AÑO XVII **Madrid 1.º de Octubre de 1903.** NÚM. 729.

Los Transportes Férreos

PUBLICACION COMERCIAL DE FERROCARRILES

(Esta publicación es la misma que, con iguales título, personal y elementos, apareció durante nueve años en Barcelona y siete en Almería.)

SUMARIO

Personal para ferrocarriles.—Irresponsabilidad en los transportes marítimos.—Reembalaje y precinto de paquetes postales.—Asuntos varios: Anuncios en la *Gaceta*. — Antecedentes comerciales. Cereales exóticos. Circulación del pimentón. Tranvía eléctrico de Anglés á Breda.—Publicidad y discusión de nuevas tarifas: Mercancías varias. Tarifas N. B. núm. 7 y B. M. N. núm. 1.—Piedra sílice.

PERSONAL PARA FERROCARRILES

Según el testimonio de las propias Compañías de ferrocarriles, el personal afecto á todas las operaciones que se relacionan con el público, deja, en general, bastante que desear, en punto á competencia de la misión que le está confiada; y nadie mejor que el público puede apreciar esa competencia considerando si desde que se solicita el billete ó se presenta la mercancía á la facturación hasta la conclusión del viaje ó la retirada efectiva de la remesa, no hay lugar á reclamación fundada bajo ninguno de los múltiples conceptos del servicio ferroviario.

Por otro lado, el enorme desarrollo del tráfico, la apertura de nuevas líneas, reclama constantemente la reclutación de más personal, y según testimonio de las mismas Compañías, se tropieza con gran dificultad para conseguirlo, en las condiciones de aptitud ó preparado para adquirirla al corto tiempo de efectividad del servicio.

¿Qué consecuencia se sigue ante esta situación de personal deficiente el poseido, y dificultad de adquirir con preparación adecuada, el faltante? La necesidad absoluta de verdaderas escuelas para ampliación y perfeccionamiento de conocimientos, de estudios ó preparación de los aspirantes á ingreso en los ferrocarriles.

¿Quién debiera fundar esas escuelas ó academias? Cada Compañía con respecto á su personal actual ó que aspire á ingresar en la Compañía. ¿Quiénes debieran ser los profesores de esas escuelas? Agentes superiores de la misma Compañía, designados al efecto, de entre los más competentes, por la Dirección.

La profesión de empleado ferroviario, hay que reputarla hoy una verdadera carrera. Otras tal vez no presenten las complejidades que esa profesión ofrece, y por lo tanto, nosotros conceptuamos de gran conveniencia para el buen servicio del público y en el interés de las Compañías que se atienda con marcada predilección á la idoneidad del personal referido, adquirido y cada día con crecientes necesidades de adquirirlo.

Desde el punto de vista de las aspiraciones de ingreso en una Compañía determinada, de las necesidades de cada Compañía, hemos indicado antes que éstas debieran crear las escuelas ó academias, partidarios como somos de que la instrucción ferroviaria se adquiera en armonía con la organización y reglamentación de la Empresa que necesite personal ó á la que se quiera servir. Pero estas academias no pueden instituirlas más que las grandes Compañías, el Norte, Madrid á Zaragoza y á Alicante, Andaluces y Madrid á Cáceres y á Portugal y Oeste, cuando los aspirantes á ingreso pueden serlo respecto de otras Compañías, cuando las necesidades de agentes no se reducen á aquellas cuatro principales Empresas.

Así, lo más perfecto y conveniente fuera la institución de una Academia general creada por la generalidad de las Compañías y de la que los alumnos salieran aptos lo mismo para prestar servicio en el Norte que en el Sur, en el Oeste que en el Central de Aragón. El profesorado habrían de proporcionarlo las Compañías, porque nosotros consideramos indispensable que la enseñanza emane de los agentes más experimentados de las propias Empresas, tratándose como se trata de una instrucción rápida y práctica que nadie puede proporcionar como los que están dentro del mismo servicio de ferrocarriles, y de entre ellos los más competentes, como decíamos, designados al efecto por las propias Compañías. Se han entendido éstas para diversas creaciones de carácter general, y no creemos que fuera imposible la

Biblioteca Nacional de España

inteligencia para la institución de una Academia general de aspirantes á ingreso en los caminos de hierro, en donde aparte de los conocimientos comunes á todos los ferrocarriles se enseñara la organización de las diversas Compañías, sus reglamentaciones propias, sistema de Contabilidad, modelaje, etc.

Respecto de cada Compañía, en las que por ser grandes estaría admitido, bien iría una Academia para su uso exclusivo; pero bien se advertirá cuánto más conveniente sería que en lugar de obrar por su cuenta las cuatro principales Compañías, llegaran todas á un acuerdo para la creación de un Centro general, del que pudieran salir agentes para cualesquiera Compañía.

Una entidad hay hoy que pudiera subvenir, en defecto de las Compañías, al ofrecimiento de la Academia general tan apetecida. Pero únicamente cuando fuera irrealizable la institución del centro de enseñanza oficial de las Compañías. Nos referimos á la Asociación general de empleados y obreros de los ferrocarriles de España, constituida con personal de todas las Compañías. Esta Asociación, que tiene su domicilio social aquí en Madrid, abrió no hace mucho una Academia, que subvencionan algunas Compañías, para empleados ferroviarios. Loables son los fines de la Asociación de ofrecer á las Compañías personal preparado para el servicio de ferrocarriles; pero nos tememos que no produzca los resultados perseguidos, á menos que la Asociación estableciera un acuerdo con las Compañías para dar mucho más vuelo á la Academia, y con el suministro por éstas del profesorado adecuado, fuera aquella una Academia en toda regla.

