

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

COMERCIO, TRANSPORTES, TELÉGRAFOS, CANALES, SOCIEDADES DE CRÉDITO, MINAS, NAVEGACIÓN, SEGUROS, BANCOS

Fundador: FRANCISCO JAVIER DE BONA

Administrador: D. CARLOS DE SOUZA

SUMARIO

Bases científicas de la tarificación ferroviaria.—Auxilios modestos.—Ferrocarriles españoles.—Nueva locomotora eléctrica.—Ferrocarriles extranjeros.—Memorias.—Guía de los accionistas.—Documentos oficiales.—Ingresos de los ferrocarriles.

Bases científicas de la tarificación ferroviaria.

Las Compañías que se han ido sucediendo en el transcurso de los años, no tuvieron en cuenta al redactar sus tarifas, ninguno de los principios económicos que deben presidirlas, y cuando más, se atuvieron al producto o primera materia, que era la base esencial de su transporte. Era disculpable que no utilizasen el factor del costo de ese tráfico, ya que desconocían la efectividad absoluta del mismo, pero aun este factor podía suplirse muchas veces por analogía con otras empresas ya creadas. Lo que no puede disculparse es, la falta de atención para corregir antiguos errores, y así sucede que las modernas empresas han caído en los mismos vicios y lagunas de que pecan las antiguas, las cuales han olvidado el fruto de otras experiencias.

Puede considerarse el actual sistema de tarificación como un absurdo económico, y lo peor es que la casi totalidad de las empresas no tienen prisa en transformarlo, sufriendo impasibles los consiguientes perjuicios. Hay algunas—contadas son—que parecen laborar en silencio para un momento determinado, cuando disposiciones legislativas o decisiones ministeriales marquen un nuevo rumbo en su marcha económica, pero ni aun éstas se encontrarán en posesión del instrumento adecuado para asentar la reforma. Para que las bases de percepción respondan a leyes de equidad y conveniencia de los explotadores han de ajustarse al conjunto de numerosos factores auxiliares de los que enumeraremos los de carácter más general.

Estadística.—Es para nosotros el más importante y sus aspectos son muy diversos.

1.º La estadística se confecciona en bastantes Compañías por las estaciones. Descendamos a la realidad y ésta acusará que a dicho servicio no se concede en las estaciones importancia alguna, por

cuanto se supone que todo aquello en que no interviene la percepción de pesetas, no es necesario. Tan arraigada está la costumbre, que la estadística es el último documento que despachan los factores y siempre de *memoria*. Como consecuencia, este servicio debe sustraerse de las estaciones para prestarlo en un todo por el Negociado Central.

2.º La estadística se confecciona mal. Las actuales columnas de clasificación admiten elementos tan heterogéneos, que de hecho resultan inclasificados. Las grandes Compañías no llegan a consignar cincuenta grupos diferentes a los que se llevan las primeras materias junto a los productos elaborados, las mercancías auxiliares con las derivadas, etc., quedando influenciada la partida por las de mayor volumen que responden a las de menor valor. Es necesario, pues, destruir el actual sistema de clasificación para fundamentar uno nuevo que refleje una exacta distribución racional de los conceptos para que el título de varios quede reducido a cifras insignificantes.

3.º Dentro de cada grupo genérico, perfectamente definido, se impone una subclasificación con tipos perceptivos diferentes. Entre los tejidos corrientes—algodón, hilo, lana,—existen diversos grados de manufactura que les dan una valoración diferente. Los hay de un costo casi ínfimo (una peseta kilo) y de alta cotización (80 y más pesetas kilo), y no hay razón alguna para que todos los tipos sean transportados al mismo tipo de tarifa. Los primeros, que son los de uso más generalizado, sobre todo en la clase poco pudiente, vendrán a pagar por transporte ochenta veces más que los segundos, que entran dentro de los artículos de lujo. El ejemplo se repite con el tabaco y con las drogas. Estas últimas tienen una gama mucho más amplia, y prestándose a numerosas combinaciones obligaría a tomar con ellas una nueva orientación. Entre un kilo de cabezas de adormideras que vale 2 pesetas y un kilo de yoduro potásico que vale 50 pesetas, hay una gran diferencia, pero ésta es inmensamente mayor entre dicho yoduro potásico y cualquiera de los alcaloides corrientes. La percepción equitativa de un transporte de drogas sólo puede hacerse con un conocimiento profundo químico-industrial.

