

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

El viaje regio y los ferrocarriles.—El ferrocarril Vasco-Castellano.—Tratados de comercio.—Creaciones especiales para viajeros.—Reglamentaciones sociales.—Ferrocarril internacional por Puigcerdá.—Asuntos varios: Medidas sanitarias. Carreteras. Puente del Musel. Vagones de 50 toneladas.—Publicidad y discusión de nuevas tarifas: Abonos y sus componentes. Ganados. Espartos. Excursiones entre España y Portugal. Adiciones y modificaciones en la tarifa N. M. núm. 21. Cereales, habas secas. Minerales de hierro. Anulación de tarifas. Yute en bruto.

EL VIAJE REGIO Y LOS FERROCARRILES.

Después de Jaca, en cuya zona se reivindicara por todas partes el ferrocarril del Canfranc, Soria, en donde se ha interesado la prolongación de su ferrocarril hasta Castejón, y Valladolid, en donde se ha solicitado la línea férrea á Simancas. Tampoco se ha dado noticia alguna de contestaciones á estas demandas, y es natural, porque ni el Rey ni el Gobierno van á construir las vías solicitadas.

Es á las respectivas comarcas á las que incumbe promover la constitución de entidad ó interesar á las constituidas para la realización del fin deseado. De todo punto importante es Valladolid; sólo á cosa de diez kilómetros de la capital, y sobre la carretera, se halla la villa de Simancas, población de muy escaso vecindario, pero notable por existir en ella el Archivo general del Reino, encerrando en sus cincuenta y seis salas más de treinta millones de documentos. ¿Tan difícil es á Valladolid constituir una Empresa y reunir los recursos necesarios para el establecimiento de un pequeño ferrocarril económico que una á la capital con la vecina población de Simancas? ¿Qué se ha pretendido del Gobierno, al reivindicar con ocasión del viaje regio la realización de este ferrocarril? ¿Acaso depende de él? Ciertamente que es una anomalía que á estas alturas un establecimiento del Estado de la impor-

tancia del Archivo de Simancas carezca de comunicación ferroviaria; pero tampoco consideramos que sea del caso la construcción de una línea férrea por el Estado para el servicio del mencionado establecimiento. En cambio, como en la realización de ella entraría por mucho ese servicio del Archivo, el Estado, como uno de los principales interesados, debería anunciar su disposición á contribuir en los gastos ó en otra forma cualquiera, y con este auxilio no debería ser tan difícil que en el propio Valladolid se constituyera una entidad para el acometimiento de esta línea, tanto más recomendada y factible cuanto que es empresa de bien pocos vuelos. Otro ferrocarril cualquiera cuyo trazado se desarrolle por Simancas, parece que está muy lejano.

En cuanto al ferrocarril de Soria, ¡apenas si habremos traído veces esta cuestión á las presentes columnas! Puesto que su finalidad, su objetivo natural, había de ser, abreviando, reunir la línea de Zaragoza con las de Bilbao y Navarra, y en ningún punto más apropósito que en Castejón, cuando se inició el ferrocarril de vía estrecha de Castejón á Olvega debieron haberse puesto de acuerdo las dos Compañías, adoptándose en la línea de Olvega el ancho normal, prolongándola hasta Soria ó yendo el ferrocarril de Soria hasta el encuentro de la otra. Pero no se llegó á nada de todo esto, y hoy aquella situación ferroviaria no tiene solución satisfactoria; porque dado el ferrocarril económico de Olvega á Castejón, no hay que pensar en que se realice un segundo como lo representaría la prolongación, con el mismo ancho normal, desde Soria á Castejón. Ya allí se ha cometido un gran desacierto, y la única solución que cabe es conseguir el contacto de las líneas de ancho normal y de ancho reducido, adelantando cualesquiera de las dos que se hallan en el caso de hacerlo, y como tanto importa que sea la una ó la otra, mejor fuera que lo verificara el ferrocarril económico, supuesto que ha de ser más fácil y menos costoso.

¿Está en la mano del Gobierno la consecución de esta unión de las dos líneas? Le consideramos completamente ajeno. Es resultado que ha de ob-

tenerse por la asociación de los pueblos interesados y las Compañías de los ferrocarriles de Soria y de Castejón á Olvega. Bien lo reconocieron así los pueblos de la región, cuando últimamente se reunieron para conseguir el resultado mencionado.

Inconveniente grande es que las dos entidades interesadas principalmente, las dos Compañías de ferrocarriles, atraviesen una crítica situación de todo punto incompatible con la empresa de ampliación de sus respectivas líneas. Mas como la solución ha de obtenerse con la base de ellas, y conseguida que aquélla fuera verían acrecer el tráfico y cambiar el estado crítico en que se hallan, imperioso será que hagan todo el esfuerzo, con el mayor concurso de la región, para lograr la única cosa que hoy cabe hacer; el encuentro de las dos líneas.

Confiarse y encomendarse al Gobierno para conseguir esta única solución viable, inconveniente siempre porque el distinto ancho de vía nunca permitiría una gran vitalidad de la línea completa, pero irremediable ya en la situación que allí se ha creado, encomendarse al Gobierno, decíamos, es equivocar completamente el camino, porque el Gobierno bien se advierte que no es el llamado á resolver la solución de continuidad actual entre Soria y Olvega.

Aun siendo lo más hacedero y hoy lo indicado la prolongación de cualquiera de las dos líneas, ó de ambas, hasta su encuentro, dificultamos que se realice en mucho tiempo, porque hace también mucho que se remueve esta cuestión, y no se adelanta un paso, y las dos Compañías interesadas mal están, aunque mucho les convenga, para lanzarse á construcciones.

