

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 ferrocarril del Canfranc.—Viajes circulares y billetes por kilómetros.—Paquetes internacionales de cinco kilogramos.—El ferrocarril de Durango-Zumárraga en 1902.—Los caminos vecinales.—Circulación del pimentón.—Asuntos varios: Huelga en M. Z. A. El ferrocarril del Tajuña. El ferrocarril de Zaragoza á Utrillas.—Publicidad y discusión de nuevas tarifas: Cereales, granos. Aceites, ácidos, alcohol, aguardientes, petróleo, vinos, vinagre. Tarifas especiales del ferrocarril del Tajuña.

EL FERROCARRIL DEL CANFRANC

La visita del Rey hasta las inmediaciones de los Pirineos, en la dirección de Jaca, ha puesto nuevamente sobre el tapete la antigua cuestión del ferrocarril del Canfranc, obra en la que tanto hay ya realizado habiendo abierto á la explotación hasta Jaca del lado de España, hasta Laruns del lado de Francia. Dejada en Tardienta la antigua línea Zaragoza á Barcelona, por todas partes de la que allí toma la dirección del Pirineo ha sido unánime, en la recepción regia, la reivindicación del ferrocarril del Canfranc. A los Gobiernos español y francés, á las Compañías del Norte de España y del Mediodía de Francia, bien se le han reiterado las aspiraciones de la región, que seguramente se renovarán todavía en ocasión de la próxima visita del Rey á la capital de Aragón.

No hace tanto se removi6 de nuevo esta cuestión del ferrocarril internacional del Canfranc, que de tan antiguo se hallaba punto menos que olvidada, y parecía que otra vez volvía á estacionarse hasta que ahora, con motivo de la excursión del Rey, vuelve á constituir asunto de actualidad. Por Septiembre ú Octubre del año pasado se atribuyeron excitaciones del Gobierno francés al nuestro en el sentido de acelerar la realización del Canfranc; en Consejo de Ministros se trató de la cuestión, pero resultados prácticos ninguno se ha advertido hasta ahora.

Muy atentos hemos estado á las manifestaciones ó contestaciones del Rey, y de su acompañante el Ministro de Estado que tanto tiene que ver con el ferrocarril del Canfranc, á las reivindicaciones de la región que acaban de recorrer. No hemos sabido encontrar una sola palabra orientadora del camino que va á seguir la realización del ferrocarril mencionado. En cambio se ha deslizado la especie de que este camino de hierro se hace de muy difícil viabilidad en razón de que desvirtuaría las obras de defensa y planes de fortificación de la frontera. Así, en el ramo de Guerra se hallarían los principales entorpecimientos y dificultades para la continuación desde Jaca en dirección al Pirineo.

Censurable sería el pretexto, sino hubiera otros motivos de más fuerza, para detener perdurablemente el Canfranc en Jaca. Aparte de que existen ya otras dos líneas internacionales, parécenos del género anticuado supeditar la construcción de una línea férrea á los planes de fortificación realizados ó á realizar; porque creemos firmemente que aunen ausencia del ferrocarril, la invasión del territorio nada tendría de imposible. Estas mismas susceptibilidades de la invasión llevaron á construir los ferrocarriles españoles de ancho distinto al de los demás países, y hoy no hay palabras bastantes para censurar tal medida, que tanto perjudica en tiempo, dificultades, dinero y buen trato, el tráfico internacional. Además, esto de las fortificaciones y de las conveniencias desde el punto de vista de la defensa nacional, debía haberse antepuesto antes de emprender la línea del Canfranc, no ahora que se halla avanzada hasta Jaca. Si la única razón de la paralización de aquella son estas consideraciones argüidas por el ramo de Guerra, habrá que rechazarlas con todo rigor, y serán abandonadas seguramente, porque no llevan en sí fuerza bastante, y menos después de lo realizado ya, para que sean prosperables.

Hacer depender la realización del Canfranc de la construcción del Noguera-Pallaresa, como en un principio fué establecido, parécenos una perfecta labor para que nunca llegue á haber ningun-

no. No se descubre necesidad alguna del lujo de dos ferrocarriles internacionales tan inmediatos, aparte de los dos ya establecidos; tampoco está á la vista el tráfico suficiente que hubiera de alimentarlos en condiciones que les asegurase una vida regular, y por lo tanto, supeditar el Canfranc á la construcción del Noguera-Pallaresa, nos ha parecido y nos parecerá siempre que conduce perfectamente á la inviabilidad de cualquiera de ellos.

El tiempo se ha encargado de evidenciar que á nadie ha entusiasmado el cuarto proyecto de ferrocarril internacional, y así está de abandonado y olvidado el Noguera-Pallaresa. Es de rigor considerarlo completamente ajeno al del Canfranc. Tampoco creemos que éste reuna infinitas bondades, que solucione los más importantes problemas, tanto menos mientras no sobrevengan otros tiempos en que el tráfico hispano-francés experimente un cambio completo. Con la vía marítima á cada lado de la península, con los actuales ferrocarriles internacionales á cada extremo de los Pirineos, están servidas la mayor parte de las relaciones principales entre Francia y España, y de consiguiente, el ferrocarril del Canfranc no podemos reputarlo más que internacional de un orden bastante secundario. Si hubiera hoy de acometerse no nos inspiraría gran entusiasmo. Pero hecho ya hasta Jaca, es imperioso solucionarlo, aunque no haya ciertamente de redimir en las relaciones entre Francia y España, y cualquiera supeditación á las obras de defensa en los Pirineos y á la construcción del Noguera-Pallaresa la hallaremos inadmisibles y con toda razón protestable.