4.º En la clasificación de mercancías, no sólo ha de tenerse en cuenta el valor comercial de los objetos transportados, sino también la especial caracte-

rística de cada uno de ellos. Buscaremos un ejemplo. La bisutería de imitación, aun pagando por la base más alta, no sobrecarga el artículo objeto de la venta ni aun en milésimas. En un kilogramo de este artículo entran, por término medio, *doscientas piezas* que, por tratarse de género de fantasía y no necesario para alimentar el cuerpo, se vende caro. El vendedor obtiene de ese kilogramo de mercancías un mínimo de 400 pesetas, y por él ha pagado, en concepto de compra, 60 pesetas, y de portes, cuando más, 1,25 pesetas. La relación entre el costo de la mercancía y el porte es de 2,08 por 100 y entre la venta y el porte de 0,32 por 100. Cada una de las 200 piezas supuestas ha sufrido un recargo de 0,006 pesetas.

5.º La estadística, a los efectos del estudio, debe comprender las entradas y salidas de mercancías en cada una de las estaciones. Advertimos que es a los efectos del estudio, para que no se confundan los términos y se crea que pretendemos una estadística duplicada. La estadística actual de producción de transportes (tráfico a la salida, tanto en porte pagado como en porte debido), cumple la sola finalidad de dar a conocer la cantidad de trabajo. La estadística de percepción en pesetas no cumple finalidad alguna, porque obra en fuerza convergente sin datos para razonar el movimiento. La estadística, en el doble sentido de entradas y salidas, permite seguir el proceso comercial de cada una de las estaciones, determina sus transportes más característicos y señala las rutas que siguen.

6.º La estadística debe ser un exacto balance del movimiento de todas las mercancías y en todas las estaciones. El perfecto acoplamiento de los datos y el profundo y detenido estudio de los mismos, serían el punto de arranque de las razones fundamentales para modificar la clasificación de mercancías y bases perceptivas que se establecieron al solicitar las concesiones. No hay motivo para que subsista una clasificación que tiene cincuenta años de antigüedad, y mucho menos existe para que las bases perceptivas no guarden armónica relación con el curso de los tiempos. Unos y otros datos inherentes a la concesión, deben tonalizarse, y esto no se consigue sin previa y absoluta demostración de que, habiéndose modificado la esencialidad económica del tráfico por alteración de todos sus componentes, debe modificarse la base perceptiva y los indicios de clasificación para acompasar ambos a las reglas económicas correspondientes.

Los datos de la estadística, en forma de balauces, permitirían su transformación en un tráfico, similar a un mapa hidrográfico para cada una de las mercancías, del cual obtendrían una provechosa enseñanza las Empresas y datos de inestimable interés otros sectores de la actividad. Para realizar un tra-

bajo más perfecto haríamos un minucioso estudio de cuanto afecta a la tracción. Esta, en las grandes redes, sufre en su coste económico bruscas oscilaciones, y no es justo que una mercancía soporte un gasto que no ha originado. El ideal sería determinar el costo de la tracción entre cada dos estaciones. Es labor poco grata y farragosa; pero con un poco de paciencia y un mucho de buena voluntad se extraería un gran acopio de datos de los archivos de estos servicios. Esta contabilidad estadística es imprescindible conocerla, y una labor similar en los servicios de Vía y Obras sería su complemento.

