ofrecen suficientes garantías, tanto el Banco de España como otros establecimientos de crédito pueden hacer las operaciones que se pretenden, y si expresamente el Banco de España ha de ser quien autorizado más ampliamente haga la negociación, es porque ni este establecimiento ni ningún otro encontrarán las suficientes garantías en la operación, y lo que se pretende por lo tanto es que nuestro Banco pague los vidrios rotos, y de rechazo el país, aumentando la circulación fiduciaria, y con ella los cambios.

Creemos, pues, que el Gobierno no puede apadrinar esta primera solución.

Respecto á la segunda, ó sea suspender por cierto tiempo la amortización de obligaciones sabiendo que el Gobierno otorgará una prórroga equivalente de las concesiones, tampoco la creemos admisible. El Estado no puede ni debe por manera alguna prorrogar el plazo de las concesiones privando al país de los beneficios de la propiedad de las líneas, mucho más cuando para ello sólo hay el motivo del mal estado de las Empresas particulares, muy sensible por cierto, pero no el suficiente en el caso actual.

Además, esta solución no lleva consigo más que proporcionar una tregua á la mala situación de las Compañías, pues durante la suspensión de amortización, habrá que abonar, como es consiguiente, el interés de las obligaciones, no obteniendo, por lo tanto, las Compañías otro beneficio que el de retrasar el pago y poder destinar en ese tiempo el importe de la amortización al pago de los cambios, resultando al final de la concesión que, por efectos de la prórroga, el Estado sería el encargado del

pago de las amortizaciones pendientes, de las que no puede hacerse de ningún modo responsable.

Y vamos á la tercera solución. Al conceder á las Empresas la construcción de algunas obras de carreteras y ferrocarriles secundarios mediante la garantía del interés mínimo, es evidente que estas Empresas consiguen por el pronto una nivelación en los cambios, puesto que construidos esos ferrocarriles con capitales extranjeros, no tendrían que situarse en España más fondos que los consiguiénten á la diferencia entre el gasto de construcción y el pago de interés y amortización de las obligaciones de las Compañías, salvándose de este modo la situación, puesto que los nuevos capitales empleados en la construcción quedarían garantizados por el interés mínimo que concedería el Gobierno.

Sin embargo, esto tendría dos inconvenientes; uno de ellos constituir á las actuales Empresas en monopolizadoras absolutas de nuestra red ferroviaria, y ya sabemos lo que esto supone en un país cuyos Gobiernos pecan constantemente de débiles para con estas Empresas; y el segundo inconveniente consiste en que dichas Empresas, alentadas por la necesidad de nivelar sus diferencias ocasionadas por los cambios, no vacilarían en la construcción de muchos kilómetros de ferrocarriles secundarios, toda vez que el capital está asegurado, y entre dichos ferrocarriles habría muchos que serían una verdadera carga para el Estado.

En resumen, que las dos primeras soluciones no pueden ser aceptadas por el Gobierno, pues además de no ser de resultado práctico para las Compañías, convierten al Estado en un tutor responsable, y, por otra parte, ninguna ley puede tener efecto retroactivo para modificar la de convenios de 1869 en lo tocante á las obligaciones actuales, y el tratar de conseguir esto traería como resultado inmediato una contienda entre accionistas y obligacionistas de funestas consecuencias.

Mediten esto los periódicos financieros franceses, instigadores de las Compañías en este asunto, y no lleven su egoísmo hasta tal punto ni nos consideren tan inocentes y dóciles, anteponiendo sus conveniencias particulares á los intereses generales del país.

Sólo dos soluciones pueden aliviar la precaria situación de las Compañías, en las cuales puede el Estado intervenir con su eficaz ayuda. La primera sería aceptar la construcción de ferrocarriles secundarios por dichas Empresas, pero no dejando tanta latitud, sino eligiendo trazados que, á la vez que sean beneficiosos al país y de probable producto, puedan convenir á las Empresas en combinación con la red general, sin que esto quiera de-

cir que constituyera un monopolio para las Empresas, según las bases que se establecieran.