Ultimamente hemos presenciado los ejercicios de aspirantes á las plazas de profesores de la Academia, y la impresión que hemos sacado de las enseñanzas que puedan darse es bien poco satisfactoria. Dejando aparte las clases de caligrafía, de aritmética, de francés, cuyos pretendientes han hecho notables ejercicios, en los demás ramos que entran de lleno en la instrucción ferroviaria, tarificación, legislación comercial de ferrocarriles, reclamaciones, procedimientos, telegrafía, servicios de Intervención y cuanto abraza el de Movimiento, los aspirantes á las plazas de profesores han sido en muy reducido número, de la clase más humilde dentro del servicio de ferrocarriles, y ciertamedte que con falta de conocimientos bastantes para sacar alumnos aptos al servicio de ferrocarriles en cualquiera Compañía que se presente ó convenga. Uno de los gravísimos inconvenientes de los aspirantes á cuyos ejercicios hemos asistido, es el de que solo conocen más ó menos bien los sistemas de las Compañías á que pertenecen. Y en una Academia general, hay que enseñar para todas las Compañías.

Bien es verdad que la retribución asignada por la Asociación á los profesores de la Academia, es de todo punto mezquina, y que á ese precio no era de esperar que acudieran grandes competencias. Pero, en fin; de la Academia de la Asociación no son de esperar resultados satisfactorios, á menos que en defecto de la Academia oficial de las Compañías, que nosotros preconizamos preferentemente, de concierto las Empresas y la Asociación, y bajo la base de ésta, que no hay que negar que la ofrece para una buena institución, creen un importante centro cada día más necesario, en donde se forme el plantel de personal idóneo de que tanta necesidad tienen las Compañías y tanto había de redundar en el mejor servicio del público.

El de los ferrocarriles cada día es más complejo, más necesitado de dotación, y el personal ferroviario no se encuentra en mitad de la calle á todas horas.

Gran cosa sería que las Compañías meditaran esta importante cuestiòn y se lanzaran resueltamente á la organización del Centro que les proporcionara el personal que hayan de menester.

Irresponsabilidades en los transportes marítimos.

Hállase planteada actualmente en Francia la importantísima cuestión de la responsabilidad de los servicios marítimos en punto á la integridad y averías de las mercancías.

El pleito está suscitado entre los armadores, los cargadores y los aseguradores. El origen de la cuestión reside exactamente igual en nuestros servicios marítimos. Estos, como los de Francia, como los de otras partes, libran al cargador un conocimiento que es una acabada patente de irresponsabilidad en todo. Los servicios marítimos acaban por no responder de nada. Para contar con alguna garantía es preciso recurrir al seguro. Enhorabuena que los servicios marítimos se eximieran de todas las responsabilidades por los riesgos de mar; pero que hagan extensiva la irresponsabilidad punto menos que á todo, aun en aquello que los riesgos del mar son completamente ajenos, es cosa que nunca hemos podido admitir que lo consientan las leyes nacionales é internacionales.

Nuestro estimado colega parisién *Journal des Transports*, estudia detenidamente el asunto en un artículo que acaba de publicar y que vamos á transcribir íntegro, porque el interés es bien común á todos los países de servicios marítimos cuyos armadores hallan muy cómodo no responder de nada. Escúdanse en que la baratura del flete lleva aparejada la irresponsabilidad, y nosotros no podemos admitir semejante teoría de que la economía del porte dispense del buen tratamiento de las mercancías, exima de todas las consecuencias, exceptuadas las inherentes y peculiares, en el recto sentido de la palabra, de la navegación marítima.

No se muestra partidario nuestro colega de que sea una medida legislativa la que ponga orden en la materia. En este punto discrepamos completamente. Dejar que las cosas las arreglen cargadores, armadores y aseguradores, nos pare-

Biblioteca Nacional de España

ce que es procurar porque no se arreglen satisfactoria y permanentemente bajo principios que obliguen ineludiblemente.

En cambio nos mostramos de completo acuerdo en que los preceptos legislativos á establecer sean internacionales, y á este efecto debería convocarse una Conferencia que examinase y estatuyese en la cuestión. Sea como quiera, lo procedente es que no subsista la irresponsabilidad del armador en todo, involucrando en los riesgos de mar cuanto nada tenga que ver con ellos.

El asunto es de verdadera importancia, que apreciarán todavía más nuestros lectores después de conocido el artículo de nuestro colega y cuya traducción es la siguiente:

«En varias ocasiones nos hemos ocupado de las discusiones que suscitan entre armadores y cargadores las interpretaciones contradictorias á que dan lugar, de una y otra parte, «las cláusulas de exención» implícita ó explícitamente contenidas en los conocimientos actuales. La cuestión no es nueva. Desde hace ya diez ó doce años, las Compañías de seguros marítimos, sobre las cuales recaían en fin de cuenta las consecuencias, se preocuparon de los medios de obtener la supresión de dichas cláusulas, á cuyo amparo los porteadores pueden casi siempre,—salvo en los casos muy limitados de falta grave, *probada*, de la parte de los capitanes,—escapar á toda responsabilidad pecuniaria en caso de pérdida total ó parcial ó de avería de la mercancía transportada. Muy hábilmente, los aseguradores intentaron al principio parapetarse detrás de los cargadores, colocando á éstos en su lugar y plaza. Las primeras iniciativas persiguiendo una reforma emanaron hacia 1893 de los grupos sindicados de exportadores, pues es así que desde esta época, la «Cámara de Comercio de exportación» reclamaba ya la reforma, por vía legislativa, del régimen de los conocimientos y la extensión legal de la responsabilidad del porteador á todas las faltas ó negligencias sin limitación.

