

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

Pequeños paquetes internacionales.—El ferrocarril de Santander-Bilbao en 1902.—Recursos para Obras públicas.—Viajes circulares y tren de lujo.—Reservas por fragilidad.—Accidentes eléctricos.—Viajeros y equipajes por los puertos.—Asuntos varios.—Publicidad y discusión de nuevas tarifas: Rebajas excepcionales para los puertos del Cantábrico. Residuos de café. Cereales exóticos. Concesión y transferencia. Ferrocarriles del mundo. Mercancías en general en el Central Aragón. Mercancías diversas en la red de Cáceres. Vagones-algibes, vagones-cubas. Maderas, duelas, leñas. Alcoholes. Mineral de hierro. Melazas y sus residuos, y espumas. Adoquines, baldosas y baldosines de piedra-vidrio. Desincrustante para calderas.—Aceitunas para molienda.

Pequeños paquetes internacionales.

Importantes, en verdad, son los resultados que la Cámara de Comercio, de Madrid, ha logrado del Ministerio de Hacienda, relativamente á los transportes de pequeños envíos internacionales.

Sin modificar el servicio de paquetes postales, porque éste es consecuencia de un tratado internacional, con entera independencia de dicho servicio, que subsistirá tal cual se halla establecido, ya que para su reforma habría de intervenir el Ministerio de la Gobernación con las Compañías de ferrocarriles, y aquél con sus colegas de los demás países, y de esto nada se ha tratado, ni sería tan hacedero, van á introducirse modificaciones de todo punto prácticas y ventajosas.

En primer lugar, el procedimiento rápido y expedito que aplica la Hacienda al despacho de los paquetes hasta 3 kilogs., recibidos en régimen postal, se va á hacer extensivo, acentuándolo todavía, á los paquetes hasta 5 kilogs. En los postales, hasta 3 kilogs., aplicase la segunda columna del arancel sin necesidad de certificado de origen; lo mismo va á acordarse en beneficio de los nuevos paquetes hasta 5 kilogs. En los postales no se admite más agente de Aduanas en la frontera, que la Agencia Internacional de las Compañías; en el nuevo régimen, que pudiéramos lla-

mar de paquetes hasta 5 kilogs., podrá llenar las operaciones aduaneras cualquier comisionista, dándose así una satisfacción á los agentes de Aduanas, quejosos siempre de la exclusiva á favor de las Agencias internacionales en los paquetes postales, y quedando los consignatarios en entera libertad de servirse del intermediario que más les acomode. Naturalmente que la comisión de despacho, de los agentes particulares, no podrá imponerse tan económica de diez céntimos por paquete como perciben las Agencias internacionales en los postales hasta 3 kilogs. Pero ya cuidarán los agentes particulares de ser económicos en su percepción para asegurarse estas comisiones, laborando así por el empleo del nuevo procedimiento de envíos en lugar de la utilización del régimen postal.

La nueva creación de Hacienda, extendiendo á los paquetes, hasta 5 kilogs., las facilidades del rápido despacho por declaración verbal, sin exigir certificado de origen para la aplicación de la segunda columna del arancel, se armoniza con las creaciones especiales de transporte, hasta 5 kilogramos, que hay establecidas en el extranjero, por un lado, dentro de España, por otro. Así, en cuanto el nuevo servicio aduanero esté planteado, las remesas de pequeños envíos del extranjero á España, se harán, seguramente, hasta Portbou é Irún, por las tasas económicas de las tarifas de paquetes hasta 5 kilogs., consignando á los agentes de Aduanas establecidos en aquellas fronteras. Estos despacharán, en las Aduanas, bajo el régimen que va á innovarse, y luego reexpedirán al destino definitivo por la tarifa nacional de 1'65 por paquete hasta 5 kilogs.

De esta manera, el Ministerio de Hacienda ha solucionado con su creación especial en el despacho aduanero, la constante aspiración de que los paquetes postales se ampliaran hasta 5 kilogramos, sin haberse logrado ni siendo fácil lograrse. No resultará, en efectividad, servicio internacional oficial de paquetes postales hasta 5 kilogs.; pero indirectamente van á ser los mismos los resultados.

A las Compañías de ferrocarriles no les sabrá

mal, ¡ni mucho menos!, el nuevo procedimiento de pequeños envíos internacionales, y así todos podrán estar satisfechos: los Agentes de Aduanas, las Compañías y los receptores.

Lo importante es que el Ministerio de Hacienda no retarde el planteamiento del servicio especial aduanero de los paquetes hasta 5 kilos.

Según nuestros informes, el Real decreto se halla redactado y dispuesto para la firma del Rey. Así, poco va á tardar en implantarse la satisfactoria y beneficiosa reforma, que bien merece agradecimiento á la Cámara de Comercio de Madrid y al Ministro de Hacienda, que en esta ocasión ha hecho una cosa buena y rápidamente.

El ferrocarril de Santander-Bilbao en 1902

Con decir, de buenas á primeras, que el beneficio líquido de la explotación ascendió á pesetas 1.003.151'27, representando un dividendo para las acciones de 8'025 por 100, estará hecho el mejor elogio de este ferrocarril, así como de su administración. Raro es el camino de hierro en España que ofrezca semejantes resultados. Y como la entidad que lo dirige tiene en todo el don del acierto, hay fundados motivos de esperar que los resultados sean todavía mucho más satisfactorios.