El segundo medio consiste en que el Estado exima, siquiera fuera temporalmente, á las Compañías de la enorme tributación que sobre ellas pesa, lo cual, no sólo reduciría sus presupuestos, sino que aumentaría los ingresos de un modo notable por la afluencia del tráfico.

Ciertamente que al Sr. Gamazo no le agrada esta supresión; pero bien pudiera buscarse el medio de compensar la falta de este ingreso imponiendo cualquier otra tributación que no afecte directamente al tráfico.

Como en otro lugar decimos, no creemos esto tan imposible de realizar, sobre todo si el Gobierno desea de buena fe ayudar á las Compañías á salir de un atolladero de que no puede hacerse responsable al país.

Ni las otras dos soluciones, ni mucho menos la elevación de tarifas, son aceptables, porque sobre no ser verdaderas soluciones para las Empresas ferroviarias, son contrarias á los intereses del país, que son antes que todo.

E. R.

EL FERROCARRIL DE LA ROBIA

Copiamos de nuestro colega *El Diario de Burgo*:

«Diferentes veces nos hemos ocupado con aplauso de la actividad y las notables mejoras que se observan en la construcción de este ferrocarril, tan importante para nuestra provincia.

La Empresa, no sólo ha sabido llevar adelante las obras con pasmosa rapidez, hasta el punto de que en la primavera próxima estará abierta al tráfico toda la línea, sino que ha introducido en ella los adelantos modernos que están ya en uso en el extranjero.

Uno de éstos tenemos que señalar hoy por virtud del contrato que la Compañía de la Robia ha celebrado con la del ferrocarril de Bilbao á Portugalete.

En efecto, han convenido dichas Empresas, en condiciones razonables y ventajosas para ambas partes contratantes, porque en otro caso no habría convenio, que los trenes del ferrocarril hullero, con sus carruajes y sus wagones de mercancías y de carbón, circulen por la línea de Portugalete á favor de un carril interior, que se establecerá previa autorización del Gobierno, como es natural.

No hay novedad en esto, porque en el extranjero se practica hace muchos años con beneplácito de ingenieros é industriales; pero estaba reservado á Bilbao, cuyos adelantos son verdaderamente asom-

brosos, el implantar una vía dentro de otra en España.

De aquí se deducen varias é importantísimas consecuencias:

1.^a El viajero que se dirija desde Bilbao á Asturias, á Galicia, á León, tomará el tren directo de La Robla en la misma estación de Bilbao, en el puente del Arenal, llegando sin trasbordo alguno á La Robla, en la línea de Asturias: lo mismo sucederá á los que vayan desde allá, suprimiendo las antipáticas paradas y noches de Venta de Baños.

2.^a La carga de los géneros en los muelles de la ría, en Bilbao, se hará en los wagones mismos de la compañía de La Robla, de modo que el cacao, el cacao, el azúcar, podrán ir precintados, sin filtraciones, hasta el punto de destino.

3.^a Los carbones, el cok, cargados en las minas, llegarán á las fábricas, á los cargaderos de la ría, sin trasbordo ni manipulación alguna, lo cual, tratándose del carbón, es una condición tan esencial y tan conveniente y ventajosa, que con sólo la anunciación del hecho puede apreciarse.

4.^a Por último se vislumbra la posibilidad de un arreglo con la Compañía del Norte para ir desde Cantalojas á Dos Caminos con carril interior, quedando de esta manera enlazada toda la red de vía de un metro, y llevándose los combustibles de León y Palencia á las fábricas de Galdácano, Eibar Plascencia, Elgo bar. etc., etc., por el ferrocarril de Durango, *sin trasbordo alguno*.

La línea de La Robla es de gran porvenir y de gran importancia, porque está destinada á enlazar multitud de vías férreas, dando vida á grandes zonas mineras y poniendo en comunicación fácil y directa varias comarcas. Con el convenio de que hablamos, esa comunicación se perfecciona noblemente.

Ahora más que nunca se vé, pues, el gran interés que para Burgos ofrece la proyectada línea de esta ciudad á Bercedo, de cuyo asunto nos hemos ocupado varias veces con preferente atención.