EL FERROCARRIL VASCO-CASTELLANO

Hemos sido nosotros de los que tampoco ha favorecido la Compañía ferroviaria Vasco-Castellana con un ejemplar de la primera Memoria que ha publicado; debemos serle poco gratos, teniendo perfectamente sin cuidado, porque á cuanto, en su tiempo, dedicamos á esta Compañía, dió ella lugar con sus procedimientos, y porque á pesar de las bondades de la línea, nosotros necesitamos verla concluída y en explotación, ofreciendo toda la serie de excelencias y en todos los órdenes que en tanta manera se tiene prometido. Es una línea que desde su origen se presenta de franca competencia á la del Norte, y en donde reside competencia, ó se experimentan grandes quebrantos, que no consienten milagros, ó se llega á inteligencias y conciertos entre los competidores, volviendo poco menos que á la situación anterior. Es por estas consideraciones que siempre hemos consignado, dentro de reconocer la bondad de una línea que entre Madrid y Bilbao abrevie la distancia en 150 kilómetros, que dadas las condiciones en que ha de funcionar, siquiera sean más ventajosas que las del Norte,

no podrían esperarse todos los beneficiosos resultados de aquella reducción de distancia, aun cuando en los primeros tiempos, si antes no se llegase al acuerdo, la competencia los proporcionase más acentuados todavía. Es visible, de hoy para entonces, que el Norte ha de ponerse á la defensiva, y si bien esto le supondrá reducción en las percepciones, llevando en cambio aparejada la aumentación del tráfico, encontrando por este lado la compensación, recursos tendrá de explotación comercial para dejar aislado al Vasco-Castellano, quien desde el primer momento habrá de contar con grandes elementos para inaugurar en condiciones bien poco agradables, esto es, debutando en lucha, él que acabará de venir al mundo, con un temible enemigo de antiguo establecido.

Esto aparte de que creemos que hasta la conclusión de la línea hay para rato. Y cuando se haya realizado ya veremos también á qué brillante situación financiera se ha llegado, que sea garantía de vida normal y desahogada de la Empresa, de funcionamiento regular y satisfactorio de sus servicios.

Nuestro colega *Gaceta de los caminos de hierro*, que tampoco es, á lo que parece, publicación grata á la nueva Compañía, se expresa como sigue acerca de la primera Memoria publicada:

«COMPAÑIA FERROVIARIA VASCO-CASTELLANA.— Varios colegas dicen que han recibido la primera Memoria publicada por esta Compañía; pero como hasta ahora no ha llegado á nuestro poder el citado documento, hemos de hablar de él con referencia á los extractos que se han publicado, según los cuales ha comprado la Compañía terrenos para sus estaciones en Madrid y Bilbao, habiéndolos obtenido ya en Burgos y Bribiesca. Los terrenos adquiridos en Madrid se hallan situados al final de la Castellana, entre el Hipódromo y el foso de ensanche y la calle de Serrano, á lo alto del Palacio de Bellas Artes.

El área de los terrenos comprados en Madrid se eleva á 1.585.821 pies cuadrados.

Asimismo ha adquirido la Compañía terrenos en San Mamés para estación, almacenes y embarcaderos en Bilbao, y proyecta construir en esta villa y en Madrid un «Hotel término» y una «Estación central» á la que puedan acudir todos los trenes de viajeros que llegan á nuestra villa de diferentes puntos de la península. (1)

La superficie total de los terrenos adquiridos es de 1.248.441 pies cuadrados.

Se han perfeccionado los estudios, habiéndose conseguido acortar la línea en la sección comprendida entre Madrid y Torrelaguna en unos cuatro kilómetros, comprobándose por los trabajos que se han realizado, relativos á replanteo, que se ha conseguido también la reducción de unos seis kilómetros de recorrido de vía en el

(1) Suponemos que quiere referirse á Bilbao, y no á Madrid, y de todos modos, alientos supone querer reunir el servicio de viajeros de las diversas líneas, ¡incluso las del Norte!

trozo comprendido desde Berberana al bajo de la Peña de Orduña.

Los estudios practicados por el Ingeniero jefe y el personal á sus órdenes vienen á corroborar que la longitud total de la línea no alcanzará los 400 kilómetros de Madrid á Bilbao.

Las obras en ejecución se extienden de Santovenia á Pancorbo y se van á sacar á concurso otros trozos de la línea en plazo breve.

Se ocupa de la apertura de la línea, material adquirido, ataques dirigidos á la Compañía y otras muchas cosas de gran interés, y termina diciendo que el Consejo espera que los señores accionistas sabrán apreciar el trabajo realizado y las dificultades que ha habido que salvar; sigue teniendo confianza en el resultado de la empresa, y está seguro de salir airoso de su empeño, con la cooperación eficaz de los accionistas. Contra las asechanzas de los enemigos de la Compañía contestará llevando á cabo la construcción de la línea de Madrid á Bilbao, que es, y debe ser, el objetivo de los que han unido su inteligencia y su capital para obra tan patriótica.

La Memoria está firmada por el Director gerente de la Compañía, Mr. Richard Prece Williams, y por el Presidente del Consejo de Administración, general Polavieja.»