Recordemos los orígenes de esta explotación ferroviaria, que ocupa hoy un lugar preeminente en los caminos de hierro españoles. Funcionaba por el lado de Santander la pequeña línea de ancho normal de Santander á Solares; y por el lado de Bilbao, el ferrocarril de vía estrecha del Cadagua (Zorroza á Valmaseda). Constituyóse la Compañía del ferrocarril Santander-Bilbao, fusionando aquellas dos, convirtiendo en vía estrecha la de Solares, construyendo entre la una y la otra, prolongando desde Zorroza á Bilbao, adquiriendo de Bilbao á las Arenas y de aquí á Plencia, construyendo actualmente la línea de la Industrial á Azbarren y el ramal de El Matico á La Esperanza, determinando ó contribuyendo á la construcción del ferrocarril de Astillero á Ontaneda y del de Castro-Urdiales. Todo esto se ha sucedido en bien pocos años.

En la línea principal de Santander á Bilbao se han ampliado en 1902 las estaciones de Iráuregui y Zaramillo, para la mejor explotación minera; lo propio la de Zamaya, para llegar al muelle de la Sociedad minera *Laurak-Bat*; se han perfeccionado las instalaciones para el servicio del ramal de las fábricas de la Nueva Montaña con la dársena de Maliaño; ha reformado la Compañía su embarcadero de Treto para el mejor servicio de los minerales de Carasa y el atraque de los vapores Zarcetas que combinan con la Compañía; se le ha concedido un cargadero en la ría del Astillero, y prosigue los trabajos de la doble vía entre Bilbao y Santa Agueda (7 kilóms.)

En la línea de la Industrial á Azbarren están terminadas las obras de la sección del Arroyo Urista á la entrada del túnel de Ollargan, permiti-

tiendo comenzar los transportes de minerales de Monte-Fuerte. La Compañía espera que en el año próximo se inaugure el empalme con el ferrocarril de Bilbao á Durango, Zumárraga y San Sebastián, uno de los acontecimientos más señalados en la vida constantemente progresiva y de nuevos vuelos de la Compañía de Santander á Bilbao.

En la línea de Bilbao á Las Arenas, que hay que recordar la situación á que había llegado, hay que admirar también el estado en que la ha colocado la Compañía de Santander, hoy propietaria, perfeccionando la vía, ensanchando y construyendo instalaciones, embelleciendo las estaciones, implantando trenes rápidos, afectando material norteamericano, transformándola, en una palabra, hasta el punto de que lo que era una ruina acabada está siendo objeto de doble vía, adelantadísima ya entre las Arenas y el kilómetro 8.⁶³⁰. Lo propio puede decirse de esta transformación en la línea de Las Arenas á Plencia.

El ramal de El Matico á La Esperanza, que tanto ha de robustecer el tráfico en las líneas Bilbao-Las Arenas-Plencia, confía inaugurarle la Compañía dentro de siete ú ocho meses.

La Compañía impulsará la construcción de viviendas económicas para sus obreros en los terrenos que al efecto ha comprado en el ensanche de Bilbao; proyecta la construcción de otras viviendas en Las Arenas. Se preocupa de ultimar la Sociedad cooperativa para el suministro de comestibles á su personal; y está aguardando la resolución superior acerca del emplazamiento de la nueva y definitiva estación de Santander, uno de los motivos del reciente viaje á esta capital del Director de Obras públicas. La solución que ante todo reuna las líneas que han de ser de Oviedo á Santander con la que es de Santander á Bilbao, ambas de un mismo ancho, en el más inmediato contacto con la del Norte, será la mejor, y ya es hora de que recaiga.

En fin de 1902 era el material móvil de la Compañía: 34 locomotoras; 79 coches de bogies y 24 ordinarios; 9 furgones de bogies y 9 ordinarios; 34 vagones diversos de bogies de 15 y 18 tons. y 556 vagones diversos.

En las líneas de Santander á Bilbao se efectuaron 18.589 trenes, con aumento de 868 sobre 1901, recorriendo 733.325 kilóms. ó sean 25.014 más que en el año anterior. Se transportaron 61.059 viajeros en 1.^a (4'31 por 100), 183.058 en 2.^a (12'94 por 100) y 1.170.814 en 3.^a (82'75 por 100), en total 1.414.931 (promedio diario 3.876), con aumento de 81.039 sobre 1901. Produjeron los viajeros pesetas 1.601.296'13 (promedio diario 4.387'11) ó sean 1'13 término medio por viajero, siendo el aumento sobre 1901 de ptas. 102.673'23. Las mercancías de todas clases estuvieron representadas por 569.204 tons., con aumento de 206.203 sobre 1901, habiendo producido pesetas 1.390.700'81 (2'45 por ton., término medio); aumento sobre 1901, ptas. 206.203. De los ganados se obtuvieron ptas. 35.526'12 y de varios conceptos 242.589'84. Productos generales del

tráfico de las líneas Santander-Bilbao, pesetas 3.270.113'10, ó sean 8.959'21 promedio diario y 24.587'31 por kilóm. de vía. Aumento sobre 1901, pesetas 366.884'26. Ascendieron los gastos de explotación á ptas. 1.416.667'05 (21.675'74 más que en 1901), siendo pues el coeficiente de explotación de 43'32 por 100. El producto líquido ha sido de 1.853.446'05 (13.935'69 por kilóm. de vía), con aumento de 345.208'52 sobre 1901.

En las líneas de Bilbao á Las Arenas y Plencia se efectuaron 25.798 trenes, que recorrieron 322.714 kilóms. Se transportaron 242.369 viajeros en 1.^a (23'56 por 100) y 786.517 en 2.^a (76'44 por 100), en total 1.028.886, produciendo pesetas 302.089'49 ó sean 827'64 promedio diario y 0'293 por viajero. Las mercancías de todas clases fueron 48.404 tons., que produjeron ptas. 67.655'55 ó sean 1'39 por ton. De los ganados se obtuvieron ptas. 2.060'02 y de varios conceptos 27.800'02. Total de productos ptas. 399.605'08 (con aumento de 95.729'54 sobre 1901), ó sean ptas. 15.369'43 por kilóm. de vía. Los gastos de la explotación ascendieron á ptas. 325.743'49 (35.330'25 más que en 1901), siendo el coeficiente de 81'51 por 100. El producto líquido fué de ptas. 73.861'59 (2.840'83 por kilóm.), con aumento de 60.399'29 sobre 1901. Aumentando 5.150'27 de productos ajenos al tráfico, se llegó á un líquido general en las líneas de Bilbao á las Arenas y Plencia de pesetas 79.011'86.