Hoy no cabe más que la prolongación del lado de Francia y del lado de España hasta el encuentro en la frontera de Canfranc, dejando á un lado toda clase de distingos.

Viajes circulares y billetes por kilómetros.

En materia de facilidades para largos viajes ferroviarios hemos llegado á poseer, tras largos años de meditación, dos combinaciones de general satisfacción; la de los billetes circulares de itinerario trazado á voluntad del viajero y la de los billetes por kilómetros. No es completa esta última, por haberse quedado fuera el Norte, creando el sistema aisladamente; pero no vamos á tratar ahora de este punto, tanto menos cuando conocemos la buena disposición del Norte á asociarse á las demás Compañías.

¿Han recibido el mismo éxito los billetes circulares facultativos que los billetes por kilómetros? No ha transcurrido en esta última creación el amplio período de tiempo que hace que se halla en vigor la otra, y además, la formación aparte del Norte hace grandemente incompleta la combinación. Concurren pues circunstancias en los billetes por kilómetros que no permiten ni dedicarse á comparaciones ni pronunciarse resueltamente acerca de su aceptación. Pero hay lugar ya de formar al-

gún juicio, y seguramente las Compañías, que tan de cerca siguen los resultados de estas grandes é innovadoras creaciones, han formado ya una opinión en vista del curso que siguen las expenciones.

En los cinco años que va á hacer que se implantaron los billetes circulares facultativos se habrá expendido según nuestros cálculos entre todas las Compañías, por unos siete millones de pesetas. En los billetes por kilómetros calculamos que al año de su establecimiento habrán expendido en conjunto el Mediodía y las Compañías á él asociadas, y el Norte, por una cifra de unos 11 millones de kilómetros, que representarán unas 600.000 ptas. Se advierte, pues, que los billetes circulares facultativos han tenido una gran aceptación, y que si bien los billetes por kilómetros dan asimismo excelente resultado, el dualismo de estas creaciones no permite á la última adquirir todo el desarrollo que ciertamente merecen.

¿Cuál de los dos sistemas presenta más bondad? Excelente es el de los billetes facultativos y nada lo prueba tanto como la respetabilísima cifra por que se ha expendido; pero á pesar de sus ventajas, no cesaron las excitaciones del público hasta conseguir el sistema mucho más perfeccionado de los billetes por kilómetros. El billete facultativo, aunque no somete á un itinerario fijo adoptado por las Compañías, aunque lo traza el viajero á su conveniencia, siempre implica el establecimiento de un itinerario previo al que habrá que sujetarse después; y exige que se describa un círculo; y no permite recorrer dos veces una misma línea, cuando sea evitable, más que no excediendo esto recorrido del 25 por 100 del total del itinerario; el billete por kilómetros no exige itinerario previo, y el portador de él puede circular libremente por donde le plazca y cuantas veces quiera, desapareciendo por tanto toda la serie de inconvenientes de los billetes de itinerario facultativo. Es pues el billete por kilómetros algo más perfecto que el de itinerario trazado á su voluntad por el viajero; pero el billete por kilómetros, por lo mismo que reúne todas las ventajas, lleva alguna menor reducción que los facultativos; justificándose el mayor coste porque permitiendo viajar en todas direcciones, constantemente entre dos puntos determinados si se quiere, afecta más directamente al billete ordinario, circunstancia que no concurre en los billetes de itinerario facultativo, los que, por imponer la descripción de un círculo, dejan más resguardado aquel billete ordinario. El viaje circular facultativo es viable á los 1.500 kilómetros, mientras que el billete por kilómetros no se expende por menos de 3.000 kilómetros.

Está explicado, pues, que aunque el billete por kilómetros sea mucho más perfecto, su mayor coste y la necesidad de adquirirlo por 3.000 kilómetros mínimo, haga que predominen los billetes facultativos. Estos constituyen, por lo tanto, un motivo para que no adquieran un excepcional desarrollo los billetes por kilómetros. Una creación perjudica á la otra, resultan incompatibles y puesto que en esas dos combinaciones, estableci-

das una después de la otra, la segunda es más perfecta que la primera, hallamos muy natural que las Compañías acaricien la idea de adoptar una sola combinación, la de los billetes por kilómetros, suprimiendo las demás ó sean los billetes facultativos y algunos otros circulares ó semicirculares de itinerario fijo que todavía subsisten.

Algunas de las ventajas de los billetes facultativos habrían de llevarse á los billetes por kilómetros; porque de suprimirse pura y simplemente los facultativos, no dejando subsistentes más que los por kilómetros tal cual se hallan establecidos, resultarían encarecidos los viajes, y las mismas Compañías verían muy notablemente reducidos los importantes ingresos que hoy obtienen merced á los billetes facultativos.

Pruebas han dado las Compañías de un gran espíritu de facilidad con las dos creaciones de los billetes facultativos y los billetes por kilómetros, y así, si llegan á decidirse á no dejar subsistentes más que los billetes por kilómetros, lo cual aplaudimos de antemano, sabrán hallar la manera de reducir el mínimo de kilómetros por el que deberán adquirirse los billetes de esta naturaleza, bajando por ejemplo á 1.800 ó 2.000 kilóms. en lugar de los 3.000, y acentuando un tanto más las rebajas, siquiera no se llegara á los mismos tantos por ciento que en los viajes facultativos, por lo mismo que el sistema de éstos garantiza mejor que aquéllos otros intereses.