Hoy, que se halla reunida nuestra Corporación provincial, dueña de los estudios de dicha línea, es el momento oportuno de que se examine detenidamente el asunto, y se tome un acuerdo beneficioso para la provincia.

TARIFAS

A la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante le ha sido aprobado por la superioridad un proyecto de ampliación de la tarifa especial núm. 7, para transporte de cok en pequeña velocidad, desde Alicante, Cartagena, Sevilla y Huelva, á la estación de Madrid-Atocha, sin reciprocidad.

Esta ampliación es muy ventajosa, porque hace una rebaja de los precios máximos legales, que oscila entre el 69'23 y el 78'83 por 100.

De igual modo le han sido aprobadas á la citada Compañía de ferrocarriles varias tarifas combinadas: una, serie T. C., núm. 2, combinada con la Compañía de los ferrocarriles andaluces, para transporte, en pequeña velocidad, de material de construcción de ferrocarriles; otra especial, serie M. A. B., núm. 1, combinada también con la misma Compañía de los Andaluces y con la del ferrocarril de Bobadilla á Algeciras, para transporte, en gran velocidad, de pescado fresco, escabeche, ostras y demás mariscos; y otra especial, serie M. A., núm. 2, combinada sólo con la Compañía de los ferrocarriles Andaluces, para transporte de cok en pequeña velocidad.

La primera de las mencionadas tarifas ha de sustituir á la de igual serie y número que fué aprobada por Real orden de 23 de Mayo último, siendo más ventajosa que ésta. También es ventajosa la segunda—la serie M. A. B., núm. 1,—porque rebaja los precios de las tarifas generales de cada una de las Compañías combinadas, resultando un beneficio para la industria y el comercio que se dedica á los transportes que dicha tarifa comprende y para el público en general. Por último, la tercera de las tarifas de que se trata—la serie M. A., núm. 2,—ha de sustituir á la que viene rigiendo desde 15 de Octubre de 1890, y es más beneficiosa que ésta, porque rebaja á tres pesetas veintiocho céntimos por tonelada los precios del transporte.

Vinos y pipas vacía, para ó de Alicante.—El día 5 del actual ha establecido la Compañía de M. Z. A. una tarifa especial, núm. 33, para el transporte de vinos comunes procedentes del ferrocarril de Alcoy, y para la devolución de envases.

He aquí el extracto de dicha tarifa:

1.^o Vinos comunes del reino, por expedición de diez pipas, con un contenido mínimo de 500 litros cada una, procedentes de Yecla, Biar, Benjama, Bañeras y Bocalente. Precios desde el empalme de Villena á la estación de Alicante y al puerto de Alicante, ptas. 9'49 y 9'99 por tonelada respectivamente. Estos precios se aplicarán exclusivamente á las procedencias indicadas. La descarga en Alicante-puerto, será de cuenta del consignatario.

Se librará en cada expedición un boletín de retorno, y mediante la presentación de este documento se retornarán las pipas al precio de pesetas 0'25 cada una en el trayecto de Alicante, estación ó puerto, al empalme de Villena. La carga de las pipas vacías será de cuenta del expedidor.

2.^o En los transportes de vinos por vagón completo, hechos en las estaciones de Almansa á San Vicente, inclusive con destino á Alicante, se expedirá un boletín, con cuya presentación al retorno de las pipas se transportarán éstas desde Alicante, estación ó puerto, á las estaciones comprendidas entre San Vicente y Almansa, ambas inclusive, al precio de ptas. 0'25 por pipa. La carga y descarga de estas pipas vacías será de cuenta de los interesados.

Advertencias.—Los boletines de retorno caducarán á los tres meses de su fecha. La carga y descarga que los interesados efectúen en el puerto de Alicante, deberán terminarse el mismo día en que los wagones se pongan

á disposición. Las que deban efectuarse en los demás puntos donde la tarifa es aplicable, deberán terminarse dentro de las veinticuatro horas siguientes á la en que el vagón se ponga á disposición.