Sumando los productos líquidos de las líneas Santander-Bilbao-Las Arenas-Plencia, 8.809'08 de beneficios sobrantes de ejercicios anteriores, y 21.404'22 de productos por telefonemas, alquileres, ventas de terrenos y materiales y cupones caducados, se llegó á una disponibilidad de pesetas 1.962.671'21. Deduciendo 849.037 para el servicio de obligaciones y otras cargas y 110.482'50 para fondo de reserva, quedaron 1.003.151'27, de las que se repartieron á los accionistas 500.000 á cuenta (4 por 100), quedando por aplicar otras 503.151'27 (otro 4'025 por 100).

Repetiremos lo que dijimos al principio. Estas cifras son el mejor elogio de la bondad del negocio y de la Administración de la Compañía.

RECURSOS PARA OBRAS PÚBLICAS

Complemento del último R. D. de Obras públicas, es otro de Hacienda, de 24 del pasado, modificando varios artículos del presupuesto del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.

Se aumentan, por un lado, 1.496.318'88 ptas., y se rebajan por otro 1.586.318'88, obteniéndose todavía un beneficio de 90.000 pesetas.

En los gastos de las granjas experimentales se pasa de 308.750 á 408.750, aumentándose 100.000 pesetas. En dietas, indemnizaciones, etc., del personal agronómico, se rebajan 30.000. En adquisición de ganados selectos, se pasa de 50 á 75.000 ptas.; aumento, 25.000. En estudio y extin-

ción de otras plagas que las de filoxera y la langosta, se suprimen las 10.000 ptas. fijadas.

En personal de Industria y Comercio, se pasa de 97.000 á 147.000 ptas. con aumento de 50.000, y para pensiones y gastos de obreros se crean 140.000.

En gastos de la oficina central de aprovechamiento de aguas, se crean 2.000 pesetas.

En carreteras, material de estudios y obras nuevas, se pasa de 16.535.000 á 17.139.318'88, aumento 604.318'88, influido naturalmente por los caminos vecinales. En arbolado y viveros se bajan 8.000 pesetas.

En subvenciones á ferrocarriles, se baja de 3.395.542'70 á 2.395.542'70; disminución, un millón.

En material de estudios de aprovechamiento de aguas, pásase de 100.000 á 150.000 pesetas; aumento, 50.000. En obras de defensa y encauzamiento de ríos, etc., se reducen 228.318'88 pesetas, y por contra se aumentan 525.000, pasando de 75.000 á 600.000 en obras nuevas de canales y pantanos que podrán emprenderse. Por último, en expropiaciones y subvenciones á otros canales y pantanos, se rebajan unas y se suprimen otras, ascendiendo la rebaja á 310.000 pesetas.

Con la disponibilidad de 1.496.318 ptas., á que ha conseguido llegar el Ministro de Obras públicas, rebajando aquí y allá de su presupuesto, tiene para empezar á atender á sus proyectos, condensados en el articulado del Real decreto que transmitimos en la edición anterior.

VIAJES CIRCULARES Y TREN DE LUJO

Siquiera hasta ahora no hayan dado resultados dignos de llamar todavía la atención, por lo importantes, las creaciones ensayadas y alguna existente todavía para desarrollar el tráfico de viajeros entre Francia y Argelia en tránsito por España, las diversas entidades porteadoras que concurren no desmayan, y á fuerza de proponerse crear este tráfico, mucho será que no lo logren.

Es sabido que actualmente existen los dos itinerarios siguientes de viajes circulares por Francia, España y Argelia, cuyos billetes expenden las Agencias de la Transatlántica francesa:

1.^o París, Marsella, Argel, Orán, Cartagena, Toledo, Aranjuez, Madrid-Atocha, Madrid-Príncipe Pío, Irún, Hendaya, Burdeos, París. En 1.^a clase cuesta 274'50 frs. los recorridos extranjeros y 98'35 ptas. los españoles; y en 2.^a, 202'05 y 75'15, respectivamente.

2.^o París, Marsella, Argel, Orán, Cartagena, Chinchilla, Valencia, Tarragona, Barcelona, Cerbère, Cette, París. En 1.^a clase cuesta 285'55 francos los recorridos extranjeros y 76'70 pesetas los españoles, y en 2.^a, 210'75 y 56, respectivamente.

Pues bien: para completar la combinación, armonizando las facilidades de precios con los servicios rápidos y de lujo que hay creados en la

mayor parte de las líneas ferroviarias, las Compañías extranjeras, comprendida la Transatlántica francesa, y las españolas, han llegado á una inteligencia para el establecimiento de un tercer itinerario de viaje circular por Francia, España, Argelia, Sicilia é Italia, cuyo desarrollo es el siguiente.

París, Gijón, Mâcon, Bourg, Culoz, Modane, Turín, Génova, Pisa, Roma, Nápoles, Paola, Reggio di Calabria, Messina, Catana, Caltamisetta, Girgenti, Palermo, Túnez, Kroubs, Constantina, El Guerard, Biskra, Argel, El Gnerro, Orán, Cartagena, Chinchilla, Valencia, Tarragona, Barcelona, Cèrbère, Cette, Marsella, París.