TRATADOS DE COMERCIO

Por el Ministerio de Estado se ha dirigido la siguiente Real orden á las Cámaras de Comercio, que éstas deben de agradecer é informar cumplidamente. Aquellas entidades, que siempre reivindicaban el derecho que tienen á ser consultadas y oídas, en ninguna cuestión aparecen tan obligadas á emitir informe como en la relacionada con los tratados de comercio que convenga establecer. Es el punto sobresaliente del cometido de las Cámaras de Comercio, la información relativa á los tratados de comercio; y por lo mismo y por lo que las referidas Cámaras vienen reivindicando tanto sus derechos, es de esperar que en esta ocasión formulen y eleven trabajos concienzudos que sean de grandísima utilidad al Ministerio de Estado en la obra que éste se propone acometer. La Real orden por la que se les invita á la ilustración del Ministerio no puede ser más agradable, según apreciarán nuestros lectores por el siguiente traslado, que consideramos conveniente hacer dada la gran importancia del asunto á que se refiere:

«Sres. Presidente y Secretario:

Constituye uno de los principales propósitos del Gabinete de que tengo la honra de formar parte, el tratar de abrir á los productos de nuestra patria, por medio del ajuste de Convenios de comercio, nuevos y más constantes mercados; procurando de este modo satisfacer á una necesidad universalmente sentida y patentizada por las constantes manifestaciones de la opinión.

Á este propósito del Gobierno de S. M. ofrece hoy la necesaria oportunidad internacional la

nueva orientación arancelaria que las principales naciones de Europa han de verse obligadas á efectuar en atención á las radicales y profundas reformas que en sus tarifas de Aduanas han decretado naciones cuya importancia económica y comercial es decisiva para casi todos los mercados europeos.

Desea, sin embargo, el Gobierno de S. M., al emprender la realización de tan ardua empresa, rodearse de todas aquellas garantías de acierto más necesarias que en otro alguno, en este terreno de las negociaciones internacionales de comercio, en que á la dificultad de la transacción con los intereses extranjeros se une lo complejo y aun á veces lo contradictorio de los propios intereses nacionales. Es quizá la mayor de tales garantías la amplia información técnica que los Centros económicos interesados pueden hacer llegar á los oficiales encargados de dirigir esta clase de negociaciones, y el actual Gabinete—que tanto empeño tiene en oír y atemperarse á los dictados de la opinión competente y que desea además dar el debido cumplimiento á las prescripciones del Real decreto de 21 de Junio de 1901,—apreciará y agradecerá doblemente las comunicaciones que las Cámaras de Comercio consideran conveniente designarle acerca de esta importante materia. En el Ministerio de Estado obran ya algunas exposiciones y Memorias sobre convenios comerciales, de mucha utilidad, que remitieron por propia iniciativa determinadas Cámaras de Comercio.

Ruego, pues, á esa Corporación, tenga la bondad de exponerme, á la mayor urgencia, su autorizado parecer sobre todos y cada uno de los tratados que á su juicio sea más ventajoso negociar para los intereses de nuestro comercio internacional, en la seguridad de que sus consejos é indicaciones serán, hasta donde sea dable, tenidos en cuenta, y de gran utilidad, en todo caso, para ilustrar la acción diplomática de este Ministerio.

De Real orden lo digo á Vds. con el fin expresado. Dios guarde á Vds. muchos años. San Sebastián 29 de Agosto de 1903.—*El Conde de San Bernardo*.—Á la Cámara de Comercio de.....»

Prometámonos que esta vez responderán todas las Cámaras, y que lo harán concienzudamente; por lo que, inspirándose el Ministerio en la información de tan competentes entidades, resultarán acabados los proyectos que en dicho Ministerio se formulen.

CREACIONES ESPECIALES PARA VIAJEROS

Una buena idea ha tenido la Compañía de M. Z. y A., acordando la tarifa especial núm. 107 que pondrá en vigor el día 20 del actual, ofreciendo una apreciable rebaja en el transporte de las bandas civiles que circulen por todas las líneas (red antigua y red catalana) de aquella Compañía. El movimiento de estas bandas es cada día mayor, especialmente en las temporadas de primavera, verano y otoño, y bien aconsejada estaba una

creación de la naturaleza de la que establece el Mediodía, que proporcione economía, que ahorre las constantes demandas de concesiones y que contribuya todavía á fomentar la traslación de las bandas de un punto á otro.

Las facilidades recaen sobre los precios de los billetes de 3.^a clase. Se ha adoptado, unificando la percepción en toda la red, el tipo de 0'032 por viajero y kilómetro, que, como implica mayor reducción de la del 25 por 100, hace que el impuesto de transportes, que es de 20 por 100, se reduzca á la mitad ó sea al 10 por 100. Así la percepción total es, comprendido el impuesto, de pesetas 0'0352 por viajero y kilómetro.

Se impone un mínimo de 25 individuos ó pagando por 25 billetes; y un mínimo de 25 kilómetros de recorrido, ó pagando por él, en cada viaje. La orden de aplicación de esta tarifa, debe solicitarse en cada caso al Jefe del Tráfico de la red antigua, en Madrid, ó al Jefe del Servicio Comercial de la red catalana, en Barcelona.

No ostentando esta creación un carácter comercial, prescindimos de extractar las demás condiciones de ella. Las esenciales quedan consignadas.

Como se trata de una innovación muy beneficiosa, y el trasiego de bandas con ocasión de fiestas de todas clases no está encerrado dentro de los límites de la red de M. Z. A., parecenos que sería muy conveniente la adopción de esta especial creación por las demás Compañías y la combinación de ella entre todas, manera de que fueran generales los beneficios que hoy sólo podrán disfrutarse dentro de la red del Mediodía.