Este movimiento tuvo realmente, en el momento, poco eco entre los interesados. El armador no tuvo que esforzarse apenas para demostrar que la consecuencia inmediata de la reforma propuesta sería el encarecimiento de los fletes, cuya baratura relativa era inseparable de la fórmula actual; y que en último término los gastos de la dicha reforma serían soportados únicamente por el cargador sin ventajas para el armador y en el solo provecho del asegurador. Así, la campaña no recibió una insistencia seria.

Desatendido por este lado, el asegurador se revolvió hacia las soluciones judiciales en las que no fué más feliz; la jurisprudencia casi constante consagra la interpretación liberal sostenida por el armador. Entonces el asegurador se vió impelido á un medio radical mucho más eficaz por infinitamente más lógico: revolviéndose resueltamente sobre el cargador, le amenazó con negarse á asegurar en adelante otra cosa que los riesgos provinientes rigurosamente de faltas náuticas entrando por su naturaleza en el caso de fortuna de mar, es decir, precisamente las responsabilidades limitadas admitidas por los conocimientos.

El cargador se encontró esta vez absolutamente descubierto y no vaciló en moverse; reclama hoy con energía la intervención legislativa que no llegó á hacérsele solicitar hace diez años, y habla muy fuerte para que se le conceda y se haga recaer así sobre la espalda del armador el peso del cual quieren desembarazarse los aseguradores.

Esta sucinta é imparcial exposición de hechos era útil para plantear exactamente la cuestión.

¿Quién tiene razón? ¿El cargador que pretende por el precio del flete y la prima de seguro estar garantizado de toda pérdida, el armador que afirma no poder transportar á buena cuenta más que á condición de *no ser su propio asegurador,* ó el asegurador cuya ambición comprensible es el limitar al mínimo su coeficiente de alea financiero? Probablemente un poco los tres, lo que equivale á decir que cada uno de ellos tiene su parte de sinrazón. Parece cierto que la cláusula de exención ha dado pretexto más de una vez á interpretaciones abusivas, y que el armador se ha puesto demasiado diligente al abrigo, detrás del principio de la pretendida libertad del contrato, para esquivar toda responsabilidad. Este exceso es reconocido por los mismos armadores, que no se han negado á un compromiso de tramitaciones con el fin de llegar á un acuerdo equitativo. Se han cambiado puntos de vista oficiales, se han reunido Congresos para solucionar la cuestión á lo mejor de los intereses de todos. Desgraciadamente no ha prosperado hasta el día.

En el artículo que consagramos á la cuestión en 18 de Julio, emitíamos el deseo y la esperanza de ver realizada la inteligencia sin recurrir á la intervención del Estado, siempre tan peligrosa en materia de comercio y de industria. Parece bien desgraciadamente que, por el lado de los cargadores, aferrados en la idea de la intervención legislativa, aquella deseable inteligencia sea difícilmente realizable.

Los cargadores, suprimiendo toda tramitación con los armadores, han emprendido nuevamente y con mayor energía, cerca de los Ministros competentes, de las Cámaras de Comercio y de los Sindicatos patronales, una campaña encaminada á obtener, tanto por medida administrativa como por medida legislativa, la imposición á los armadores franceses del principio de *la responsabilidad por las faltas que no sean las náuticas, cometidas por ellos, sus capitanes ó comisionados.*

Concíbese fácilmente que la cuestión así planteada agite singularmente á los armadores. No se trata aún de discutir el principio de la responsabilidad en sí misma. Lo grave está en que en la forma que se pretende imponerla, aun admitiendo que sea perfectamente justificada, no dejaría de constituir para el armador francés una carga que le colocaría en situación de inferioridad manifiesta enfrente del armador extranjero, que no podría estar alcanzado por la medida legislativa francesa tal como los cargadores querrían verla formulada. En efecto, los juristas más

Biblioteca Nacional de España

competentes consultados por los armadores están unánimes en expresar la opinión de que, en la forma en que está elaborada la proposición de los cargadores, no sabría alcanzar á los armadores extranjeros sin la introducción de cláusulas excesivas contrarias á los usos de todas las naciones civilizadas. «No sé,—escribe el profesor Mr. Leon-Caen,—si hay en nuestras leyes ó en las de un pueblo civilizado, disposiciones de esta naturaleza.» Si un Ministro francés de la Justicia ó de Negocios extranjeros dejara votar un texto semejante, nuestros armadores se hallarían expuestos á verdaderas represalias, extremadamente perjudiciales á sus intereses. Sería infinitamente preferible empezar por provocar una inteligencia internacional acerca de la reforma de las cláusulas de exención de los conocimientos. Esta iniciativa tomada en Francia hallaría indudablemente un eco inmediato en los países vecinos. Basta para convencerse con leer los deseos expresados en diversas ocasiones por numerosas Cámaras de Comercio extranjeras, especialmente las de Hamburgo, de Bremen y de Lubeck, que han presentado á los poderes públicos alemanes una proposición de inteligencia internacional. Estas Cámaras de Comercio se han dado perfecta cuenta, y lo han manifestado en términos expresivos, de que toda obligación impuesta por una ley alemana á los armadores alemanes, sería directamente contraria á sus intereses nacionales. Hánse opuesto, en consecuencia, á preconizar la puesta en vigor de una legislación puramente alemana, y han sometido la realización de sus deseos á la condición previa de una inteligencia internacional.