Los billetes para este itinerario, que según nuestros informes se halla sometido ya á la aprobación del Gobierno, costarán frs. 274'50 y pesetas 98'35 en 1.ª clase, y frs. 202'05 y pesetas 75'15 en 2.ª

La creación no sería completa sino fuera acompañada de otra en el servicio de trenes, y de esto se están ocupando actualmente las Compañías, habiendo todas las probabilidades de que se establezca un tren rápido de lujo entre París y Cartagena, por Barcelona y Valencia.

Con estas facilidades de precios y de servicios, es de esperar que al cabo del tiempo natural se obtenga un buen resultado.

La adhesión de los ferrocarriles portugueses á los itinerarios de viajes circulares facultativos por España será un hecho dentro de poco, pues ya este asunto se halla sometido á la aprobación del Gobierno para plantear la ampliación en cuanto aquélla recaiga. Los citados viajes serán, pues, hispano-portugueses.

RESERVAS POR FRAGILIDAD

Se han producido protestas contra la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, porque en las remesas de aguardientes en bombonas ó garrafonos, hace sus salvedades al admitir á la facturación á propósito de la fragilidad de los envases. Naturalmente, á seguida se ha atribuido la exigencia al propósito de eludir la responsabilidad en las averías por negligencia ó imprevisión de la Empresa en el transporte. Los bultos en sí mismos no son propensos á accidente alguno; no cabe más que el mal servicio, y á sancionarlo, á ponerse á cubierto de él, ha ido dirigida la medida que se dice tomada por el Mediodía. Esta es la argumentación.

No sabemos nosotros que la Compañía haya creado cosa nueva alguna; sabemos en cambio que existen preceptos legales autorizando á todas las Compañías para hacer salvedades en los talones-resguardos cuando los envases no sean suficientes á resguardar, preservar ó asegurar el contenido. ¿Llenan estas condiciones las damajuanas ó garrafas? ¿Son, además, perfectamente bastan-

te envase, teniendo en cuenta las manipulaciones que han de experimentar en las diversas operaciones del transporte, para permitir el cargue en unión ó contacto con otras mercancías, siempre siendo objeto del debido cuidado en su tratamiento, pero teniendo en cuenta también que no se les van á afectar vagones especiales y exclusivos? Esto es lo que hay que examinar y puntualizar.

Nosotros creemos saber qué, damajuanas ó garrafonos depositados en los almacenes de las estaciones, en expectativa de expedición ó de retirada por los consignatarios, sin ponerles mano nadie, han estallado en verano por efecto del calor, se han quebrado ó rajado en invierno por efecto del frío. Ocasión hemos tenido también de examinar bombonas *accidentadas*, apreciando defectos de fabricación, espesor más delgado en unas partes que en otras, huecos ó sopladuras, que han explicado perfectamente que sin dolo ó incuria en el tratamiento, se haya producido la rotura, quebradura ó estallido por la acción del calor, del frío ó las corrientes del aire.

En esta situación, ¿es pretendible que las Compañías de ferrocarriles no hagan salvedad alguna y que carguen con las responsabilidades por incidencias que radiquen en defectuosidad ó vicio propio de los envases? Si estas circunstancias concurren, nosotros opinamos que las Compañías se hallarán dentro de los preceptos legales haciendo sus salvedades al acto de la facturación, y que no es protestable su natural oposición á pechar con consecuencias que les son completamente ajenas.

ACCIDENTES ELÉCTRICOS

A raíz del reciente sensible accidente ocurrido en esta capital, en el que halló instantánea muerte una infeliz mujer y se corrió el riesgo de mayor número de desgracias, el señor Ministro de Obras públicas, que no anda perezoso en disponer así que hay motivo para ello, expidió con fecha 10 del pasado una R. O. al Ministerio de la Gobernación, disponiendo:

1.º Que se ordene á los agentes y entidades dependientes del Ministerio de la Gobernación y encargados de inspeccionar las instalaciones de tranvías eléctricos, exijan con la mayor severidad que en los cruces de los cables de trabajo de aquéllos con las líneas telegráficas ó telefónicas se establezcan y conserven, con el esmero necesario para asegurar su eficacia, los medios de defensa de los referidos cables de trabajo indicados en el art. 30 del Reglamento sobre instalaciones eléctricas.

Y 2.º Que se haga presente al Ministerio de la Gobernación la conveniencia de que por el mismo se haga extensiva la orden á que se refiere el número anterior á las instalaciones de tranvías cuya inspección corre á cargo de las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos, así como de que, en todos los casos, en los cruces de los

cables de trabajo de los tranvías con los hilos telegráficos y telefónicos, se adopten, con respecto á estos últimos, las precauciones prevenidas en el mismo artículo de la disposición citada.

En los arts. 30 y 31 del Reglamento á que se alude, se comprendieron literalmente las conclusiones de la Comisión de personas notables y de reconocida competencia (el Sr. Echegaray entre ellas) que se nombrara en 4 de Febrero de 1901 para que estudiase y propusiese los medios más apropiados para evitar los peligros de la caída de alambres aéreos telefónicos y telegráficos al contactar con el hilo de trabajo de los tranvías. Este estudio ya se confió á consecuencia de algunos lamentables accidentes, producidos por el desprendimiento de hilos eléctricos, y en el aludido artículo 30 se dispuso:

«Las instalaciones para tranvías eléctricos serán objeto de reglas especiales en sus concesiones, entre las cuales se pondrán necesariamente las siguientes para defender el hilo de trabajo de la caída sobre él de los de telégrafos y teléfonos... 1.ª Las condiciones de defensa no sólo se deben llevar sobre el cable de trabajo de los tranvías, sino también sobre los hilos telefónicos y telegráficos; y al efecto, cuando un hilo telefónico ó telegráfico cruce casi perpendicularmente una calle por donde circule un tranvía, deberá sujetarse á una cualquiera de estas condiciones: 1.ª Estar soportado y sujeto sobre dos casas fronterizas de la calle, cuando la anchura de esta sea tal, que, aún rompiéndose el hilo, no pueda alcanzar al tranvía; en este caso, el hilo entre ambos soportes puede ir al desnudo. 2.ª Efectuar el cruce con hilo revestido de un buen aislamiento, entre los dos soportes que comprenden el cruce. 3.ª Emplear el hilo desnudo entre los dos soportes que comprenden el cruce, á condición de que se fije en cada uno de ellos una varilla de cobre, horizontal, en buena comunicación con tierra por un hilo protector, cuya sección y conductibilidad satisfaga á la condición 6.ª, relativa al hilo conductor del tranvía; dicha varilla deberá ser tocada por el hilo telefónico al romperse.»

No será el procedimiento eficaz en absoluto; pero si se cumpliera, se evitarían las desgracias ó se atenuarían muchas veces, y de consiguiente, debe llevarse con todo rigor la exigencia del cumplimiento de las disposiciones vigentes por quienes han de realizarlo y vigilarlo.

Exíjanse estrechas responsabilidades á los encargados de hacer cumplir las disposiciones vigentes, si fueron benévolos, y se habrá hecho mucho por la evitación de accidentes.

VIAJEROS Y EQUIPAJES POR LOS PUERTOS

Para hacer más eficaz la defensa de los intereses de la renta de Aduanas, y muy especialmente la de los Tabacos, el Ministerio de Hacienda ha publicado, con fecha 18 del pasado, el Real decreto siguiente:

Artículo 1.º El 81 de las Ordenanzas genera-

les de la renta de Aduanas, se adicionará con los dos párrafos siguientes:

(a) Los billetes de los pasajeros deberán estar numerados, excepto los que embarquen por cabotaje, y en la lista ó relación de viajeros que los capitanes de los buques presenten al jefe del Resguardo ó al empleado que practique la visita de entrada, se consignará el número del billete de cada pasajero y el de los bultos de equipaje que á cada uno correspondan; los cuales deberán señalarse pegándoles una etiqueta de facturación con número igual al del billete, en forma análoga de las que se emplean en las facturaciones de ferrocarriles.

(b) El jefe del Resguardo ó el empleado que practique la visita de entrada deberá comprobar esta lista, en cuanto al número de viajeros, con el sobordo y el manifiesto; y á la entrada de los bultos en almacenes se comprobará la lista con las etiquetas de facturación á presencia de un dependiente de la Empresa naviera, la cual responderá de las penalidades que proceda imponer por los géneros que los bultos contengan, en el caso de que las etiquetas de facturación y la de las listas de pasajeros no resulten conformes.

Art. 2.º La falta de cumplimiento de las disposiciones que anteceden se penará, en cada caso, con una multa de 100 á 5.000 ptas., que se exigirá á los Capitanes de los buques en la misma forma y por los mismos procedimientos establecidos para hacer efectivas las demás penalidades.

Art. 3.º Se modifica asimismo el art. 280 de las mencionadas Ordenanzas en los siguientes términos:

Pueden abandonarse las mercancías de todas clases, incluso las estancadas ó prohibidas á la importación, una vez satisfechas las penalidades en que hubiesen incurrido con arreglo á las prescripciones de estas Ordenanzas. Respecto á los tabacos, si el motivo de la declaración de abandono fuese el no haberlos despachado en el plazo reglamentario, se tendrá en cuenta que para éste es sólo de un mes el término de almacenaje. El tabaco abandonado se entregará á la Compañía Arrendataria, con doble inventario, para que, de acuerdo con la Representación del Estado cerca de la misma, se le dé el destino que proceda.

Art. 4.º Se adiciona el art. 310 de las repetidas Ordenanzas con el siguiente párrafo:

«Las diferencias de más ó de menos, que excediendo de los tipos marcados en el caso 7.º del art. 306 de estas Ordenanzas, resulten entre los tabacos declarados en la nota del Capitán, por cada viajero, que no podrá exceder de 10 kilogramos y los que aparezcan en el reconocimiento, se penarán con una multa de otro derecho de la tarifa. Estas multas se exigirán á los capitanes de los buques, y, en su defecto, á los consignatarios ó á las Empresas navieras, á tenor de lo dispuesto en el art. 52 de estas Ordenanzas.»

Art. 5.º Las disposiciones anteriores regirán desde 24 de Octubre.

ASUNTOS DIVERSOS

Rebajas excepcionales para los puertos del Cantábrico.—Para incitar á la gente á viajar, el Norte acaba de echar el resto. Hé aquí la demostración.

Diariamente, desde hoy hasta fin del actual, expenderá billetes de ida y vuelta de 2.^a y 3.^a clases, valederos para el regreso durante treinta días, en y para las estaciones y á los precios siguientes: de Madrid á Irún-Hendaya, San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón y Avilés, ¡30 pesetas en 2.^a clase y 17 en 3.^a!; y á Coruña, Vigo, ó en su lugar Salvatierra, Caldelas ó Porriño, y á Pontevedra, 40 ptas. en 2.^a y 25 en 3.^a; de Avila y Segovia á los primeros puntos, ptas. 28 y 15, y á los segundos, 38 y 23; de Medina, 26 y 14, y 36 y 20; de Valladolid, 25 y 13, y 35 y 18; de Palencia, 25 y 13, y 32 y 17; de Burgos, 23 y 12 á Hendaya y San Sebastián, 20 y 11 á Bilbao, 25 y 13 á Santander, Gijón y Avilés, y 36 y 20 á los destinos de Galicia; de Miranda, 16 y 9 á Hendaya y San Sebastián, 28 y 15 á Santander, Gijón y Avilés, y 38 y 23 á los destinos gallegos; de Vitoria á Hendaya, San Sebastián y Bilbao, 12 y 6; á Santander, Gijón y Avilés, 28 y 15; y á los destinos gallegos, 38 y 23.