—A su vez la Compañía de Madrid á Cáceres y á Portugal y Oeste ha concluido otra excelente creación que regirá desde 1.^o de Octubre próximo, en beneficio de los Rectores, Directores, Profesores y alumnos de ambos sexos de las Universidades, Escuelas especiales, Institutos y Seminarios; de los Profesores y alumnos de ambos sexos de colegios de 1.^a y 2.^a enseñanza, de Escuelas y Academias preparatorias para las especiales, individuos de las Sociedades científicas y de excursiones, Ateneos, Academias y Liceos; de los individuos de ambos sexos, recogidos en Sanatorios, Hospitales y Asilos de beneficencia, y de los individuos de Sociedades de recreo, como estudiantinas, orfeones y ciclistas. En las excursiones por grupos de 10 ó más individuos se expendrán billetes especiales á los siguientes precios por individuo: en 1.^a clase, 0'06 por kilómetro recorriendo hasta 100 kilóms., con mínimo de 1'50 por viajero; y 0'05 por kilóm., con mínimo de 6 ptas. por viajero, en los recorridos de más de 100 kilóms.; en 2.^a clase, 0'045 y 0'0375 por kilóm. en los recorridos hasta 100 y más de 100 kilóms., con mínimo de 1'15 y 4'50 por viajero, respectivamente; y en 3.^a clase, ptas. 0'03 por kilóm., con mínimo de 0'75 por viajero, en los recorridos hasta 100 kilóms., y 0'025 por kilómetro, con mínimo de ptas. 3 por viajero, recorriendo más de 100 kilóms. A estos precios hay que agregar el impuesto de 10 por 100 para el Teso-

ro. La concesión debe solicitarse al Director de la Compañía con seis días de anticipación. En cada viaje de ida y de vuelta es válida la concesión por ocho días. Se consiente la detención en estaciones intermedias, indicándolas en la petición. Los individuos de un grupo pueden viajar en distintas clases, con tal de que el grupo sea de 10 ó más personas. A los ciclistas se transportará gratuitamente su máquina sino pesa más de 30 kilogramos.

Hé aquí otra creación de gran espíritu liberal en todo, y cuyo mayor elogio está hecho con sólo las anteriores indicaciones de sus detalles. Es la primera en su género que llega á establecerse, y merece no sólo que sea divulgada, sino señalada á la imitación por las demás Compañías. Con gran complacencia registramos creaciones de esta naturaleza, porque ellas revelan que nuestras Compañías prosiguen en el camino de las facultades de todo género para fomentar los viajes.

—Y para no ser menos, el Norte ha dado á conocer su nueva creación en beneficio de los jornaleros y sus familias. Desde el 20 de Octubre se aplicará un tipo de ptas. 0'02 por viajero y kilómetro, y además el impuesto de transportes de 10 por 100, en todas las líneas de aquella vasta red, excepto entre Santander y Torrelavega, entre Casetas y Utebo y en la línea de Tudela á Tarazona. La concesión es, naturalmente, en 3.^a clase, y no se exige más que el grupo sea de cinco personas mínimo. Sólo podrán utilizarse los trenes mixtos y los de mercancías con viajeros. Reducido hasta tal punto el mínimo de viajeros por grupo, y acentuada la rebaja, compréndese que el Norte exija algún requisito de garantía, siendo el principal la necesidad de que cada viajero vaya provisto de cédula de 11.^a clase precisamente.

Esto aparte, la tarifa lleva reducción de más de 60 por 100, y por sola esta circunstancia, la del reducido mínimo de personas por grupo y la condición de solo un mínimo de recorrido de 100 kilómetros, hace de la nueva tarifa otra de muy plausible creación.

REGLAMENTACIONES SOCIALES

Ayer, 15, se verificó el acto anual de la apertura de los Tribunales, pronunciando el señor Ministro de Gracia y Justicia el acostumbrado y reglamentario discurso. Entre los diversos puntos de que trató en su oración, figuran los de que ya se ha anticipado que se ocupaba el Gobierno para presentar á las Cortes, así que éstas se reúnan, los correspondientes proyectos de ley. Fueron las manifestaciones del Ministro:

«Asiduamente se ocupan en estos momentos el Ministerio de la Gobernación y la Comisión de Reformas sociales en el estudio de un proyecto de ley que regule convenientemente el contrato de trabajo. Los resultados de esa labor, que no han de hacerse esperar, refluirán ciertamente en nuestro Derecho civil, exigiendo la reforma de

los artículos del Código (1.583 y siguientes) que al mismo puedan referirse, y claro es que esta reforma ha de llevarse á cabo en perfecta armonía con el indicado proyecto de ley, fijándose en ésta las condiciones que afectan al aspecto económico y social del contrato y reservándose para el Código las que determinen el derecho civil de los interesados.»

Del propio modo, exige una reforma inmediata el art. 556 del Código en materia de *coligaciones y huelgas*. En tal concepto, «el Gobierno de S. M. prepara la presentación á las Cámaras de un proyecto de ley que fijará de una manera clara y precisa, con amplio sentido liberal, el Derecho de todos, pudiendo, en su consecuencia, tanto los patronos como los obreros, coligarse para la defensa de sus respectivos intereses, sin más limitaciones que las que se establecerán en dicho proyecto de ley y en los artículos 557 y 558 del Código penal.»

No constituyen estas manifestaciones del Ministro de Gracia y Justicia más que nuevos anuncios de la labor que se prepara en materia de reglamentaciones sociales, y cuando tanta referencia se hace de ella y tanto se recuerda que es una de las preferentes preocupaciones del Gobierno, de esperar es que constituya una creación profundamente estudiada y acertada de gran trascendencia en el grave problema del socialismo, que tanto ha llegado á desarrollarse en nuestro país. Esas leyes que se anuncian afectan á todas las industrias, sin excluir la indispensable á todas del servicio público de los ferrocarriles, y con gran interés es esperado, naturalmente, el detallado conocimiento del trabajo del Gobierno.