Para los gastos generales utilizaríamos como fundamento los índices de los componentes ya descritos, y cuya conexión nos permitiría hallar los más exactos coeficientes de aplicación. No olvidariamos el servicio de Reclamaciones para la aplicación fragmentaria de partes alicuotas, por el desembolso que las pérdidas, averías y retraso representan. Tan importante es la suma que por este concepto se paga —principalmente en las grandes líneas—, que es forzoso tenerlo en cuenta, aun cuando esto represente un reconocimiento implícito de impotencia para reducir a una mínima proporción las causas fortuitas.

La confección de las bases con los elementos anteriormente enunciados, ha de ajustarse a reglas inflexibles en las que esté todo bien determinado, sin dar lugar a interpretaciones diversas.

Las condiciones de aplicación no serán más que modalidades de las reglas anteriores que no destruyan la esencialidad de las mismas. El fundamento, perfectamente estudiado y definido para las tarifas especiales, concesiones o servicios combinados, habrá de reducirse a un porcentaje X sobre los tipos principales. No puede entrarse en un trabajo de esta índole en la enumeración de casos especiales por condiciones de mercancías, particularidades de sus riesgos, largos recorridos o volumen considerable de determinados artículos. Todo ello es peculiar de las respectivas Empresas y no admite homogeneidad de normas.

Si es imprescindible un profundo estudio de las necesidades actuales de cada una de las grandes zonas o núcleos de tráfico, no es menos necesario estudiar las posibilidades de un mañana, para evitar que demasiado pronto se hiciese anticuado un sistema que, si se implanta, requeriría una considerable cantidad de trabajo. Por regla general, no están especializados los agentes para fundamentar esas nuevas posibilidades, pero un fuerte estímulo conseguiría que todas las Empresas, utilizando sus propios elementos, solucionasen bien estas cuestiones.

No se nos oculta que todo esto requiere un previo convencimiento de la utilidad mercantil propia y del servicio que al interés público había de reportar

echar las bases fundamentales para el estudio del tráfico ferroviario, así como no ignoramos que las Compañías no se han preocupado de tener los servicios comerciales organizados con personal apto y educación profesional adecuada a estos elevados fines.

De tal modo es esto exacto, que cuando hemos sabido por la Prensa en estos últimos tiempos, que el Consejo Superior ferroviario estudiaba como una de las soluciones del problema que aún está sin resolver, el gravar con recargos variables ciertas mercancías como ha sucedido en Francia y otros países, les compadecíamos por tener la seguridad de que los cálculos darían un resultado tan fantástico como lo tenían que ser las cifras de tonelaje y producto que les facilitarían a ojo de buen cubero.

Sólo una Compañía de las importantes que separamos, la del Norte, tiene organizada la estadística, pero es sólo desde el punto de vista de ingresos, pero no de tráfico, que es como prestaría elementos al estudio de las tarifas, complementado con los de producción agrícola e industrial, consumo y comercio interior y exterior.

Para establecer tarifas es necesaria una clasificación científica de mercancías, donde estableciendo seis u ocho clases puedan tener asimilación racional y equitativa cuanto pueda transportarse, teniendo en cuenta su naturaleza, el valor, uso a que se destina, sitio que ocupe (volumen) y riesgo del transporte.

Y vamos con el final. ¿Hay posibilidad práctica de llegar al acoplamiento de estos datos sin perturbar la marcha actual y sin saltar el límite de las bases perceptivas actuales, representadas por la tarifa general? Nuestra contestación es rotundamente afirmativa. El ensayo es fácil y necesario. Sería un tanteo, una prueba que acusase errores corregibles para las resoluciones definitivas.

ANTONIO MIGUEL

AUXILIOS MODESTOS

Entre las industrias complementarias de la Agricultura se encuentra la Apicultura que no ha tenido todavía la virtud de interesar a nuestros hombres del campo. Así lo demuestra el reducido número de colmenas que figuran en las estadísticas. Sin entrar de momento a analizar los motivos de esa indiferencia por parte de los agricultores, vamos a enfocar la cuestión por otros derroteros.