El público pagaría satisfactoriamente algo más que en los facultativos, con tal de disponer de las facilidades de los billetes por kilómetros, no habría más que esta creación, simplificando mucho, adquiriría más desarrollo todavía del que han adquirido juntas las de los viajes facultativos y los billetes por kilómetros, y en definitiva, creemos que serían mayores los ingresos de las Compañías.

Maduren, pues, éstas, las ideas que acarician de no dejar subsistentes más que billetes por kilómetros, tengan algo en cuenta en ellos las cosas buenas de los facultativos, mejórenlos todavía con otras previsiones a propósito de expedición colectiva para familias, y podremos decir con satisfacción que en los ferrocarriles españoles no hay más que una creación para facilitar los viajes comerciales ó de excursión; pero que no hace envidiar á las de las otras partes.

Paquetes internacionales de cinco kilogramos.

Hemos demorado la aparición del presente número para dar cabida en él al Real decreto de 6 del actual, publicado en la misma fecha de la presente edición, estableciendo el importante y beneficioso régimen aduanero de los pequeños paquetes ó envíos internacionales hasta 5 kilogramos de peso. Como en la anterior edición ya examinamos la bondad y los efectos de la nueva creación, nos limitaremos hoy á reproducir el texto legal:

«Las crecientes necesidades del comercio y la

rapidez de las transacciones mercantiles como una de las bases de su mayor prosperidad, necesariamente tienen que encontrar, sino una perjudicial demora, si algún detenimiento en las operaciones á que, de manera precisa, han de sujetarse las mercancías que ingresan en el territorio español y satisfacen, por consecuencia, sus correspondientes derechos arancelarios.

En las grandes expediciones comerciales esta irremediable detención no puede producir las consecuencias que lógicamente se deducen de la demora al reexpedir los pequeños envíos, porque su propia naturaleza, condiciones y economía requieren la mayor brevedad en el transporte.

Por otra parte, la experiencia viene demostrando continuamente que ni el régimen de mensajerías establecido según el art. 122 de las Ordenanzas de Aduanas, ni el de paquetes postales á que se refiere el 130, llenan la necesidad sentida; y ante tal resultado, ha de aparecer como positivamente acertada toda medida que, preservando de lesión al Tesoro, conceda para aquellos despachos las mayores facilidades compatibles con una ordenada y segura administración.

Tal es el fin del presente proyecto de Decreto al establecer un sistema de rápido despacho para los pequeños paquetes comerciales, de cualquier tamaño, que no excedan de 5 kilogramos de peso bruto; y al tener el honor de someterle á la aprobación de V. M., el Ministro que suscribe mantiene la firme confianza de que su aplicación realizará en la práctica el resultado perseguido.

A propuesta del Ministro de Hacienda,

Vengo en decretar lo siguiente:

En la importación por caminos de hierro se establecerá en las Aduanas de Irún y de Port-Bou un servicio especial de despacho rápido para los bultos de cualquier tamaño, que no excedan de 5 kilogramos de peso bruto. Para que tenga efecto esta concesión, será requisito indispensable el cumplimiento de las siguientes reglas:

1.^a Los bultos vendrán comprendidos en una hoja de ruta especial y duplicada, que se numerará y registrará separadamente de las usuales, en el libro al efecto establecido, debiendo venir visada por la Aduana extranjera fronteriza correspondiente.

2.^a En la expresada hoja de ruta se consignarán los siguientes extremos: número de orden, número de bultos, su clase, número del bulto ó paquete según facturación, estación de origen, peso bruto de los bultos en letra, clase genérica de la mercancía con arreglo al art. 62 de las Ordenanzas de Aduanas, nombre del comisionista que realice el despacho, nombre del destinatario y punto de destino.

3.^a Los bultos se descargarán directa é inmediatamente en almacenes independientes del general, que deberán establecerse para este servicio, y serán despachados siguiendo el orden en que vengán consignados en la hoja de ruta, empleándose al efecto los documentos talonarios establecidos para el adeudo por declaración verbal; sin que puedan englobarse en cada uno de los docu-

mentos citados más bultos que los pertenecientes á un mismo destinatario, y que, además de hallarse correlativamente comprendidos en la hoja de ruta, procedan y vayan destinados á los mismos puntos. Al verificarse los despachos, los funcionarios de Aduanas consignarán en la hoja de ruta el número y fecha del talón con que se despache cada bulto.

4.º A las mercancías que dichos bultos contengan se aplicará la segunda tarifa del Arancel, sin exigirse certificado de origen; no concediéndose este beneficio cuando del reconocimiento de aquéllas resulte que son originarias de nación no convenida.

5.º No se considerarán en caso alguno como puntos de origen, á los efectos de esta concesión, los limítrofes de la frontera.

6.ª Al reexpedir á los puntos de destino las mercancías que se hubieran despachado en la forma citada, se acompañará al documento de facturación el talón-recibo que justifique el pago de los correspondientes derechos.

7.ª Se considerará como formando una sola expedición, aunque vengan consignados separadamente en la hoja de ruta, todos los paquetes que, conteniendo iguales mercancías, estén facturados en una misma estación y vayan destinados á un solo destinatario, salvo el caso que el comisionista acredite que los remitentes son distintos.

8.ª En el caso de que la expedición pese más de 5 kilogramos, se despacharán los bultos con declaración, en la forma ordinaria; y

9.ª En todos aquellos casos en que sea aplicable la legislación general, se penarán las infracciones que se cometan con arreglo al procedimiento que corresponda y en la forma establecida para cada uno.

El presente Decreto se pondrá en vigor el 1.º de Octubre próximo.»

El ferrocarril de Durango-Zumárraga en 1902.