Parece bien, reflexionando, que los comerciantes alemanes, se hallan en lo cierto obrando así, y nuestros comerciantes franceses harán bien imitándoles.

Si una inteligencia internacional precisa no generaliza las obligaciones que se pretende establecer en Francia, el armador francés se hallará en innegable inferioridad en frente de su concurrente extranjero.

Dícesenos que las obligaciones dictadas por la ley francesa serían aplicadas en nuestros puertos á todos indistintamente, extranjeros y franceses. ¿Es esto posible desde el punto de vista internacional? ¿Y aun admitiendo que lo fuera, qué resultaría inmediatamente? Sencillamente que estas obligaciones se resolverían fatalmente en mejoraciones de flete, que á su vez tendrían por efecto el desviar las mercancías de nuestros puertos franceses en provecho de los puertos vecinos y concurrentes. Marsella sería así sacrificada á Génova, Trieste y Barcelona; El Havre y Dunquerque á Amberes, Rotterdam, Hamburgo, etc. Esta desviación de flete se produciría tanto más seguramente cuanto los cargadores buscan ante todo y sobre todo la *baratura* del transporte, en lo que, por otra parte, tienen perfectamente razón.

Desde hace muchos años el flete baja constantemente, y la cláusula de *full néglicence* permanece de práctica constante. Sin duda que no habría dependido más que de los cargadores, la obtención cerca de los armadores de la aceptación de una responsabilidad más extensa, mediante el mantenimiento de los antiguos precios de flete que implicaban lo que podríamos llamar «una prima implícita de propio seguro». Pero han preferido negligentemente llevar su esfuerzo por el lado del envilecimiento de los precios. Han puesto á prueba la concurrencia, no para mejorar las cláusulas del conocimiento, sino para llegar á transportar á mejor cuenta. No es en la más grande seguridad sino en el menor precio, que finaliza lógicamente la concurrencia de los contratos concluidos con toda libertad cada día, en todo el mundo, entre cargadores y armadores.

El día en que se pretenda regular los transportes internacionales por una ley internacional, se llegará á singulares anomalías. ¿Que sucederá en nuestros puertos? De dos cosas, una: ó la aumentación del flete, corolario lógico de las obligaciones impuestas, alejará la mercancía, ó bien, y es lo menos probable, los armadores franceses se resignarán á aceptar el mismo precio de flete que el vecino para una responsabilidad más grande. En los dos casos el interés francés sería sacrificado, sin que se distinga bien, además de esto, lo que ganarían los cargadores con la decadencia de nuestros puertos.

No sería de todo punto lo mismo si ante todo recayera una inteligencia internacional para imponer á todos obligaciones idénticas, pues si éstas debían traducirse por una elevación de los fletes, cuando menos esta elevación sería general. Solamente en este último caso,—y es bajo esta reflexión que querríamos concluir,—no vemos todavía bien lo que el cargador ganaría con la reforma. Es, en fin de cuenta, y en todos los casos, el que experimentaría las consecuencias.

Puede ser que lo más prudente hubiera sido después de todo atenerse á la fórmula actual, que tiene sus ventajas,—la de la baratura sobre todo,—si también tiene los inconvenientes de la inseguridad. Estos últimos hubiera sido ciertamente más sencillo remediarlos al cargador recurriendo á una pequeña sobreprima de seguro, cubriendo completamente los riesgos en cuestión: más vale pagar barato el transporte y algo más el seguro. Y aun le habría sido posible sin duda, reflexionando bien, obtener pura y simplemente la continuación de los usos anteriores, pues en realidad las Compañías de seguros no parecen haber ejecutado casi hasta aquí la amenaza que habían lanzado colectivamente de cesar el seguro de dichos riesgos. Y esta amenaza no presenta en el fondo más que muy justa la gravedad que los cargadores han querido acordarle para causar estado en sus reivindicaciones.

Nosotros vamos más lejos. El día en que el asegurador tuviera la imprudencia de colocar su amenaza en ejecución, los cargadores son bastante numerosos y sobre todo están bastante solidariamente unidos para abstenerse de él, que cuando una colectividad es también importante, rica, compacta y disciplinada, el principio del seguro

Biblioteca Nacional de España

mutuo directo es el más eficaz y el más ventajoso. Y no sería después de todo en este orden de ideas la peor de las soluciones; que ya dijo el fabulista «no confíes más que en ti mismo». Los cargadores puede que hagan bien meditando el aforismo antes de alucinarse por el funesto camino de una intervención legislativa, cuyos inconvenientes saltan á todos los ojos, pero cuyas ventajas, por el contrario, si son muy visibles cuando se trata del asegurador que la ha sugerido, apenas si son perceptibles ni aun al microscopio, para el cargador como también para el armador, que la rehusan.

Reembalaje y precinto de paquetes postales.

El Ministerio de Hacienda está entendiendo actualmente, entre otras peticiones de la Cámara de Comercio de Madrid, en una relativa á la substitución del precinto de cuerda ó bramante y plomo que se viene aplicando á los paquetes postales internacionales, por una faja de papel conteniendo la mención *Cierre*. En una palabra: se preconiza el sistema de precintos de papel que hace ya algunos años adoptara la Compañía del Norte para todos los bultos en general en los que estuviera indicada ó aconsejada esta precaución de la Compañía. Nuestros lectores habrán tenido repetidas ocasiones de conocer el sistema de precintos de que se trata, y asimismo de reconocer su perfecta inutilidad.