En fin; á precios de esta suerte reducidos, expenderán asimismo billetes de ida y vuelta de 2.^a y 3.^a todo el mes de Septiembre, Haro y Logroño, Zaragoza, Tudela y Pamplona, León, para Hendaya, San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Avilés y destinos gallegos antes indicados; y desde Astorga á Hendaya, San Sebastián, Bilbao y Santander.

Para dar mejor idea de las rebajas ofrecidas, no hay que fijarse en más que los precios de 30 y 17 de Madrid á los puertos del Cantábrico, deducido el impuesto, quedan reducidos á 27'27 y 15'45, equivalentes á 0'021 por viajero en 2.^a y á 0'012 en 3.^a. Otras facilidades completan la creación, como por ejemplo, regresar desde distinto puerto del de destino, por ejemplo el que tomó billete para Bilbao, regresar desde Santander. Se autorizan detenciones en ruta, se concede transporte gratuito de 30 kilogs. de equipaje.

En semejantes condiciones, lo raro y extraño sería que el Norte no viera de todo punto frecuentadas sus líneas que se dirigen á los puertos del Cantábrico.

Residuos de café.—Detenidos 26 sacos, que resultaron contener café agotado por infusiones, destinado, según manifestación del interesado, á utilizarse como abono; pronunciado fallo absoluto por la Junta Administrativa, é interpuesto recurso de alzada por el Jefe de la Sección Central de Aduanas de esta Corte, el Ministro de Hacienda ha resuelto, por R. O. de 8 del pasado, publicada el 26, que se desestime el recurso de alzada; pero como no admite que el tal café sea para abono, sino para mezclarlo con café y destinarlo al consumo, que los residuos del café, el café agotado ó café abono que se ponga en circu-

lación, salga de los establecimientos en que se encuentren inutilizados para el consumo con una disolución de sulfato de amoníaco, y que la circulación del mencionado producto, no inutilizado en la forma dicha, se pene con la multa de 100 á 2.000 ptas., á que se refiere el art. 7.^o del Reglamento para la Administración del impuesto sobre la achicoria, de 7 de Diciembre de 1899.

Cereales exóticos.—Durante el mes de Julio último se han despachado en las Aduanas nacionales las siguientes cantidades de cereales exóticos:

Trigo.—7.371 toneladas procedentes de Buenos Aires, Taganrog, Kertch y Liverpool, entradas por Barcelona principalmente y además por Tarragona, Gijón y Avilés. En Julio de 1902 se importaron 10.886 tons., y 9.452 en Julio de 1901.

Cebada.—Procedentes de Argel, Saffi y Gibraltar, se importaron 155 tons. por Palma, Málaga y Algeciras, contra 10 tons. en Julio 1902 y 2 en Julio 1901.

Centeno.—No hubo importación en ninguno de los meses de Julio de 1903, 1902 y 1901.

Maíz.—1.780 han sido las tons. introducidas por Barcelona, Vigo, Alicante, Coruña, Palma, Málaga, Gijón, Avilés, Rivadesella y Algeciras, procedentes de Buenos Aires, Liverpool, Hamburgo, Tánger, Otchenchuri y Gibraltar, contra 2.839 en Julio del 902 y 5.681 en Julio 901.

En total se han importado en Julio último 9.306 tons. contra 13.735 en igual mes de 1902 y 15.135 en el de 1901.

Concesión y transferencia.—Por R. O. de 8 de Junio, publicada el 21 de Agosto, se ha otorgado definitivamente la concesión, á D. Tomás Heredia y Grund, de un ferrocarril económico de Málaga á Torre del Mar. El presupuesto aprobado de este ferrocarril es de pesetas 2.083.661.

Se trata del ferrocarril costero de Málaga á las puertas de Vélez-Málaga, que medirá unos 25 kilómetros y cuyo coste se ha calculado en unas 83.300 ptas. por kilómetro.

—Por otra R. O. de 8 del pasado se ha aprobado la transferencia que de la concesión del tranvía de la plaza del Teatro (en Barcelona), á la playa de Casa Antúnez, ha hecho el Banco de Villanueva y Geltrú en favor de la Sociedad Anónima de ferrocarriles y tranvías en España, domiciliada en Bélgica.

Ferrocarriles del mundo.—La última estadística completa alcanza á 31 de Diciembre de 1901, y establece los datos del desarrollo experimentado en los caminos de hierro en el quinquenio de 1897 á 1901, en los 67 países que se relacionan.

En Europa se ha pasado, de 1897 á 1901, de 263.204 kilóms. á 290.816; aumento, 27.612, ó sea 10'5 por 100; en América, de 381.567 á 410.630; aumento, 29.063 ó sea 7'6 por 100; en Asia, de 49.756 á 67.292; aumento, 17.536, ó sea 35'2 por 100; en Africa, de 15.844 á 22.832; aumento, 6.988 ó sea 44'1 por 100; y en Australia,

de 23.119 á 25.185; aumento 2.066 ó sea 8'9 por 100. En todo el globo, de 733.490 á 816.755; aumento, 83.265 kilómetros, ó sea 11'4

Publicidad y discusión de nuevas tarifas

Mercancías en general en el Central Aragón.—No podrán estar descontentos cuantos se hallen en necesidad de utilizar para sus transportes de mercancías, la línea de Calatayud á Sagunto.