Ferrocarril internacional por Puigcerdá.

Según testimonio de un colega y con referencia á noticias recibidas de Perpignan, se ha firmado un convenio provisional para la construcción de un ferrocarril que enlazaría con la red francesa en Ax (Ariege) y en Ripoll con la red española. Se agrega que el documento ha sido firmado por una comisión internacional formada por ingenieros y diplomáticos de ambos países. La línea, que se clasifica de interés general, sería de vía ancha con tracción eléctrica. La estación internacional se emplazaría en la Tour de Carol.

De Ripoll, en la línea de Barcelona á San Juan de las Abadesas, á Puigcerdá, sobre la frontera misma, hay otorgada concesión y de muy antiguo data el proyecto de construir el ferrocarril, proyecto que se agita y se remueve frecuentemente sin entrar nunca en el terreno de la viabilidad.

Realizada esta construcción ya estaría hecho todo en España para el nuevo ferrocarril internacional; del lado de Francia es todavía un regular trayecto el que habría que construir, pues hay ciertamente algo más de Ax-les-Thermes á Puigcerdá que de Ripoll á Puigcerdá.

Muy adelantado se nos antoja que es lo que

comunican de Perpignan, pues el ferrocarril de que se trata no es ciertamente cualquier cosa para que con tanta facilidad se reúnan ingenieros y diplomáticos, poco menos que inopinadamente, sin conocimiento de nadie, para convenir y firmar aquella construcción. Así tan de sorpresa, no esperamos que quede concertado un ferrocarril que aparte la extraordinaria importancia por ser internacional, lleva en sí la de las consecuencias que introduciría en el tráfico ó las relaciones internacionales actuales.

El ferrocarril internacional por Puigcerdá tiene alguna mayor trascendencia que el del Canfranc y del Noguera-Pallaresa. Tal línea férrea arranca de Barcelona (sería la actual de Barcelona á San Juan de las Abadesas, continuada desde Ripoll hasta Puigcerdá), y esto da extraordinaria importancia al ferrocarril. Uno internacional que arranca en Barcelona, centro de tanta importancia por sí mismo y puerta de las líneas férreas hacia todo el litoral, que se dirige directamente sobre la frontera, introduciendo notable abreviación de distancias sobre Toulouse, puerta asimismo en tantas direcciones, es un ferrocarril de los de mayor excepción, que habría de producir una verdadera revolución en la manera de encastrar el tráfico internacional en las relaciones en que es más activo é importante.

Hé ahí una línea que sería de gran contrariedad para la red catalana de Madrid á Zaragoza y á Alicante, especialmente para las actuales líneas de Barcelona á la frontera, y á la gran perspicacia de la Compañía del Mediodía no se habrán ocultado las consecuencias de la prolongación de la línea de San Juan de las Abadesas hasta la frontera.

Nunca será bastante censurado que cuando la extinguida Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia (refundida hoy en Madrid á Zaragoza y á Alicante) pudo tan fácilmente hacerse suya la línea que era entonces de Granollers á San Juan de las Abadesas, cuando la entonces apurada Compañía de este ferrocarril necesitaba alquilarle material á la de Francia para poder pagar al personal, se desaprovechara tan magnífica ocasión. Bien detrás se fué de aquella Compañía de Francia para conseguir la fusión en ella de la de San Juan de las Abadesas, y tanto no se hizo caso, como que de aquellas ininteligencias nació el esfuerzo de la Compañía de San Juan y la prolongación de esta línea hasta Barcelona, amparándola el Norte encargándose de su explotación, y acabando por ser otra línea más de esta última Compañía, hoy definitivamente propietaria de ella. Vió entonces el Norte más lejos de lo que vieron los hombres de la Compañía de Francia que tanto se la echaban de listos y perspicaces.

En fin: no creemos que hoy esté tan ultimado y arreglado eso del ferrocarril internacional que pudiéramos llamar de Barcelona á Toulouse por Puigcerdá. Es camino muy laborioso que no se establecerá tan fácilmente, porque entraña grandes cuestiones. Para nada se hace jugar ahora en este asunto al Norte, que habría de ser, después

de todo, poseyendo la línea hasta San Juan de las Abadesas, el único que jugara en la cuestión; pero á todo proyecto de continuación de aquella línea y su contacto con las francesas hay que dedicarle la atención que se merece, porque eternamente tampoco creemos que la actual línea de San Juan de las Abadesas y la que desde Toulouse baja hasta Ax-les-Thermes, permanezcan invariables, detenidas, sin adelantar un paso.

ASUNTOS VARIOS

Medidas sanitarias.—Las disposiciones tomadas por el Ministerio de la Gobernación, en consecuencia de la aparición de la peste bubónica en Marsella, son las siguientes:

Real orden de Gobernación, de 10 de Septiembre, dirigida á los Gobernadores de las provincias marítimas y de la frontera francesa y Comandantes generales de Ceuta y Melilla, recordando la exacta aplicación de las prescripciones contenidas en el Reglamento de Sanidad exterior de 27 de Octubre de 1899 y demás disposiciones complementarias.

Circular de la Dirección de Sanidad, de 11 del actual, recomendando á los Jefes de estaciones sanitarias marítimas que fijen muy especialmente la atención en las prescripciones del cap. XII del Reglamento de Sanidad exterior, no permitan la introducción de las mercancías muy contumaces, sobre todo de los trapos, á que se refieren los arts. 182 y 183, cuando vengan de tránsito, sino con arreglo estricto á lo dispuesto en el art. 185. Debe también tenerse en cuenta, cuando se trate de mercancías desembarcadas de un buque con patente sucia, que el trato sanitario que las corresponda, deberá aplicarse en el puerto; pero si en él no hubiese medios de hacerlo efectivo, se hará en el lazareto, como dispone el art. 193 del citado Reglamento.