Huelga decir que la Hacienda se desentiende de todo. Ella argumenta, como de costumbre, que su misión no es otra que la de aforar y cobrar. Y no debiera de ser así; porque si el servicio aduanero no concurriera, los paquetes llegarían al destino cerrados y lacrados ó precintados, como los expidiera el remitente. Luego el servicio aduanero es el que determina la apertura de los bultos, la rotura de sus precintos; se procede á un reconocimiento ó examen única y exclusivamente para el servicio aduanero, y así el reembalaje y acondicionamiento exterior de los paquetes, después de surtidos los efectos aduaneros, este servicio aduanero debiera verificarlo y en condiciones que los paquetes vinieran á quedar punto menos que en la misma satisfactoria situación que antes de su apertura.

Pero siempre se ha desentendido la Hacienda y no iba á obrar ahora de distinta manera. Ha trasladado la solicitud de la Cámara de Comercio de Madrid á las Compañías de ferrocarriles.

En este punto hay que reconocer que las Compañías citadas estarían también en situación de desentenderse de todo. Porque al efectuar ellas, por delegación del Ministerio de la Gobernación, el servicio de paquetes postales, ninguna obligación contrajeron, ni se les impuso otra cosa que el cumplimiento de las formalidades aduaneras. Y la módica comisión de diez céntimos que tienen asignada por este concepto, ni comprende ni es lógico que pueda comprender un servicio de nuevo embalaje ó de habilitación del primitivo, un acondicionamiento que corrija todos los inconvenientes de la apertura para el servicio aduanero. Y el porte de 0'75 á repartir entre todas las Compañías españolas participantes en el servicio tampoco tiene nada de espléndido para permitirse desembolsos en un acabado reembalaje de los paquetes á su devolución por la Aduana.

Pues á pesar de todo las Compañías, sin tener ninguna obligación para ello, hay que reconocerlo, no se atrevieron á cursar los paquetes postales tal como quedaban después del reconocimiento aduanero y acordaron reprecintarlos por medio de bramante y plomo, operación que les supone apreciables gastos de material y personal de los que no se reintegran.

Este procedimiento es el que la Cámara de Comercio de Madrid solicita del Ministro de Hacienda que se substituya, y de cual solicitud se ha limitado el Ministro á dar traslado á las Compañías de ferrocarriles.

La banda de papel que hace años adoptó el Norte para los bultos en general, la aplicó asimismo á los paquetes postales. Y fué á instancia del Círculo de la Unión Mercantil que se renunció á este procedimiento, volviendo al de la cuerda y el sello de plomo. De manera que lo que el Círculo de la Unión gestionó para que se abandonara, volviendo al sistema actual, quiere la Cámara de Comercio que se adopte proscribiendo lo que la otra entidad defendiera y consiguiera.

Dejando aparte estas peticiones tan diametralmente opuestas en dos entidades que legítimamente ostentan la representación del comercio, pasemos á examinar cuál de los dos sistemas se recomienda preferentemente. En primer lugar, los paquetes postales afectan variadísimas formas regulares é irregulares: desde la pequeña cajita con medicamentos, por ejemplo, hasta la caja de las dimensiones máximas consentidas, conteniendo plumas para sombreros, por otro ejemplo. Un solo tipo de faja no satisfaría, y habría que disponer de toda una serie de ellas para emplear las verdaderamente adecuadas. El bramante y el plomo, se adaptan á cualesquiera que sea la forma del paquete. La faja de papel, ni sujeta, ni presenta consistencia; cuando lo que conviene al reembalaje de los bultos es que éstos queden bien atados y contenidos. La faja de papel puede despegarse por sí sola ó ser despegada intencionadamente volviendo á ser pegada y cubriendo así precisamente cualquier hecho de los que con ella quieren evitarse. El precinto de bramante bien colocado no presenta estos inconvenientes. Por último: la faja de papel se roza, se rompe facilísimamente con la manipulación á que tienen que estar sometidos los paquetes postales, cosa que no sucede con el otro sistema de precintos, y si á la tal banda de papel se le daban todos los caracteres de precinto, el mero hecho de hallarse rota, cuando es tan fácil, crearía un derecho al reconocimiento á la llegada, hubiera ó no hubiera irregularidad, y no hay manera de realizar un servicio en condiciones tan poco prácticas. Es

Biblioteca Nacional de España

decir; que no apreciamos ninguna ventaja en la banda de papel, y mucho menos mayores ó mejores que con el procedimiento de la cuerda y el plomo. En igual forma opinaría el Círculo de la Unión Mercantil, cuando solicitó y consiguió desterrar el sistema que ahora vuelve á pedirse por otra entidad distinta.

No se trata con todo más que de evitar las sustracciones que nuestras Compañías de ferrocarriles pretenden que se hallan muy aminoradas y que proceden en su mayoría de los servicios ajenos á los ferrocarriles españoles, en lo cual creemos que tienen bastante razón. La generalidad de los receptores de paquetes postales tienen formada su opinión acerca de dónde ocurren las sustracciones. No hay que olvidar que en el transporte desde las fronteras de Irún y Portbou á los principales puntos receptores ó de tránsito (Madrid, Barcelona, Valencia), se emplean grandes cestones en donde se colocan los paquetes cerrados bajo llave.