No publica aquella Compañía los estados de su recaudación, y así, ignoramos la marcha de su tráfico; pero hemos de suponer que no es muy abundante, y como no siéndolo nada conocido se compromete con abrir la mano de las facilidades, pues todo cuanto se adquiriera eso se habrá tenido, la Compañía se ha propuesto, á lo que parece, hacerse de tráfico á todo evento.

Las bases de percepción de sus tarifas generales ya son reducidas, de las más económicas en la tarificación general de los ferrocarriles españoles, siendo, además, estas bases para mercancías, en número de siete, cuando en bastantes líneas es de tres ó cuatro.

A pesar de ello creó el Central de Aragón una tarifa esp., núm. 2, estableciendo en toda la línea, en todas direcciones y para todas las mercancías, una rebaja variante de 12 á 25 por 100, según recorridos, en las remesas por vagón de 10 toneladas, y otra, variante de 15 á 30 por 100, según recorridos, en las remesas por vagón de 15 toneladas.

No satisfecho con esto, acaba de publicar otra nueva tarifa especial, núm. 2, en anulación de la anterior, por la que resueltamente, sin vacilación alguna, con carácter permanente y no temporal ó de ensayo, ha acentuado en gran manera las rebajas en las remesas de 10 y 15 toneladas por vagón y las ha establecido, además, para las remesas de 1.000 y de 5.000 kilogramos. He aquí el cuadro de reducciones:

Expediciones de kilogramos.	TANTOS POR 100 DE REDUCCIÓN EN LOS RECORRIDOS			
	Hasta 150 kilómetros.	151 á 200.	201 á 250.	Más de 250.
1.000	»	10	15	25
5.000	5	20	32	41
10.000	12	30	40	47
15.000	15	33	43	50

Hé aquí una tarifa que será acogida con satisfacción por el público, porque llena bastante la aspiración general: módica, aplicable á todas las mercancías, relaciones y direcciones; diferencial según la cuantía del peso y diferencial según la cuantía del recorrido.

Si con esta tarifa no ve acrecentado el tráfico el Central de Aragón, en este orden de ejercer la explotación comercial no sabríamos ya á qué recurso podría apelar, considerando que las rebajas establecidas son ya adecuadas para el desenvolvimiento del tráfico.

En las condiciones de aplicación de la nueva tarifa, que rige desde 25 del pasado Agosto, haremos innovaciones especiales acerca de la responsabilidad de la Compañía en casos de pérdidas, averías y retrasos, y acerca de este punto nos proponemos escribir por separado.

Mercancías diversas en la red de Cáceres.—La actual tarifa 201 p. v., de M. C. P. y O., comprende: *párrafo 1.º*, mercancías diversas, clasificadas en siete grupos, dentro de las líneas de Madrid-frontera y Cáceres; *2.º*, mercancías diversas clasificadas de igual modo, dentro de la línea de Astorga; *3.º*, mercancías diversas del mismo modo clasificadas, entre las líneas M. C. P. y la de Astorga; *4.º*, Mercancías determinadas, dentro de cada una de estas líneas ó en las relaciones entre las dos. Pues bien, desde 1.º de Septiembre rige una nueva tarifa especial 201 presentada en dos párrafos, aplicable el primero á diversas mercancías, clasificadas en siete clases, en las líneas de Madrid-frontera-Cáceres, y el segundo á diversas mercancías, de igual modo clasificadas, en la línea de Astorga. Estos dos párrafos anulan á los dos análogos de la anterior tarifa, en la que quedan vigentes los otros dos. De suerte que habrá la tarifa 201 nueva, con los párrafos 1.º y 2.º y la antigua con los párrafos 3.º y 4.º.

En la nueva 201, párrafos 1.º y 2.º, se han prodigado más las estaciones designadas de procedencia ó de destino, se han completado indicaciones para mayor inteligencia y se han rectificado diversos precios, aumentando (en muy pocos casos), y reduciendo pero en muy pequeña proporción en muchos otros, de donde se sigue que estas alteraciones son para mayor armonía entre los diversos precios establecidos dentro de la misma tarifa. En donde, y con relación á la anterior tarifa, se han introducido importantes modificaciones, es en la nueva clasificación de mercancías para los párrafos 1.º y 2.º, modificaciones que tienen su repercusión, naturalmente, á los precios aplicables. No nos es posible ofrecer, ni aún en extracto, la nueva tarifa 201 §§ I y II, que la constituye un libretto de 39 páginas.

Vagones-algibes, vagones-cubas.—La Compañía del Central de Aragón ha publicado una nueva tarifa esp. núm. 3, p. v., para la circulación por aquella línea de vagones-algibes y vagones-cubas de propiedad de los remitentes. Es exactamente igual la nueva tarifa número 3, á la X. núm 7, interior y combinada de las Compañías de M. Z. A., Norte, M. á Zamora y O. á V., M. á Salamanca, S. á la frontera, Pontevedra á Santiago, M. á C. y á Portugal y O., Andaluces, Algeciras, Sur, Zafra á Huelva, Alcantarilla á Lorca y Lorca á Baza, con la única diferencia de que la bonificación de la Compañía por alquiler de material será de 0'04 por vagón lleno y kilómetro, cuando el contenido exceda de 8 tons. y el recorrido pase de 200 kilómetros, mientras que en la X. núm. 7, no se impone mínimo de recorrido y las bonificaciones son de 0'02,

0'03 ó 0'04, según la cuantía de los contenidos en los vagones.

Nos parece que hubiera sido más acertado en el Central, en lugar de formar aparte, haberse adherido á la combinación general de la X. número 7.