Transcurridos dichos plazos sin haberse efectuado las referidas operaciones, empezará el devengo de un derecho de paralización de material de pesetas 0'25 por hora de retraso y vagón, sin perjuicio de que la Compañía podrá cargar ó descargar en terreno descubierto, cobrando en este caso pts. 0'50 por tonelada y operación.

El precio para los vinos no acusa reducción alguna; es el mismo de la tarifa general, la cual ni siquiera exige cargamento, mientras que la especial núm. 33 que examinamos ya hemos visto que lo impone.

La concesión se halla en la devolución de las pipa: vacías, á cambio de cual concesión se impone el referido cargamento para los vinos. Suponiendo que el peso de cada envase sea de 100 kilogramos, resulta un precio de pts. 2'50 por tonelada entre Alicante, estación y puerto, y el empalme de Villena, de una parte, y entre Alicante, estación y puerto, y las estaciones de San Vicente á Almansa (inclusive) de otro lado. Dicho precio es muy barato entre Alicante y el empalme de Villena, como también entre Alicante y las estaciones de la línea de este nombre más alejadas del puerto. Como el tipo de 0'25 por pipa es uniforme cualquiera que sea el destino, es natural que la reducción va disminuyendo á medida que las estaciones de destino se hallan más próximas de Alicante.

CARTERA QUINCENAL

Prórroga de tarifa para viajeros.—Ha sido renovada por tres meses más, ó sea hasta el 23 de Febrero de 1894, la tarifa temporal de M. Z. A. para transportes de viajeros desde la estación de Madrid á las comprendidas entre Mérida y Badajóz (inclusive), ó viceversa, al precio uniforme de 40 pts. en 1.ª clase, 30 en 2.ª y 20 en 3.ª.

Personal y material de la Cruz Roja.—Las Compañías de ferrocarriles han acordado que los transportes del personal de la *Cruz Roja* y los del material de la misma necesario para la instalación de hospitales y ambulancias en África, se regulen para los efectos de tasación, mientras duren las actuales circunstancias, por las tarifas reducidas y los reglamentos que rigen en los transportes militares.

Elevación á estación del apeadero de las Minas.—En 1.º de Septiembre último fué rebajada á la categoría de apeadero la estación de *Las Minas*, situada entre las de Arroyo y Cáceres, quedando habilitada únicamente para el servicio de viajeros y equipajes y para el de expedición de materiales de construcción por vagón completo. Y en 30 de Octubre último ha dispuesto la Compañía de Madrid á Cáceres y á Portugal, por convenir así á sus intereses, que vuelva á habilitarse la estación de Las Minas en la misma forma que lo estaba anteriormente, esto es, para todo servicio de grande y pequeña velocidad. Sus razones habrá tenido la Compañía de Cáceres para disponer tan contrariamente en el período de dos meses. ¡Pero si viera qué mal efecto causa eso de que en sesenta días se convierta una estación en apeadero y vuelva á elevarse á estación!

Adhesión al servicio de paquetes postales.—Se han adherido al servicio de paquetes postales las Indias Orientales neerlandesas. La tasa por paquete, en las relaciones de ó con España, es de pts. 5'50. Los paquetes se expedirán por la vía de Marsella y buques franceses. El remitente debe presentar cada expedición acompañada de cuatro ejemplares de la declaración para la Aduana.

Las oficinas de dichas Indias admitidas al servicio de paquetes postales, vienen á ser unas 142.

Ferrocarril de Zaragoza al Mediterráneo.—Según nuestras noticias, en la reunión celebrada en Londres el día 15 del actual, y que ya anunciamos, quedaron zanjadas satisfactoriamente las diferencias que separaban á los obligacionistas y fideicomisarios del ferrocarril de Zaragoza al Mediterráneo.

De esperar es, pues, que en breve plazo tomen gran impulso las obras de dicho ferrocarril para su terminación completa.

Ferrocarriles del Oeste.—El Gobierno portugués ha publicado un decreto regularizando la liquidación de la Compañía real de caminos de hierro del Norte y del Este. Como las Compañías de los ferrocarriles españoles de Cáceres y del Oeste tenían contratos muy importantes celebrados con la Compañía portuguesa, esta liquidación favorecerá los intereses de las provincias de Cáceres, Salamanca, Zamora y León, á quienes tanto conviene la terminación de la línea del Oeste.