A lo largo de las carreteras y en la interminable cinta de las líneas férreas, existen diseminadas unas quince mil familias que, por razones de su cargo, tienen que estar alejadas hasta del más pequeño

centro urbano. Ni los camineros, ni las guardabarreras, ni los obreros de las brigadas de la vía, disfrutan un sueldo que les compense el aislamiento en que viven. Unos y otros ayudan a su presupuesto con cuantos elementos encuentran con facilidad a su alcance y siempre, como es natural, explotándolos de una manera rudimentaria. La cabra que suministra la leche que consumen, el cordero que se engorda para con su producto proveerse de calzado y de ropa en determinadas estaciones, la gallina que constituye su pobre reserva económica, el cultivo de dos metros cuadrados de hortaliza; estos son los factores que integran su complemento misérrimo. Ninguno de ellos distrae de sus obligaciones principales al obrero, y todos, en cambio, contribuyen a educar en el rudo trabajo la descendencia.

Mas estos hombres no están en condiciones económicas de un desembolso a riesgo, y sus patronos pueden acudir a prestarles un auxilio modestísimo que, en el día de mañana, se transforme en una agradable fuente de ingreso, como lo son las otras enumeradas. Pedimos para cada una de estas familias aisladas una colmena, todo lo científica que sea posible dentro de la cultura de la clase, con todos los elementos accesorios, que son bien pocos, y con estímulos que compensen el pequeño sacrificio impuesto. Pedimos unas ligeras enseñanzas prácticas y el valor que requiere la implantación de toda idea nueva, pero no pedimos por caridad, sino por necesidad de educar a los hombres—empezando por los de vida más nómada—en un máximo rendimiento de su tiempo con un máximo provecho para la vida social.

EL CASTILLO

Ferrocarriles Españoles.

Norte de España.

El día 11 del corriente mes tuvo lugar la circulación de un tren especial para conducir hasta Hendaya a una peregrinación a Lourdes, que verificó su regreso el día 19, en tren especial también.

—A partir del 21 de este mes, el apeadero de Mata Espesa de Alpedrete, situado entre las estaciones de Villalba y Collado Mediano, de la línea de Segovia, admitirá viajeros, sin equipajes, y perros desde o para las estaciones de Madrid y las comprendidas entre Villalba y San Rafael, ambas inclusive, y expedirá billetes de ida y vuelta de la tarifa G. V. número 2 con destino a Madrid.

Transpirenaicos.

Están terminándose los trabajos de infraestructura de las líneas Ax les Thermes a Puigcerdá, en el

Ariege, y de Bedous a la frontera de los Altos Pirineos.

La Compañía comenzará seguramente en Octubre próximo los trabajos de superestructura y se calcula que la explotación de ambas líneas podrá empezar a fines de 1925 o principios de 1926.

Supone un acortamiento de 106 kilómetros la línea de Ax-les-Thermes, comparada con la actual Toulouse-Cerbere Barcelona. La de Bedius permitirá ganar 125 kilómetros en la línea Bayona-San Sebastián-Madrid.

Locomotoras eléctricas para España.

Hace poco se han recibido en el puerto de Santander tres locomotoras eléctricas para la Compañía del Norte, destinadas a la parte de la línea de Asturias que está siendo electrificada y que alcanza una longitud de unos 60 kilómetros.

Las locomotoras son de forma algo original; tienen carretones giratorios de tres ejes cada uno, y están equipadas con seis motores de 250 caballos de fuerza, o sea en total 1.500 caballos; cada una pesa 90 toneladas y puede recorrer velocidades de 35 a 55 kilómetros por hora, según las rampas.

En las pendientes la máquina va contenida por los frenos llamados «regeneradores», que evitan el uso de los calzos y llantas de las ruedas.

Los trabajos de electrificación están bastante adelantados. La corriente será continua, de 3.000 voltios.

TRANVÍAS

De Sevilla.—Al acierto de la Dirección de los tranvías de esta capital se debe el gran incremento de viajeros habido en el último ejercicio y los resultados tan satisfactorios obtenidos.