Lo explotó, en arriendo, la Compañía del de Bilbao á Durango, y cuando iba á realizarse la fusión de ambas entidades se rompieron violentamente las relaciones, continuando, aunque parezca que se trata de una sola línea de Bilbao á Zumárraga, constituyendo las dos Compañías y las dos líneas de Bilbao á Durango (Central Vizcaya) y de Durango á Zumárraga.

Desde 1.º de Enero del corriente año ha cesado el arrendamiento de la línea al Central de Vizcaya, que estaba ajustado en 190.000 ptas. anuales, encargándose de la explotación directa la Compañía propietaria de Durango á Zumárraga, que se hallaba muy satisfecha del curso de su gestión, cifrada en los cuatro primeros meses de 1903, comparando con igual período de 1902, por un aumento de ptas. 37.578'90.

Y hé aquí algunos párrafos que revelan el estado de relaciones entre las Compañías mencionadas.

Háse readquirido el ferrocarril con carácter

provisional, para hacer constar, á la devolución, el estado de cuanto con él se refiere. Las pérdidas que el extinguido contrato de arrendamiento ocasionaran al arrendatario, pudieron evitarse con un pequeño y relativo esfuerzo en la adquisición de elementos que permitieran efectuar una explotación económica. Con un mayor ingreso en el primer cuatrimestre de 19.075'62 ptas. y un menor gasto de 18.503'28, se llega al ya dicho mayor producto líquido de 37.578'90. En personal se economizan 14.250 anuales, después de la separación del que era común á las dos Compañías. En Vía y Obras se han gastado en los cuatro meses de 1903 ptas. 2.908'66 más que en igual período de 1902, en conservación de vía, para evitar los males acarreados con el procedimiento seguido en la línea por la Compañía arrendataria. Inviértense, además, importantes cantidades en renovación, por exigir inmediato arreglo el estado en que se ha encontrado gran parte de la línea al recuperarla la Compañía propietaria. El gasto de renovación y otros análogos á verificar, se cargarán á la cuenta de la arrendataria, y discusión habrá para que los pague. El término medio de lo invertido por aquélla en el servicio de Vía y Obras en el primer cuatrimestre de cada uno de los doce años que ha durado el arrendamiento, fué de ptas. 25.218, en tanto que en el mismo período de 1903 ha gastado la propietaria 41.770. En dichos cuatro meses, en Material y Tracción se han economizado ptas. 20.120.

Estas y otras resultancias hacen decir á la Compañía propietaria que desde que ella explota es en extremo satisfactoria la explotación, congratulándose de poder manifestarlo así, como igualmente de que la Compañía del Central Vizcaya no aceptara la generosa oferta de fusión, hecha precisamente á su instancia, cuya oferta, si se hizo, no resultando una sorpresa para la propietaria la marcha que lleva la explotación, fué tan sólo bajo la conveniencia de realización de ulteriores proyectos que beneficiaran el interés y el crédito de las Sociedades fusionadas. Repítase la congratulación, porque aquel referido deseo tras pasaba los límites de la conveniencia, ya que se llegó á prescindir del hecho que suponía una competencia que ahora sostiene la Compañía de Bilbao á Durango con el tranvía eléctrico entre estos mismos puntos.

Ya dijimos nosotros que, dado el concurrente entre Bilbao y Durango, y dada la ruptura con el Durango á Zumárraga y Elgoibar, no se seguirían bienandanzas para el ferrocarril económico de Bilbao á Durango, que no debía desdeñar á estos enemigos pequeños, porque ninguno lo es siquiera la situación y el negocio de aquél hayan llegado á ser brillantes.

En fin, hay que remitirse también á las contestaciones del Central-Vizcaya al Durango-Zumárraga.

Tomó este último en 1902 las ptas. 190.000 del arrendamiento, y habiendo ascendido el servicio de intereses y amortización de obligaciones, los intereses de cuentas corrientes y pagarés, el im-

puesto de 1 por 100 sobre las acciones, la pérdida en la venta de cuatro locomotoras y otros varios conceptos á ptas. 271.391'01, ha resultado una insuficiencia de 81.391'61, que agregada á las experimentadas en ejercicios anteriores, alcanza á 101.832'07.

Hé aquí detalles de la explotación de la línea Durango-Zumárraga y Málzaga-Elgoibar en 1902.

Circularon 37.456 viajeros en 1.^a, 49.993 en 2.^a y 260.698 en 3.^a, total 347.957 (promedio diario 953), con aumento de 21.860 sobre 1901 (6'70 por 100). Proporción de las clases, 10'76 por 100 la 1.^a, 14'37 la 2.^a y 74'87 la 3.^a. Produjeron los viajeros ptas. 352.873'93 (1.363'41 más que en 1901). Explicase tan poco aumento en el producto y tanto en el número de viajeros, porque las relaciones de Bilbao con San Sebastián y más allá se sostienen ahora por vía Elgoibar en lugar de por Zumárraga, con menor recorrido para la Compañía. Por otra parte, la supresión de 2.^{as} en los expresos, ya desaparecida, trasladó muchos viajeros á 3.^a. El producto medio por viajero fué de ptas. 1'01.

Los demás transportes estuvieron representados por 116.729 tons. (38.015 más que en 1901), habiendo producido ptas. 351.169'25, ó sean 46.458'50 más que en 1901, (15'24 por 100). Relación de los ingresos, 50'12 por 100 los viajeros y 49'88 las mercancías. El aumento en las mercancías débese á la apertura de la línea de Elgoibar á San Sebastián, experimentándose en los tráficos principales de carbones, hierros, cereales y harinas, materiales de construcción, maderas, minerales y vinos. El producto medio por tonelada fué de ptas. 3.