Se ha pensado en la adopción de unas bolsas especiales, habilitadas con agujeros por donde se introduciría una cuerda que se precintaría en su atadura ó reunión de los extremos. Tampoco se recomienda el procedimiento; porque habría que disponer de una verdadera serie de bolsas, de todos los tamaños, y aun así aquéllas no se adaptarían á las variadas formas de los paquetes, siguiéndose de aquí roturas que harían inútil el procedimiento. Esto aparte de que para ser eficaz el nuevo envoltorio debería de ser de tela, pues de papel aun siendo resistente no ofrecería seguridades; y dicho está que tal nuevo reembalaje resultaría caro, á cuyos gastos deberían conformarse los receptores de todas partes; porque paquetes postales no se reciben únicamente en Madrid, y la Cámara de Comercio de esta Corte, aun suponiéndola conforme en aceptar el recargo que resultara, no ostenta la representación de todos los receptores españoles. La economía del paquete postal desaparecería agregándole unos gastos elevados de reembalaje.

No obstante todo, debiera hallarse un medio que garantizara la integridad de la mercancía después del reconocimiento aduanero; y nosotros insistiremos siempre en que en el medio á adoptar debe tener principal intervención la Aduana, de manera que siempre aparezca en la prosecución del transporte que los paquetes tal como viajan es como salieron de dicho reconocimiento aduanero. Debiera hallarse procedimiento que no costando más de 15 á 20 céntimos por paquete, é interviniendo en aquél las Aduanas y las Compañías de ferrocarriles, ofrecieran la debida seguridad.

Suponemos que la Hacienda se negará á todo.

Desconocemos la finalidad que tendrá la tramitación actualmente en curso acerca de las bandas de papel, sistema en el que nosotros no descubrimos eficacia alguna.

ASUNTOS VARIOS

Anuncios en la «Gaceta».—Como continuación al artículo que dedicamos en la última edición, relativo á la publicidad de los balances de las Sociedades anónimas en la *Gaceta*, cabe que digamos hoy que el Ministerio de Hacienda, secundando al de Gobernación, acaba de expedir una R. O. con fecha 25 del finado Septiembre, disponiendo que á los agentes, préviamente designados por el concesionario de la *Gaceta* para cada provincia, se les reconozcan todas las atribuciones y facultades propias de los de Hacienda, y que se entienda que la facultad de incoar procedimientos por la vía de apremio, contra los que se hallen en descubierto, sólo se refiere á los que sean deudores por el concepto de anuncios y subscripciones, unos y otras de carácter obligatorio.

Todo esto está en su lugar, respecto del que esté subscrito á la *Gaceta* y no pague la subscrición, ó haya hecho publicar anuncios en ella y no los satisfaga. Pero como se le dé otro alcance á la R. O., ya tendremos planteado el supuesto negocio perseguido. ¿Se entenderán morosas las Sociedades anónimas que, por venir obligadas á publicar sus balances, no lo hagan? En tal concepto, ¿qué reclamaciones se intentarán contra ellas? ¿Fijará el concesionario mismo el número de líneas que habría ocupado el anuncio del balance, y reclamará el importe sin haber prestado el servicio, sólo porque el art. 157 del Código de Comercio diga que las Sociedades anónimas publicarán sus balances?

Todo consiste, repetimos, en el alcance y la interpretación que quiera darse á estas Reales órdenes que se están expidiendo, saliendo á la defensa del concesionario de la *Gaceta*. Nos vamos temiendo que en estas disposiciones se va á pretender que se dice lo que no se dice ni puede decirse. Y habiendo el negocio á la vuelta, creemos que las Sociedades anónimas no deben olvidar que, si bien tienen la obligación de publicar sus balances, ninguna penalidad hay establecida porque dejen de hacerlo, y no verificándolo, tampoco sabríamos cómo podría reputárselas morosas en el pago de unos anuncios, por obligatorios que sean, que no han llegado á publicarse.

Antecedentes comerciales.—El Ministerio de Estado ya ha contestado á la R. O. que, con fecha 11 del pasado Septiembre, le dirigiera el de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, reivindicando la remisión directa á este último, por el cuerpo consular de España en el extranjero, de los informes, Memorias y noticias que en materia comercial posean, y el cumplimiento por aquél de las instrucciones y encargos que por dicho Ministerio de Comercio se le confiaran. Dentro del apresuramiento en la contestación, el Ministro de Estado ha replicado, por otra R. O. de 25 del mismo mes, que está completamente dispuesto á satisfacer los de-

Biblioteca Nacional de España

seos de su colega; pero todo por la intermediación de su Ministerio, procedimiento que será un tanto más laborioso, pero que encaja perfectamente con la buena organización.

Cereales exóticos.—En el pasado mes de Agosto se han despachado en las Aduanas nacionales de la península é islas Baleares, las siguientes cantidades de cereales exóticos:

Trigo.—15.597 tons., procedentes de Taganrog, Buenos Aires, Nicolaieff, Ghenitchesk y Liverpool, entradas por Barcelona principalmente, y además por Valencia, Tarragona, Avilés y Gijón. En Agosto de 1902 se importaron 393 tons. de trigo únicamente, y la comparación es, pues, abrumadora.

Cebada.—1.791 tons., procedentes de Taganrog, Ghenitchesk, Orán, Tánger, Mazagán, Melilla y Gibraltar, entradas principalmente por Almería y además por Barcelona, Málaga, Algeciras y Cádiz. No hubo importación en Agosto de 1902.

Centeno.—No hubo importación y tampoco en Agosto de 1902.

Maíz.—8.212 tons., procedentes de Buenos Aires, Marsella, Ghenischesk, Rosario de Santa Fe, Liverpool, Argel, Nantes y Amberes, introducidas principalmente por Pasajes, Santander, Avilés, Barcelona y Valencia, y además por Cartagena, Alicante, Almería, Palma, Gijón, Bilbao, Coruña y Vigo. En Agosto de 1902, se importaron 5.228 tons.