Carreteras.—Hoy, que tanto se propone el Ministerio de Obras públicas introducir un orden en la construcción y estudio de carreteras, será de todo punto interesante llamar la atención acerca de las disposiciones que aparezcan con ellas relacionadas, tanto más, cuanto en la relación de caminos afectados, y dando por supuesto que sean verdad el orden y la efectividad ofrecidos, figuran bastantes en comunicación con las líneas ferroviarias.

Una circular de la Dirección de Obras públicas de 1.º del actual, publicada el 11 en la *Gaceta*, reseña, puntualizándolas, las propuestas de obras nuevas de carreteras para el año 1904, que son ciertamente numerosas, afectan á cuarenta y cuatro provincias y su presupuesto alcanza una respetabilísima cantidad. En relación aparte se detallan las propuestas de estudios de carreteras para el año 1904. Es una larguísima relación, que afecta á cuarenta y dos provincias, y según aclaración que se consigna, sólo después de terminar

los estudios pendientes, podrán emprenderse los nuevos que figuran en la relación de referencia.

Puerto del Musel.—Aunque faltándole bastante para estar terminado el gran puerto del Musel, á instancia de la Cámara de Comercio de Gijón que ha solicitado que se habilite ya la parte construida del dique Norte para toda clase de transbordos, el Ministro de Hacienda ha resuelto por R. O. de 29 del pasado, publicada el 11 del actual, 1.º Que se habilite el puerto del Musel para el transbordo de mercancías en la forma que dispone la Sección 2.ª, cap. VI del tit. III de las Ordenanzas. 2.º Que se habilite también para la descarga por medio de embarcaciones menores de las mercancías que hayan de despacharse en la Aduana de Gijón. 3.º Que el Musel se estime como sección ó antepuerto del de Gijón para todos los efectos fiscales y del servicio de Aduanas.

Ya está, pues, entrado en funciones el puerto del Musel, obra que por su excepcional importancia y por haber de ser uno de los principales de la nación, viene atrayendo la atención general desde hace muchos años.

Vagones de 50 toneladas.—De 35 toneladas de carga, los tenemos ya en algunas líneas españolas, afectos á abundantes transportes de productos mineros; y en algunas otras líneas se está estudiando la manera de adoptarlos en tanto lo consientan las obras y las vías, no habilitadas generalmente para estas importantes cargas. Los americanos y los rusos emplean ya, desde hace algunos años, vagones de una capacidad de carga de 50 tons., que utilizan en los transportes de hullas y minerales. En Francia también acaban de terminar material de este modelo, habiendo examinado ya en los talleres de la Compañía del Norte el primer vagón que recibirá 50 tons. de hulla, y que es el primero de una serie de 50 encargados por las minas de Carmaux y de otros pedidos hechos por varias Compañías francesas.

La construcción es de palastro de acero; descansa el vagón sobre *bogies*, mide 12 m. 300, no contando los topes, su peso muerto en orden de marcha es de 15 tons. y se halla dotado de cuatro tolvas que permiten la descarga en unos cuantos segundos. Para 500 tons. de mineral ó de hulla no se necesitarán con el nuevo material más que 10 unidades con un peso muerto de 150 tons. Tomando como base el nuevo material de 15 toneladas, que ya es bastante frecuente en nuestros ferrocarriles, para las 500 tons. se necesitarían 33 unidades, que calculándolas no más que á siete tons., constituirían un peso muerto de 231 tons. y una gran longitud de tren, inconveniente muy importante por diversas razones.

El empleo de material de gran capacidad proporciona una gran ventaja, y lo sensible será que la construcción de las líneas, realizada generalmente sin prever la posibilidad de estos grandes pesos, no consienta la introducción en el servicio de tan beneficioso material.

Publicidad y discusión de nuevas tarifas.

Abonos y sus componentes.—La abundancia de tarificación especial de nueva creación que de algún tiempo á esta parte vienen planteando las Compañías de ferrocarriles, ha hecho que alguna de estas creaciones quede un tanto rezagada en la notificación en nuestras columnas.

En 1.º de Agosto planteó la Compañía de Madrid á Cáceres y Portugal y Oeste la importante tarifa esp. 214 de p. v., que se refiere á transportes de abonos y sus componentes por vagones completos. Divídese la tarifa en dos párrafos: aplíquese el primero á los abonos de todas clases, ácido fosfórico anhidro y total, arenas fosfatadas, basuras de calle y de cuadra, carbonato de potasa, carnalita y cenizas vegetales, cloruro de potasio, impuro; cenizas, residuos y despojos de carnicería y matadero; desechos de esteras, alpargatas, algodón, estopa, hilaza, lana, pelo, yute, trapos, papel, cartón, jarcias, etc.; escorias de desfosforación, estiércoles y excrementos secos, fosfato de potasa y de sosa, guano molido, en bruto y el tratado por el ácido sulfúrico, huesos en bruto ó triturados, kainita, keescrita, letrinas en barriles, nitratos de potasa, de sosa y de cal, nitratos amoniacal, nítrico y orgánico, negro animal, pescado podrido, pezuñas y cascos triturados, potasa anhidra, residuos y despojos de animales, retales de cuero, sangre coagulada, sulfatos de amoníaco, potasa, doble de potasa y magnesia, de cobre y de hierro; superfosfatos de huesos desgelatinizados, superfosfato mineral desecado y de negro animal, yeso fosfatado. Establece el párrafo primero precios por tonelada diferenciales según que las remesas sean de 6, de 8 ó de 10 tons. desde Valencia de Alcántara, Las Minas, Hervás y Salamanca, á las demás estaciones de las líneas Madrid-Cáceres-frontera y Plasencia-Astorga, ó viceversa.