Productos generales de la explotación, pesetas 704.043'21, con aumento de 47.821'91 sobre 1901, equivalente á 7'28 por 100. Producto por kilómetro de vía, ptas. 13.527'80. Los gastos ascendieron á ptas. 545.292'67, con aumento de 57.049'36 sobre 1901, siendo el gasto por kilóm. de pesetas 10.477'49. El producto líquido fué, pues, de pesetas 158.750'54 (3.050'31 por kilóm.), con disminución de 9.227'45 sobre 1901. Coeficiente de explotación, 77'45 por 100.

Aumentando á las 158.750'54 de producto líquido 2.875'13 de productos diversos (alquileres, ventas de hierbas, etc.), se llega á un total de 161.625'67; y rebajando 5.300 de impuesto del Estado por inspección y vigilancia y 1.709'88 de saldo de la cuenta de reclamaciones sobre transportes, queda reducido el producto líquido á pesetas 154.615'79; y habiendo dado el Central-Vizcaya 190.000 por el arrendamiento, perdió 35.384'21. Y ya hemos visto que al Durango-Zumárraga le faltaron de las 190.000 pesetas, 81.391'61 para atender á las cargas. De suerte que el negocio lo han hecho el arrendador y el arrendatario.

Los gastos de establecimiento aumentaron en 1902 en ptas. 357.613, absorbiendo casi esta cifra el material, pues las locomotoras aparecen por 223.704 ptas., los coches por 67.641, los va-

gonos por 34.299'12, etc. El material de la Compañía lo constituyen 8 locomotoras, 35 coches, 11 furgones y 60 vagones.

Las resoluciones de la Junta de accionistas fueron las de emisión de 2.000 obligaciones de 2.^a hipoteca, de 500 ptas. al 4 por 100 de interés anual, amortizable á la par en 80 años, facultando al Consejo para colocarlas al tipo mínimo de 90 por 100; ratificación de los contratos efectuados por el Consejo relativos á construcción, explotación y conservación, autorizándole para disponer de las obligaciones en cartera y de las que por nueva emisión existan, bien colocándolas al tipo mínimo de 90 por 100, ó pignorándolas al celebrar contratos de préstamos, y por último se celebró la marcha próspera de la explotación desde la cesación del arriendo.

LOS CAMINOS VECINALES

Hay lugar de tratar nuevamente de ellos, porque el Ministro de Obras públicas, obsesionado por la rapidez que debe imprimirse á esta obra, no se da punto de reposo, y ya ha expedido otra ampulosa Real orden con fecha 5 del actual, cuidando bien de hacer resaltar la actividad que se despliega en este asunto. Renunciamos á la reproducción del preámbulo, otro excelente discurso, y siguiendo este proceso de los caminos vecinales con tanto ardor emprendido, transmitiremos la parte dispositiva de la reciente Real orden, en la que, como en todo lo mucho que se ha expedido en corto espacio de tiempo, á fuerza de brillantes períodos y oraciones se persigue que los Ayuntamientos y Diputaciones y otras entidades den punto menos que resuelto el problema, aportando toda clase de auxilios en expropiaciones, materiales y efectivo. Es un concurso para ver quién dá más, y si en estas condiciones se llega á obtener un excelente resultado, no podrá negarse al actual Ministro que ha tenido toda la gracia, ni podremos decir que los brillantes preámbulos de las diversas Reales disposiciones hayan servido para nada.

Hé aquí la referida parte dispositiva de la Real orden de 5 del actual:

1.^o En el próximo mes de Octubre se empezará la construcción de unos 2.000 kilóms. de caminos vecinales, repartidos entre 10 provincias. La elección de éstas se hará con arreglo á las siguientes bases:

2.^o Se ofrecerá á cada provincia, á excepción de las Vascongadas y Navarra, la construcción de los primeros caminos vecinales del plan mandado formar el 31 de Agosto último, que sumen una longitud aproximada de 200 kilóms. abriendo entre dichas provincias un concurso de auxilios.

3.^o Para optar al concurso será condición indispensable la presentación de formal compromiso de los Ayuntamientos de encargarse de las expropiaciones de los terrenos que ocupen los referidos caminos y de la buena conservación de los mismos una vez terminados.

4.º Los auxilios que sobre esa obligación general ofrezcan los Ayuntamientos se concretarán en la adquisición y acarreo, á los puntos convenientes, de la piedra sin machacar necesaria para el firme, en el número de kilóms. que tengan por conveniente de los 200 designados.

Los auxilios de la Diputación provincial, Empresas y particulares, serán en efectivo.

Todos los ofrecimientos se harán por conducto y con la garantía de la Diputación provincial respectiva. Si éstas faltaren, quedará inhabilitada la provincia para nuevo auxilio de caminos vecinales, y obligada á devolver al Estado la cantidad que hubiese invertido en las obras.

Los auxilios en efectivo podrán pagarse al Estado por anualidades que importen cada una el 10 por 100 del presupuesto total de construcción de los 200 kilóms. de caminos vecinales designados.

Para computar el auxilio total de cada provincia, se valorará la piedra ofrecida para el firme á los precios de presupuesto y se sumarán á su importe todas las demás cantidades ofrecidas, excepción hecha de la expropiación.

Las provincias que ofrezcan auxilios superiores al 50 por 100 del coste de las obras, serán desde luego elegidas para la construcción de ésta, aparte de las diez señaladas para el concurso.