En conjunto, se han introducido en Agosto de 1903, 25.600 tons., contra 5.621 en igual mes de 1902; diferencia, 19.979 tons., que buen ingreso aduanero habrán proporcionado al Tesoro, pero infinitamente más representa el dinero que tendrá que salir del país para pago de tan respetable cantidad de cereales exóticos.

Circulación del pimentón.—Como consecuencia de la R. O. de 25 de Agosto último, que oportunamente publicamos, relativa á la circulación del pimentón, las Compañías de ferrocarriles han comunicado instrucciones á sus estaciones, en el sentido de que, puesto que los exportadores del pimentón deben entregar muestras á las autoridades gubernativas para que sean analizadas y acreditada la pureza del género cuando no lleve mezcla, se entenderá, desde luego, que en toda expedición de pimentón debe exigirse al remitente la presentación del certificado con el resultado del análisis, acompañando este documento á la remesa para no entorpecer ni dificultar su circulación, y entregándole en el punto de llegada al consignatario de la mercancía. Sin este certificado no se admitirá la expedición al transporte, y la estación de facturación tendrá el cuidado de estampar el cajetín que se utiliza para las guías ordinarias, expresando la fecha y el número de la partida á que dicho documento pertenezca.

Tranvía eléctrico de Anglés á Breda.—Por disposición de la Dirección de Obras públicas de 5 del pasado, publicada el 22, se ha autorizado á D. Gumersindo de Cosso para que, en el término de dos años, pueda verificar los estudios de un tranvía eléctrico de Anglés á Breda pasando por los pueblos de S. Pedro de Osor, S. Hilario Sacalm y Arbucias. Hé aquí un tranvía que no será de tan malos resultados; serviría el importante y frecuentadísimo balneario de S. Hilario Sacalm, y sobre todo al arrancar de Breda en la línea general de Barcelona á la frontera y terminar en Anglés sobre la línea de Olot á Gerona, introduciría una notable reducción de recorrido entre la capital del principado y la importante población fabril de Olot. De Breda á Anglés por el actual itinerario hay 58 kilóms.; y por la nueva línea podría haber de 30 á 35.

Publicidad y discusión de nuevas tarifas.

Mercancías varias.—En esta fecha empieza á regir la importante tarifa esp. N. C. Z. número 5, p. v., combinada entre las Compañías del Norte, de Madrid á Cáceres y á Portugal y Oeste y de Medina á Zamora y Orense á Vigo, estableciendo precios reducidos que varían entre 26 y 71'50 ptas. por ton. según clases de mercancías, desde Pontevedra, Vigo, Valença do Minho y Coruña á las de Zamora, Salamanca, Béjar y Plasencia-ciudad, ó viceversa. Devengan el precio de 26 ptas.; cemento, fosfatos y metales viejos, por v. de 10 tons.; el de 33, asfalto en polvo ó en panes, por v. de 10 tons.; el de 33'50, acero y zinc viejos y tubos de hierro, por v. de 10; el de 35, maderas de construcción por v. de 9; el de 35'50, alquitrán, brea, mármoles en bruto y resinas, por v. de 8, y trapos viejos para industria, por v. de 7; el de 36, caparrosa, por v. de 10, cloruro de cal, hierro fundido por v. de 10, madera para toneles por v. de 8, perdigones y plomo en bruto por v. de 10, sosa cáustica, silicatos y tubos de plomo, por v. de 10; el de 37, albayalde y minio, por v. de 10; el de 39, columnas de hierro y hierro en lingotes, flejes, barras, chapas, planchas, de V. y T. y piezas forjadas, por v. de 10, ocres por v. de 8, y railes y accesorios por v. de 10; el de 41, ácido por v. de 5, aguarrás por v. de 10, pastas para papel por v. de 8; el de 43, botellas de vidrio, vacías, por v. de 5; el de 43'50, cadenas y cables metálicos; el de 45, arroz por v. de 10 y clavazón; el de 45'50, estaño en bruto, galápagos, planchas ó barritas, maderas exóticas en bruto por v. de 10 y zinc en barras, galápagos y planchas; el de 46, acero en bruto, barras ó lingotes, por v. de 10; el de 47, cartón común, féculas para industria y papel común de impresión y embalaje, todo por v. de 8; el de 48'50, barriles vacíos servidos en transporte de cerveza, y cerveza por v. de 5; el de 51, camas de hierro embaladas, cobre en bruto, lingotes, barras ó planchas, grasas industriales por v. de 5, jabón común por v. de 6, latón en bruto, barras ú hojas, y utensilios de cocina; el de 52, albayalde, alambres, almidón; el de 53, áci-

Biblioteca Nacional de España

dos, bacalao, calderas de vapor, cáñamo en bruto, rama, rastrillado y en mazorcas, herramientas ordinarias, instrumentos agrícolas, jabón común, legumbres secas, maquinaria no pesando 3.000 kilogs. en masa indivisible, papel común para imprimir y de embalaje, pescados salados ahumados ó secos; el de 56, abacá en rama, cardado y en mazorcas, aceites de granas, semillas y pescados para industria, aguardientes del reino en pipas, barnices, betunes, bujías, carbón eléctrico, cartón común, cerveza, droguería común, espíritus industriales, grasas industriales, naftalina, productos químicos comunes, sémola, tampico; el de 60, abacá y cáñamo hilados para telares, carnes ahumadas ó saladas, exceptuando embutidos y jamones, cerrajería para puertas y ventanas, colores y pinturas comunes, maderas labradas ó torneadas de clase ordinaria para puertas, ventanas, persianas y sillas por v. de 6; el de 61, algodón hilado para telares, cacao, café, cápsulas metálicas para botellas, cervezas, conservas alimenticias en aceite, vinagre, salmuera y encurtidos, féculas alimenticias, lana sucia, lavada, peinada ó cardada por v. de 4, vidriería común; el de 66, azúcar; el de 68, alfombras, canela, cristalería hueca, plana y lunas sin azogar, galletas, lana sucia, lavada, peinada ó cardada; el de 69, aceites minerales, tabaco, té, tejidos que no sean de seda; el de 71'50, papel fino de escritorio y sobres.