Maderas, duelas, leñas.—La Compañía de Andaluces plantea en 1.º Septiembre una nueva tarifa esp., 6, p. v., para transportes del título. Las principales innovaciones con relación á la anterior, que se anula, son:

§ I. Adiciónanse las maderas para entibación de minas. Los precios de Cádiz y Trocadero á Sevilla, ampliáanse á Sevilla-puerto. Los de Empalme de Sevilla á los diversos destinos de la línea de Cádiz, ampliáanse á Sevilla y Sevilla-puerto. Créase desde Sevilla, estación, puerto y empalme, el precio de 9'50 á Puntales. Créanse desde Puntales, 4'30 á Pto. Sta. María, 5'50 á Jerez, 6'50 á Sevilla-estación y puerto, Sanlúcar y Bonanza y 7'50 á Empalme de Sevilla.

§ III. Adiciónanse las maderas para entibación de minas. Substitúyense los tipos kilométricos por ton., por un baremo de precios calculados; distinto procedimiento, pero el resultado igual. Exclúyense las leñas de este párrafo.

§ IV. Es de nueva creación, refiérese á leña en ramaje y de tronco ó raíces, partida y destrozada. Fíjanse los siguientes precios: hasta 100 kilómetros, 0'083 por ton. y kilóm.; de 101 á 180, ptas. 0'07198 ton. y kilóm., con mínimo de 8'30 por ton.; de 181 á 240, 0'06, con mínimo de 13; de 241 en adelante, 0'05, con mínimo de 14'40. Estos precios, más baratos que los del § III, son independientes de la tarifa esp. 18 que establece precios por vagón para las leñas.

En las maderas para minas sobre Bélmez y Cabeza de Vaca, con recorrido mínimo de 88 kilómetros y máximo de 333, rectificación de los precios del § III. por el de 12 ptas., transportándose 3.000 tons. anuales; 11, siendo de 3.001 á 4.000; 10'50 siendo de 4.001 á 5.000 y 10 siendo de 5.001 en adelante.

En las condiciones de aplicación se han introducido también algunas modificaciones.

Alcoholes.—El día 10 del pasado Julio empezó á regir la tarifa esp. M. A. núm. 10, p. v., combinada entre el Mediodía y Andaluces, que se refiere á transportes de alcoholes, y establece los precios siguientes:

§ I. De Alicante á Cádiz, Bonanza y Málaga, ó viceversa, ptas. 45 ton., cuyo precio no es aplicable á las estaciones intermedias.

§ II. Desde toda la línea de Madrid á Alicante, la de Madrid á Zaragoza y de Alcázar á Malagón con destino á ó procedencia de Utrera, vía Sevilla, ptas. 45 ton., excepto en las procedencias ó destinos de Aranjuez á Zaragoza, que son 50; Jerez, San Fernando, Cádiz y Bonanza, vía Sevilla en sentido descendente y Ecija-Córdoba en el ascendente, 50 ptas. ton.; Dos Hermanas, vía Sevilla, ptas. 43, excepto en las procedencias ó destinos de Aranjuez á Zaragoza, que son 48;

Morón y Marchena, vía Ecija, ptas. 45, menos en las procedencias ó destinos Aranjuez á Zaragoza, que son 50; Osuna, vía Ecija, 50; Aguilar, vía Córdoba, 60; toda la línea de Espeluy á Campo-Real, Campo-Real á Málaga y Bobadilla á Granada, vía Jaén, 50. Los precios del § II son aplicables de ó para las estaciones intermedias, por las vías indicadas.

Exígense seis tons. por vagón ó pagando por ellas; carga y descarga por los interesados; consideración de merma de ruta, 2 por 100 hasta 200 kilóms., y pasando de 200 el 1 por cada 100, con máximo de 5 en verano y 4 en invierno; posibilidad de exceder hasta el doble, los plazos reglamentarios de expedición y transporte.

La nueva tarifa anula y substituye á la anterior de iguales serie y número.

Mineral de hierro.—Por una 21.ª Adición á la tarifa esp. núm. 1, p. v., del Norte, se ha establecido desde 10 de Julio último el precio de ptas. 2 por ton. desde Viérnoles á Santander, para el mineral de hierro por trenes completos de 30 vagones con 10 tons. cada uno. Empleándose material de los remitentes, se reducirá 0'005 por ton. y kilóm. Expidiéndose 40.000 tons. mínimo anualmente, el precio aplicado quedará reducido á 1'12 tonelada. Económicas son estas percepciones, siendo tan reducidas las distancias.

Melazas y sus residuos, y espumas.—Desde 20 de Julio debe considerarse anulada la 12.ª adición á la tarifa esp. 1, p. v., del Norte, relativa á dichos transportes desde varias estaciones del Norte á Valladolid. Se aplicará en su defecto la tarifa esp. 13.

Adoquines, baldosas y baldosines de piedra-vidrio. Desincrustante para calderas.—Desde 1.º de Agosto se considerarán incluidos en la tarifa B. M. N. núm. 3, p. v., combinada entre Norte y M. Z. A., con el precio de ptas. 49'50 ton., de Barcelona y Tarragona á Madrid, ó viceversa, el desincrustante; y con el de 23 los otros productos, éstos por vagón de 10 toneladas ó pagando por ellas.

Aceitunas para molienda.—Desde el día 20 de Julio rige la tarifa esp. 7., p. v., de Madrid á Zaragoza y á Alicante, que establece, para la mercancía del título, desde Toledo y otra estación cualquiera de las comprendidas desde Yeles y Esquivias hasta Urda inclusive, con destino á Villena, vía Castillejo, el precio de ptas. 37'50 tonelada, del que disfrutarán las estaciones intermedias. Vagón completo con arreglo á la clase de material que se ponga á disposición; carga y descarga por los interesados; consideración de merma de ruta, 2 por 100 por cada 100 kilómetros con máximo de 5 por 100 en verano y 4 por 100 en invierno.