5.º Para el objeto de este concurso se clasifican las provincias en los tres grupos siguientes:

Barcelona, Cádiz, Madrid, Valencia y Sevilla.

Alicante, Badajoz, Cáceres, Ciudad Real, Córdoba, Coruña, Gerona, Granada, Jaén, León, Málaga, Murcia, Oviedo, Pontevedra, Salamanca, Tarragona, Toledo, Valladolid y Zaragoza.

Albacete, Almería, Avila, Baleares, Burgos, Canarias, Castellón, Cuenca, Guadalajara, Huelva, Huesca, Lérida, Logroño, Lugo, Orense, Palencia, Santander, Segovia, Soria, Teruel y Zamora.

Las dos provincias que dentro del primer grupo ofrezcan más auxilio, en relación al presupuesto de las obras, serán las elegidas para emprender éstas. Análogamente serán elegidas cuatro del segundo grupo y cuatro del tercero, que, en conjunto, constituyen las 10 provincias en que se propone el Gobierno iniciar la construcción de caminos vecinales.

6.º Terminado el plan de caminos vecinales que se está ultimando, se abrirá pública información, por un plazo de diez días, sobre la utilidad de los caminos que, sumando una longitud aproximada de 200 kilóms., figuren al frente de aquél.

Esta información substituirá, para los efectos que más adelante se dirán, á la prescrita en el art. 39 de la ley de carreteras de 4 de Mayo de 1877 y art. 50 de su reglamento.

7.º Terminados en cada provincia los proyectos de los referidos 200 kilómetros de caminos vecinales, se someterán á una nueva información pública por el plazo de otros diez días, y esta información substituirá á la dispuesta en el artículo 38 de la ley de carreteras y 51 de su reglamento.

Al propio tiempo que se abre esta información, se invitará por los Gobernadores á las Diputaciones provinciales respectivas, Ayuntamientos, Empresas y particulares, interesados en la relación de las obras, á que presenten á la Diputación provincial las ofertas de auxilios para la ejecución de los caminos vecinales de que se trata.

Debidamente garantizadas por la Diputación provincial, estas ofertas las elevarán los Gobiernos con toda urgencia, junto con los expedientes informativos, á la Dirección general de Obras públicas.

8.º En vista de los expedientes informativos y proposiciones de auxilio, el Ministro de Agricultura, previa propuesta de la Dirección general de Obras públicas, designará las provincias que resultaren elegidas, publicándose en la *Gaceta* el fundamento de dicha elección y los auxilios ofrecidos por todas las provincias.

9.º El Estado emprenderá, por el sistema de administración, inmediatamente las obras, procurando ejecutar por destajos todo lo que sea posible.

10. En las provincias designadas para construir en este año caminos vecinales, y sin perjuicio de empezar desde luego el Estado las obras, quedan obligados los Ayuntamientos respectivos á incluir en sus planes municipales los caminos vecinales de que se trata, con preferencia á los demás que tengan, y á consignar en el próximo presupuesto la partida correspondiente porque se hubiesen comprometido. Desde el momento que esto se realice, teniendo el carácter de carretera municipal, podrán los Ayuntamientos usar de las facultades que les concede la ley Municipal para la prestación personal (á que se refiere el art. 53 del reglamento de carreteras de 10 de Agosto de 1877), repartimientos y arbitrios.

El ofrecimiento de incluir la obra en el plan y la consignación necesaria en el presupuesto para el caso en que resultase elegida, debe acompañar á las demás ofertas que en su propuesta de auxilios hagan los Ayuntamientos.

Las informaciones públicas que prescribe la ley de carreteras para las obras municipales, quedarán substituidas por las antes mencionadas.

Las obras se ejecutarán bajo la dirección de la Jefatura de Obras públicas.

CIRCULACIÓN DEL PIMENTON

Con fecha 6 del actual se ha publicado una extensa Real orden de Gobernación, de 25 de Agosto anterior, resolviendo á propósito de varias instancia elevadas y relacionadas con el pimentón. Tomemos de aquella disposición la parte que tiene relación con los ferrocarriles:

Vista asimismo la instancia de D. Nathan Süß, vecino de esta Corte, como Director de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, exponiendo que el Real decreto de 31 de Diciembre último, dictado por este Ministerio, ha venido á regularizar el tráfico del pi-

mentón, dictando reglas que tienden á evitar fraudes; que nada habría que objetar si de su cumplimiento no surgiese la infracción de una de sus disposiciones, ó sea la que determina que las autoridades gubernativas podrán sacar muestras y hacer reconocimientos sin entorpecer el tráfico, con perjuicio de los intereses de las Compañías y de los consignatarios; y que para obviarlo suplica que se aclare lo dispuesto en el referido R. D. en el sentido de que el embargo, decomiso, destrucción, ó extracción de muestras del pimentón deberán efectuarse por las autoridades antes de su facturación en la estación de origen ó después de realizadas las operaciones de abono de portes y la entrega en la del destino;

Considerando que no compete á este Ministerio resolver la instancia de D. Nathan Süß, respecto á que el embargo, decomiso ó destrucción de las remesas de pimentón se efectúe por las autoridades antes de su facturación ó después de las operaciones de abono de portes y entrega en del destino;

S. M. el Rey, etc., ha tenido á bien resolver: 1.º Que debe mantenerse en todas sus partes el R. D. de 31 de Diciembre de 1902. 3.º Que se exija á los exportadores del pimentón el envío de muestras á las autoridades gubernativas antes de su exportación, las que deben facilitar á los fabricantes certificados del resultado del análisis, con el fin de que, acreditando la pureza del pimentón, puedan presentarlos á las Compañías de ferrocarriles para no causar perjuicios en sus intereses á éstas ni á los exportadores, ni entorpecer ni dificultar el tráfico.