A 19.495.126 pasajeros, con un recorrido de kilómetros 2.122.251, alcanza la cifra que figura en la Memoria presentada.

La Compañía de tranvías adquirió 15 coches remolques que empezaron a prestar servicio en Octubre y obtuvo la concesión de la línea de San Juan de Aznalfarache, ya en ejecución. Probablemente se inaugurará en el año que cursa.

Tenía además en proyecto otra línea de tranvías a Camas.

Ha emitido obligaciones al 6 por 100 por valor de cuatro millones, que se suscribieron rápidamente.

De los productos de explotación, superiores con mucho a los ejercicios anteriores, se repartió un dividendo del 7,50 por 100 a los accionistas, destinando además 34.539,23 pesetas al fondo de reserva.

De Granada.—De un modo decisivo influye la Compañía de tranvías eléctricos de Granada en los

intereses económicos de aquella capital, próspera y floreciente.

Unos 80 kilómetros forman el total de la red, comprendiendo las líneas siguientes:

- 1.^a Granada-Armilla Churriana y Gabia Grande.
- 2.^a Granada-Maracena-Albolote-Atarfe-Sierra Elvira y Pinos Puente.
- 3.^a Granada-Santafé y Chauchina.
- 4.^a Granada-Huétor Vega-Cajar y la Zubia.
- 5.^a Granada-Armilla-Alhendín Otura y Padul.

Está ejecutándose la prolongación de la línea Granada-Padul a través del valle de Lecrín, hasta el Mediterráneo, estableciéndose de esta manera la comunicación tranviaria con Motril, que será tanto como el anhelado ferrocarril de la costa.

Sobre el barranco de Dúrcal está ya montado el magnífico puente de hierro que estuvo en Gor, perteneciendo al ferrocarril de Linares a Almería.

Para la realización de este proyecto se requería una gran fuerza motriz, obtenida ya por medio de la constitución de una Sociedad Anónima que explotará los saltos de agua situados en el valle de Lecrín para la tracción, alumbrado e industrias, y riegos.

El salto de agua del río Dúrcal, que tiene 758 metros de altura y producirá una energía anual de unos 15 millones de kilovatios hora, será el primero que utilizará la Empresa de Tranvías de Granada, aplicándole a la región comprendida entre Granada-Málaga y la Alpujarra.

Nueva locomotora eléctrica para trenes expresos de la Compañía de P. L. M.

La Compañía de París-Lyon-Mediterranée, antes de decidirse sobre la adopción de determinado tipo de locomotoras eléctricas para las líneas que está electrificando, ha preferido ensayar algunos de los tipos que se le han presentado.

Uno de éstos, que construye actualmente la casa Oerlikon Limited, es de 1.500 voltios, capaz para arrastrar trenes pesados sobre pendientes de 1 por 33 y curvas de un radio mínimo de 120 metros. El cuerpo de la locomotora descansa sobre dos carretones con soportes centrales esféricos y muelles laterales, y cada carretón tiene, además de las cuatro ruedas motoras, otro carro guía más pequeño, que sostiene el resto del bastidor de la locomotora; los carretones son de acero sólido con tirantes cruzados, y a los extremos del bastidor se ajustan los topes del tipo que usa la Compañía P. L. M., los cuales están dispuestos para sostener aparatos quitanieves. En el interior, los dos carretones se hallan en forma que

su acción pueda ser acoplada. Cada eje principal funciona por dos motores gemelos, cuyo movimiento se transmite por embragues especiales.

A cada extremo de la locomotora hay una cabina para el maquinista, y entre ambas se halla el compartimiento para todos los aparatos. Con el fin de facilitar el montaje y desmontaje, la instalación está hecha por secciones que pueden arrojarse por separado. Las resistencias se hallan colocadas en la parte central del techo de la locomotora. Los dos juegos de compresores y el motor generador para el funcionamiento de los frenos están dispuestos en la parte delantera del bastidor. Los frenos son de aire comprimido, automáticos y no automáticos, con dos zapatas por rueda y una por cada rueda guía; funcionan con el 75 a 80 por 100 del peso de las ruedas motrices, y 55 a 60 del de las ruedas guías.