Las estaciones intermedias disfrutarán de los precios indicados. En las remesas por vagón, carga y descarga por los interesados; posibilidad de exceder hasta el doble los plazos reglamentarios de expedición y transporte. Señalamos á las Compañías interesadas el error en que incurren fijando á la cerveza el precio de ptas. 61 y á la cerveza en botellas ó barriles el de 56.

Tarifas N. B. núm. 7 y B. M. N. A. núm. 1.—En la anterior edición indicamos las adiciones introducidas en estas tarifas.

Hé aquí cuales son las modificaciones:

Modificaciones.—Los conceptos aceite de coco y aceites de granas, semillas y pescados, para la industria, se sustituyen por el de aceites de coco, granas, palma, semillas y pescados para la industria; los ácidos pasan de la 7.ª y 10.ª á la 8.ª y 12.ª; el cargamento de 8 tons. en los aros de madera para pipería se reduce á 5; el asfalto, por vagón, pasa de la 10.ª á la 12.ª; la clasificación de los bastones queda establecida como sigue: bastones de madera, barnizados, para portiers, y anillas y remates de madera torneada para portiers, 3.ª; la clasificación de las botellas queda establecida así: botellas de vidrio ordinario para el transporte de vinos y otros líquidos, vacías y envasadas en cajas, barricas, jaulas, cuadros, sacos ó arpilleras, 6.ª, y las mismas á granel, en sacos ó arpilleras por v. de 5, 9.ª; el concepto camas de hierro (embaladas), queda ampliado así: ó forradas con paja ó crin; las cortezas para tenerías pasan de la 7.ª á la 9.ª, sin condición de cargamento, y de la 10.ª á la 12.ª, por vag. de 6 tons.; el cloruro de cal pasa de la 10.ª á la 12.ª; la clasificación de los cueros barnizados ó charolados, etc., se establece así: cueros barnizados ó charolados, chagrines, badanas y pieles mates. (En las declaraciones de expedición se expresará la especie de cueros que sean y no se admitirán nunca bajo la denominación de curtidos); la clasificación de las féculas queda anulada y substituida por ésta: féculas de todas clases, 6.ª, y por vagón de 8 tons., 8.ª; las heces de vino secas pasan de la 6.ª á la 9.ª, y por vag. de 5 tons., de la 7.ª á la 10.ª; en la paja común y de maíz se rebaja de 5 á 4 tons. el cargamento por vag.; el papel común para impresiones y de embalaje, por vagón de 8 tons., queda establecido así: papel común para impresiones, por vag. de 8, y papel de embalaje, por vag. de 6; el concepto ropas hechas, se amplía así: ropas hechas, incluso las prendas de vestir conocidas con el nombre de géneros de punto, tales como medias, calzoncillos, camisetas, etc.; la sosa cáustica pasa de la 8.ª á la 10.ª clase; el tártaro en bruto pasa de la 6.ª á la 9.ª, y por vag. de 5 tons., de la 7.ª á la 10.ª; las telas para toldos y envases, quedan expresadas así: telas gruesas ordinarias, de cáñamo ó yute, para sacos, toldos y arpilleras; al concepto tubos de cobre y de latón se adicionan los de estaño; los utensilios de cocina quedan expresados así: utensilios ó batería de cocina de todas clases y vajilla de hierro forjado ó fundido, con ó sin baño de porcelana, y otros efectos de fabricación similar, como palanganas, cubos y escupideras, sin condición de cargamento, ó por vag. de 5 toneladas cuando estos efectos se verifiquen, á granel, es decir, sin embalaje alguno ó con una simple envoltura de paja ó papel; y por último, la clasificación de la vidriera común, plana ó hueca, queda establecida en estos términos: vidriera común plana ó hueca, incluso las bombonas y los garrafones cubiertos de mimbre, envasada en cajas, barricas, jaulas ó cuadros; la misma á granel ó en fardos, por vag. de 5 tons. Se entenderá por *vidriería* común plana, el vidrio sencillo plano, sea liso ó estriado, incoloro ó del matiz verdoso natural y característico de este producto, excluyendo todo aquel que esté teñido ó adornado con talla, grabado, dibujo ó pintura, y por *vidriería común hueca,* toda clase de recipientes de vidrio ordinario, como vasos, botellas, frascos, porrones, retortas, etc., etc., garrafones, bombonas, damajuanas y sus similares, con ó sin cubierta de mimbre, así como los tubos para lámparas, campanas, fanales y otros artículos análogos, pero excluyendo todos los objetos tallados, moldeados, grabados, dibujados, pintados, teñidos ó adornados en cualquiera otra forma.

Piedra sílice.—Desde 1.° de Octubre se considerará ampliado el párrafo XL de la tarifa C. número 5 de la red catalana de M. Z. A., con el precio de ptas. 6'50 por ton. para la mercancía nombrada desde Picamoixons á Mataró. Vagón de 10 toneladas.

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

Biblioteca Nacional de España