De suerte que no se accede á lo interesado por la Compañía de M. Z. A., y para no entorpecer ni dificultar el tráfico se crea la apreciablesísima facilidad de la remisión de muestras á los laboratorios, expedición de los certificados, presentación de éstos á las Compañías. Es una facilidad que no entendemos.

ASUNTOS VARIOS

Huelga en M. Z. A.—Con la misma rapidez que se ha iniciado en el día de ayer en el servicio de talleres y otros anejos, se ha solucionado dentro del mismo día. Una licencia solicitada y denegada á consecuencia de haberse concedido otras anteriores; un abandono del servicio á pesar de la negativa, determinaron la recusación de los servicios del agente que no quiso someterse á las decisiones de sus jefes. Estos son los antecedentes de la cuestión, tal como los ha suministrado la prensa grande. En estas condiciones, una solidaridad del personal habría sido el colmo de la solidaridad. En el propio día se ha conjurado la huelga, y no podía suceder de otra manera, á menos de una absoluta falta de sentido común.

No le descubrimos al asunto la extraordinaria importancia que le ha concedido la dicha prensa grande. Dos adarmes de raciocinio natural que se concediera á todo el personal que ha

intervenido en este asunto, había de ofrecer la solución lógica y natural que ha sobrevenido inmediatamente. No hemos de felicitar ni á los obreros ni á la Compañía; entendemos que cada uno ha quedado en su lugar. Lo incomprensible ha sido el medio día de huelga, cuya improcedencia nada justifica tanto como la cesación á raíz mismo de haberse producido.

El ferrocarril del Tajuña.—Como nuestros lectores saben, es el que, después de fusiones, readquisición del Estado y construcciones, constituye la línea de Madrid á Colmenar. No habrán olvidado tampoco el gran entusiasmo de la Compañía por llegar, no ya á Tarancón, en la línea de Cuenca, sino mucho más allá; á Valencia nada menos. Pues bien, según nuestros informes, la Compañía ha desistido de engolfarse en más ampliaciones, quedándose, por lo tanto, en donde ha llegado; esto es, en Colmenar.

Jamás concedimos las menores probabilidades de prolongación hacia Valencia, porque no hay que hacer más que considerar la obra que tal línea representa, para reconocer que están muy verdes todavía. En la prolongación hasta Tarancón, ya confiábamos más, después de advertir en la nueva Compañía la diligencia que empleó en la adquisición de la línea de Madrid-Arganda, en la fusión de ésta con la del Tajuña, en la construcción desde Arganda á Chinchón y Colmenar. Pero por lo visto aquí han concluido los alientos, y á la comarca que estaba esperanzada en el nuevo paso de la Compañía, no le habrá causado mucha satisfacción el conocimiento de que el ferrocarril no va más allá.

No publicando la Compañía sus productos, que sería ciertamente interesante conocer después del fracaso que en otros tiempos experimentara la línea de Madrid á Arganda, no hay manera de saber á ciencia cierta el curso que ahora sigue el ferrocarril del Tajuña, constituido y desarrollado en otras condiciones, y el lugar que habría, por lo tanto, de aprobar que se quede en Colmenar ó de alentarle á que se extendiera algo más.

El ferrocarril de Zaragoza á Utrillas.—Coincidiendo con las fiestas de Ntra. Sra. del Pilar, confía la Compañía de aquel ferrocarril abrir á la explotación, para todo el servicio, la sección de 54 kilómetros de Zaragoza á Belchite. En el resto de la línea hasta los 125 kilómetros que vendrá á tener de longitud, la explanación se halla hecha y actualmente irá sentada vía hasta más allá del kilómetro 80; de suerte que para el próximo mes de Octubre puede considerarse que la vía estará tendida en toda su extensión, y que á la apertura de los 54 primeros kilómetros hasta Belchite no se hará esperar la de los demás de la nueva línea. Y como la vía desde el ferrocarril á las minas se halla también concluida, se aproxima el momento, durante tantos años esperado, de que pueda comenzar la salida de los carbones de la cuenca de Utrillas. Un tercero ó un cuarto á disputar los mercados á los actuales proveedores.

Publicidad y discusión de nuevas tarifas

Cereales, granos.—En 15 del actual planteará la Compañía de Salamanca á la Frontera la tarifa esp. 4, p. v., que se refiere á transportes de algarrobas, alforfón, alholvas, almortas, arvejas, arvejones, avena, cebada, centeno, cereales no expresados, maíz, mijo, muelas, garbanzos, guisantes, titos, trigo y yeros, por vagón de 10.000 kilogs. ó pagando por ellos. Establécese: en los recorridos hasta 25 kilóms., ptas. 0'10 por ton. y kilóm.; en los de 26 á 50, 0'09; en los de 51 á 100, 0'08; y en los de 101 en adelante, 0'07. Suponemos, aunque la tarifa no lo dice, que el mínimo en cada una de las zonas de recorrido superior será el máximo del recorrido de la zona inmediata anterior.