Ferrocarril de Rafelbuñol á Sagunto.—Ha pasado á informe de la Junta Consultiva de caminos, canales y puertos, el proyecto de ferrocarril de Rafelbuñol á Sagunto, y de este último punto á Segorbe.

Ferrocarril de Bobadilla á Algeciras.—Con objeto de dar mayor publicidad al asunto y que la división tome parte en el asunto, reproducimos el siguiente suelto de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*.

«Nos escribe un apreciable suscriptor, persona técnica y muy competente, diciéndonos que el ferrocarril de Algeciras á Bobadilla ofrece serio peligro para los viajeros que circulan por esta línea á causa de lo defectuoso de su construcción, y nos ruega llamemos la atención acerca de este particular.

Lo hacemos así gustosos, pues juzgamos muy autorizados los informes recibidos, y á mayor abundamiento lo prueba los desprendimientos de tierras ó interrupción de la circulación en esta línea de que han dado noticias en la presente semana varios coletras diarios.»

Ferrocarril de Zalla á Solares.—La Empresa del ferrocarril de Zalla á Solares adjudicará por concurso el día 15 de este mes la adquisición de carriles, bridas de unión y tornillos, pesando en junto 470.800 kilogramos.

Calatayud-Teruel-Sagunto.—La *Gaceta* del 25 de Noviembre publica la caducidad de la concesión de esta línea, cumpliendo el Gobierno de este modo con las leyes y con los compromisos adquiridos con las comarcas interesadas.

Paz á los muertos, y tacto á los vivos para conseguir dar cima á la empresa de construcción de esta importante línea.

Este es nuestro mayor deseo.



NOTICIAS GENERALES

Los tranvías de París han producido durante el primer semestre de 1893 un ingreso por día y por kilómetro que varía desde 125 francos, correspondiente á las líneas de Sevres, Saint-Cloud y Versailles, hasta 472 francos correspondiente á las líneas de Passy, Louvre, Taibout, gare de Lyon, Bastille, Rapp.

Según los datos más recientes, el número de kilómetros de vías férreas actualmente existentes en África, es el siguiente:

Egipto.	1.718 kilómetros.
Argelia.	3.030 »
Túnez.	320 »
Senegal y Sudán francés.	432 »
Estados libres del Congo.	23 »
Angola.	125 »
Colonia del Cabo y Natal.	4.050 »
Isla de la Rennión.	200 »
Isla Mamieir.	106 »
Transwal (aproximado).	300 »
Estado de Orange (Apro.).	300 »
Mozambique.	168 »
África oriental alemana.	140 »
África oriental inglesa.	5 »
Diversos	25 »

O sea un total de ferrocarriles africanos de. 10.662 kilómetros.

Es decir, que desde 1856, que fué cuando la locomotora hizo su primera aparición en África, en el camino de hierro de Alejandria al Cairo (209 kilómetros), ha habido un aumento de 10.453 kilómetros.

A NUESTROS SUSCRIPTORES

Animados por el interés creciente con que está siendo acogida nuestra publicación, correspondemos imponiéndonos nuevos sacrificios, no dudando que el público sabrá apreciarlos.

A este efecto, en breve introduciremos importantísimas reformas, siendo una de ellas la publicación decenal de nuestra REVISTA, bajo los mismos precios de suscripción que tenemos establecidos.

Asimismo, y en obsequio á nuestros suscriptores, abriremos una sección de informaciones, en la cual contestaremos á todas las preguntas que se nos dirijan, encargándonos de investigar en los Centros oficiales las noticias de los asuntos á que se refieran, sin retribución alguna, abonando únicamente los gastos de correo de aquellas que por su índole no convenga contestar en la sección correspondiente.

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 Colón*, iniciador del Banco Militar.

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

Vocales: *Excmo. Sr. D. Angel 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:

Amortización de acciones durante los veinticinco años.

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. Fabregas 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.