El párrafo segundo refiérese á las basuras de calle y de cuadra; á los estiércoles y excrementos secos; letrinas en barriles, pescado podrido, cenizas, residuos y despojos de carnicería y matadero; huesos, astas y pezuñas en bruto ó triturados; desechos de esteras, alpargatas, algodón, estopa, hilaza, lana, pelo, yute, trapos, papel, cartón, jarcias, etc.; sangre coagulada, y establece precios distintos por tonelada, según que las remesas se hagan por vagón de 6, de 8 y de 10 toneladas, desde Madrid-Delicias, á todas las estaciones, hasta Cáceres y la frontera, y las de Plasencia á Los Arapiles, inclusive, sin reciprocidad.

Las remesas superiores á 6 tons. pagarán por 8, y las superiores á 8, por 10; carga y descarga por los interesados; transporte al descubierto, y á esto se formularán quejas respecto de ciertos abonos, si bien se facilitarán lonas, habiéndolas disponibles, á 0'01 por kilóm., con un mínimo de ptas. 2'50 por cada lona.

Granadas.—En 1.º de Septiembre quedó establecida la tarifa esp. N. M. A., núm. 4, p. v., combinada entre Andaluces, M. Z. A. y Norte, estableciendo para las granadas, desde Elche á Valencia ó Grao, el precio de ptas. 16'77 tonelada, y desde Elche á Barcelona, núm. 2, el precio de ptas. 30 tonelada. Los portes deben pagarse á la salida. Las estaciones intermedias disfrutarán de los precios mencionados. Las remesas á granel se efectuarán por vagón completo de 8 toneladas, ó pagando por ellas, siendo la carga y descarga de estos vagones, de cuenta de los interesados. Los plazos reglamentarios de expedición y transporte, podrán elevarse hasta el doble.

Espartos.—Por una Adición á la tarifa especial L. M. núm. 1, combinada entre M. Z. A. y Alcantarilla á Lorca, se establece que al consignatario que recibiese anualmente en La Palma y Cartagena el tonelaje de esparto que vamos á indicar, tasado por la tarifa L. M. núm. 1, se le rectificarán los portes aplicados primeramente por los siguientes: en un transporte mínimo de 1.000 tons., ptas. 9'06 de Lorca y La Hoya á La Palma, y 10 á Cartagena; de Totana, Alhama y Librilla á La Palma, ptas. 7'52 y á Cartagena, 8'45; en un transporte mínimo de 2.000 tons., pesetas 8'06 de Lorca y La Hoya á La Palma y 9 á Cartagena; ptas. 7'52 desde Totana, Alhama y Librilla á La Palma y 8'45 á Cartagena.

Excursiones entre España y Portugal.

—En 1.º de Julio plantearon las Compañías de M. C. P. y Real de los caminos de hierro portugueses la tarifa internacional 104, g. v., creando viajes de excursión entre España y Portugal, en trenes especiales, con billetes de ida y vuelta de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase, á los muy reducidos precios de ptas. 50 en 1.ª, 27 en 2.ª y 18 en 3.ª desde Madrid-Delicias á Lisboa, Coimbra, Figueira, Oporto, Granja ó Espinho. Debe asegurarse un ingreso mínimo de 7.000 ptas. por cada tren especial de ida y vuelta. El regreso debe hacerse en el plazo máximo de 15 días. No se transporta equipaje gratuitamente.

Adiciones y modificaciones en la tarifa N. M. núm. 21.—Desde 1.º de Septiembre se considerarán hechas las siguientes adiciones y modificaciones en la importante tarifa mencionada:

Adiciones. Adoquines, baldosas y baldosines de piedra-vidrio, 9.ª clase, y por vag. de 10 toneladas, 12.ª; aguas minerales, por vag. de 7 toneladas, 6.ª; amianto y objetos de la misma materia, 1.ª; anillas de latón, 2.ª; cajas de madera para imprenta, 5.ª; carbón vegetal, 8.ª, y en seras, por vag. de 6 tons, ó á granel, por vag. de 8 tons., 10.ª; carretes de madera para arrollar hilos, 5.ª; cola de pescado, 1.ª; confetti y serpentinatas, 1.ª; cubos de madera, 5.ª; desinfectantes, 3.ª; espato-fluor, 7.ª, y por vag. de 10 tone-

ladas, 11.^a; goma líquida, 1.^a; incubadoras, 4.^a; latas litografiadas, 2.^a; madera labrada para portiers, 3.^a; madera labrada ó torneada, no comprendida expresamente, excepto las obras de talla, 1.^a; madera para imprenta, 5.^a; mangueras de goma y de lona, 2.^a; metal Deployé, ó sea hierro estirado para entramado de techos, ú otras aplicaciones en la construcción, 7.^a, y por vagón de 10 tons. 9.^a; moldes de madera, 1.^a; palos para sombrillas y paraguas, 1.^a; papel de escritorio y de lija, por vag. de 8 tons., 4.^a; papel para encuadernar, 4.^a; piezas accesorias para instalaciones eléctricas (aisladores, boquillas, llaves y otras análogas), 5.^a; pinzas de madera para la ropa, 1.^a; sacarina, 4.^a; sales naturales, en frascos ó botes de cristal, embalados en cajas, 4.^a; setas, 2.^a; sulfato de alúmina, 6.^a; tapones de madera, 3.^a; vasos porosos, 5.^a; zuecos de madera, 4.^a.