Aceites, ácidos, alcohol, aguardiente, petróleo, vinos, vinagre.—Recientemente la Compañía de Bobadilla á Algeciras ha planteado su tarifa esp. núm. 5, p. v., que establece: para el aceite de oliva, por vag. de 6 tons., ptas. 14 tonelada de Bobadilla á Ronda, 30 á Algeciras y 16 de Ronda á Algeciras, ó viceversa; para el alcohol (espíritu de vino), aguardiente y ácidos por vag. de 5 tons., y para el petróleo por vag. de 10 tons., ptas. 13 tonelada de Bobadilla á Ronda, 20 á Algeciras y 15 de Ronda á Algeciras, ó viceversa; para los vinos y vinagres por vag. de 6 tons., ptas. 10 tonelada de Bobadilla á Ronda, 18 á Algeciras y 14 de Ronda á Algeciras, ó viceversa. Son aplicables estos precios á las estaciones intermedias. Las mercancías nombradas quedan excluidas de la tarifa esp. 1. Sin participación general de la Compañía de Algeciras en el concierto de las combinaciones tarifarias, y con tarifas locales caras como es la acabada de extractar, pues el tipo más barato resultante excede de 0'10 por ton. y kilóm., no es de esperar que se vea muy desarrollado el tráfico por la línea mencionada.

Tarifas esp. del f. c. del Tajuña.—El 19 de Agosto han quedado anuladas las tarifas especiales 4, 5, 5 bis, 7, 8, 10, 10 bis y 13, p. v., de Madrid á Arganda, la A. T. núm. 3 de Madrid á Morata y la núm. 6 de Arganda á Morata, siendo substituidas por otra esp., núm. 1 nueva, que comprende las siguientes mercancías, clasificadas en siete grupos: 1.º grupo, azúcar, duelas, lana y paja; 2.º, cal, cereales y semillas, esparto labrado, materiales de construcción, sal; 3.º, abonos químicos, aceites, aceitunas, aguas minerales, aguardientes, alcoholes, azufre, baldosines y azulejos, carbón, cemento, drogas, esparto en rama, forrajes, frutas, harinas, hortalizas, legumbres, maderas labradas, piedra artificial y de sillería, papel, patatas, pieles sin curtir, productos químicos, sulfatos, vinos, vinagres, verduras; 4.º, baldosas, cok, ladrillos y tejas, maderas de construcción, remolacha; 5.º, abonos y basura,

adoquines, arena, carbones minerales, cuña de pedernal, guijo ó grava, heces de vino, leña, melazas, minerales, piedra morro y de mampostería, recortaduras de papel, tártaros, tierras, trapos y alpargatas, yeso; 6.º, envases (con boletín de retorno); 7.º, estiercol. Los precios empiezan en el recorrido de 7 kilóms., por ptas. 1'40 ton., para el primer grupo, 1'34 para el 2.º, 1'27 para el 3.º, 1'20 para el 4.º, 1'13 para el 5.º, 1'06 para el 6.º y 0'92 para el 7.º, que responden á los respectivos tipos kilométricos de 0'20, 0'191, 0'181, 0'171, 0'161, 0'151 y 0'131 por ton.; y acaban en los recorridos de 64 kilóms. con los precios de 8'82 para el 1.º grupo, 8'18 el 2.º, 7'54 el 3.º, 6'90 el 4.º, 6'26 el 5.º, 5'62 el 6.º y 4'34 el 7.º, cuyas bases respectivas kilométricas son de ptas. 0'137, 0'127, 0'117, 0'107, 0'097, 0'087 y 0'067. Se exige vag. de 6 tons., excepto en la lana y paja, que se rebaja á 4, en los trapos, alpargatas, recortaduras de papel y pieles secas, que se rebaja á 5, en las pipas y bocoyes, que se rebaja á 1.000 kilogramos, y en las corambres y banastas, que se rebaja á 100. La carga y descarga, por los interesados. Plazo doble de expedición y transporte.

El acierto en la clasificación de las mercancías lo dejamos á la apreciación de nuestros lectores. La práctica revelará á la Compañía, hasta qué punto es bastante la nueva tarifa para fomentar el tráfico de la línea.

—En 12 del pasado Agosto ha planteado la Compañía del Tajuña la tarifa esp. 2, nueva, de pequeña velocidad, que se refiere á transportes de ganados y carruajes, estableciendo: para los bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro y carga, ptas. 0'40 por cabeza y kilóm. y 0'70 por vag. y kilóm.; terneras y cerdos, 0'20 por cabeza y kilóm. y 0'60 por vag. y kilóm.; corderos, carneros, ovejas, cabras y lechones, 0'10 por cabeza y kilóm., 0'60 por vag. y kilóm. y 0'40 por piso de vagón-jaula y kilóm. Ya se advertirá que en cuanto sean dos cabezas mayores, tres terneras ó cerdos y seis carneros, etc., conviene optar por vagón, caso que aún no habíamos visto en ningún ferrocarril. Para los carruajes de dos ruedas, ptas. 0'40 por vehículo y kilóm.; para los de cuatro ruedas y automóviles, 0'50 por vehículo y kilóm.

—Por último, en 18 de Agosto ha planteado el f. c. del Tajuña la tarifa esp. 3, p. v., que se refiere á transportes de aceites, aceitunas, aguas minerales, aguardientes, alcoholes, cereales y semillas, esparto labrado, frutas, harinas, hortalizas, legumbres, patatas, vinos, vinagres y verduras, todo por peso mínimo de 500 kilogs. ó pagando por ellos. Empieza la reducción á 16 kilómetros, con el precio de ptas. 3'96 por tonelada (0'247 por kilóm.) y se fijan kilómetro por kilómetro hasta el 64, en que se llega á ptas. 9'68 tonelada (0'151 por kilóm.). Carga y descarga, por los interesados. Sobre plazo de un día para el transporte.

También habrá que confiar á la práctica los resultados de esta tarifa especial.