Modificaciones. El concepto camas de hierro (embaladas), se amplía así: ó forradas con paja, ó crin; las cortezas para tenerías, pasan de la 7.^a á la 9.^a clase, 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; se anula la clasificación de féculas alimenticias, no expresadas, y para la industria, substituyéndola por la de féculas de todas clases, 6.^a, y por vag. de 8 tons., 8.^a; la sosa cáustica pasa de la 8.^a á la 10.^a clase, y, por último, se anula el concepto utensilios de cocina, substituyéndolo por el siguiente: 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, 5.^a clase, y la misma en las remesas á granel por vag. de 5 tons.

Cereales, habas secas.—El 15 del actual ha empezado á regir la tarifa esp. temporal Z., número 4, p. v., del ferrocarril de Zafra á Huelva, valedera por un año, estableciendo los siguientes precios para trigos, habas secas, cebada y avena, desde varias estaciones de M. Z. A., á Huelva, ó Huelva-puerto, por vía Zafra.

De Villanueva la Serena, ptas. 26'50 ton. el trigo y 25'50 las habas secas, cebada y avena; de Don Benito, 25'75 y 24'75; de Medellín, 24'50 y 23'75; de Valdeterres, 23'50 y 23'25; de Guareña, 23'50 y 22'50; de Villagonzalo, 23'25 y 21'50; de Don Alvaro, 23'25 y 20'50; de Mérida, 21'50 y 18'75; de Aljucén, 22'50 y 19'75; de Garrovilla, 22'75 y 20'50; de Montijo, 23'25 y 22; de Talavera la Real, 24'50 y 24; de Badajoz, 26'50 y 25'75; de Calamonte, 20'50 y 18; de Torremejía, 19'60 y 16; de Almendralejo, 18 y 14; de Villafranca de los Barros, 16'10 y 12; de los Santos, 14'85 y 10; de Usagre y Bienvenida, 16'10 y 12; de Villagarcía, 17'40 y 13; de Llerena, 18'55 y 14'50.

Exijese vagón completo de 10 tons., ó pagando por ellas; la carga es de cuenta de M. Z. A.; la descarga, de cuenta del consignatario; los plazos de transmisión en Zafra y de transporte en esta línea, podrán elevarse hasta el doble. La Compañía se encarga de hacer las operaciones de muelle,

embarque y despacho de Aduana, cobrando por estos gastos 28 ptas. por vagón, como máximo, á menos que las remesas se destinen á puertos extranjeros, en cual caso se cobrarán los aumentos correspondientes. Los interesados que quieran servirse de la Compañía, enviarán los talones-resguardos al Jefe del Tráfico de Z. H. (Huelva), con instrucciones del buque que ha de tomar la carga y nombre del destinatario á cuyo favor ha de extenderse el conocimiento de embarque, así como sobre la aceptación ó no del seguro marítimo.

Minerales de hierro.—La 2.^a Adición á la tarifa esp. núm. 1, p. v., del Norte, quedará anulada en 10 de Octubre próximo, siendo substituida por otra del mismo número relativa también á minerales de hierro por vagón de 10 tons. ó pagando por ellas y estableciendo lo siguiente: de Burgos y Villafría á Bilbao-Abando, ptas. 7'75 y 7'45 por ton., respectivamente; de Quintanapalla á Araya y Hendaya, 8'85 y 11'35; de Ormaiztegui á Hendaya, 3'50; de Tolosa á Pasajes y Hendaya, 2 y 2'50; de Mataporquera á Santander, 4'35; de Baamonde á Coruña, 3'52; de La Robla á Mieres, Gijón y Soto de Rey, 3'85, 5'85 y 4'25; de Gijón y San Juan de Nieva á Ciaño-Santa Ana, 3'15; de Bilbao-Abando á Beasain, Araya é Irurzún, 11, 8 y 12, respectivamente; de Pobes á Bilbao-Ripa, 4; de San Felices á Araya, 5; de Haro á Bilbao-Abando, 4'95; de Castejón á Pasajes, Hendaya y Bilbao-Ripa, 9'25, 9'80 y 10; de Ripoll á Barcelona, 5'25.

Cuando el material sea propiedad de los remitentes se hará la rebaja de 0'005 por ton. y kilómetro.

En la extractada tarifa están refundidas todas las creaciones que el Norte tiene establecidas para minerales de hierro desde los diversos puntos productores de su red.

Anulación de tarifas.—El día 15 del actual quedarán anuladas las tarifas esp. del Central de Aragón, núms. 4 (abonos, desperdicios, materiales de construcción, melaza, etc.); 5 (remolacha), 6 (melazas), 7 (harinas) y 8 (piedras). En defecto de estas tarifas será de observancia la nueva número 2 que abraza todas las mercancías. A consecuencia de estas anulaciones, en algunos casos se experimenta encarecimiento; pero en general la nueva tarifa núm. 2 es más económica que las anuladas. No quedan en vigor en el Central, más que la núm. 1 (ganados), 2 (mercancías en general) y 3 (vagones-argibes).

Yute en bruto.—Desde 10 de Julio deberá considerarse ampliada la tarifa esp. 6, p. v., del Norte, con el párrafo 30 de nueva creación, estableciendo el precio de ptas. 5 por ton. desde Pasajes á Zumárraga, para los transportes de yute en bruto.