El freno de mano está en combinación con el de aire comprimido, pero sólo actúa sobre las ruedas motrices.

Cada cabina tiene un equipo completo de señales con indicador de peligro y un registrador de velocidad tipo Flaman. El arenero para ambas direcciones funciona por aire comprimido. El equipo eléctrico de la locomotora es muy parecido al de las locomotoras para trenes de mercancías de la Compañía de París a Orleans; el mismo diagrama y los mismos contactos se han establecido para el circuito principal de los motores en ambas máquinas; la única diferencia que existe entre ellas está en los motores y en los frenos, que son de los llamados «regeneradores», y en las locomotoras de P. O. no lo son.

La parte motriz la constituyen cuatro juegos de motores gemelos, con ventilación forzada, cada uno de los cuales desarrolla una fuerza de 300 c. v. por hora, a presión normal de 675 voltios, y puede llegar a 400 c. v. durante cinco minutos. La refrigeración del aire se obtiene por un juego de abanicos del tipo vertical, que sirve para enfriar los motores y las resistencias, respectivamente.

El juego excitador rinde unos 30 kilovatios y está provisto para excitar los motores de tracción cuando se usen los frenos regeneradores. Este mismo juego suplente la corriente necesaria para la fiscalización de los aparatos, así como para el alumbrado y para cargar la batería de acumuladores. El motor que acciona el juego tendrá, con todas las cargas, aproximadamente igual velocidad; mientras que el excitador, al contrario, tendrá dos marchas: una para la excitación de la máquina y otra para su estabilización durante el funcionamiento de los frenos regeneradores.

La locomotora tiene dos reversiones dobles con cinco posiciones, cuatro hacia adelante y una hacia atrás; otros dos para los frenos regeneradores en ambas direcciones y una posición cero para cortar

la corriente a los motores gemelos. Si uno o más motores se inutilizan, se coloca el reversioner a la posición cero y entonces la máquina puede funcionar sólo con los restantes motores en serie.

La batería de acumuladores tiene capacidad para 200 amperios-hora y puede cargarse por el excitador o por corriente directa de los motores del ventilador y del juego excitador.

He aquí las principales características de la locomotora:

Velocidad en rampas de 1 por 33 durante cinco minutos:

Con motores en paralelo.....	45 k. p. k.
Con motores en serie.....	27 —
Velocidad normal en terreno llano.....	84 —
Velocidad máxima en terreno llano.....	109 —

Esfuerzo de tracción al borde de ruedas:

Durante cinco minutos a la velocidad en rampas indicada anteriormente.....	19.996 kg.
A la velocidad continua de 52.3 m. p. h..	4.250 —
Esfuerzo de tracción máximo.....	22.942 —
Diámetro de las ruedas motoras.....	1.600 m/m.
Longitud desde topes.....	20.000 —
Espaciado de las ruedas de los carretones motores.....	2.800 —
Espaciado de las ruedas de los carretones guías.....	2.100 —
Distancia entre los soportes centrales....	11.700 —
Peso total,.....	110 tons.
Peso del equipo eléctrico.....	67 —
Peso de la parte mecánica.....	43 —

Ferrocarriles Extranjeros.

FRANCIA

Tren rápido entre París y Bruselas.

La Compañía del *Nord* tiene en circulación un tren rápido, diario, entre París y Bruselas, que recorre los 311 kilómetros que distan de una a otra capital en 3^h45' o sea a una velocidad media de 73 kilómetros por hora. El tren no se detiene ni en la frontera, pues la inspección de la Aduana y el visado de pasaportes se efectúa en ruta.

Las locomotoras que lo remolcan son del tipo *Superpacific* de 16 ruedas, tienen 21,35 metros de longitud de tope a tope, pesan 94,5 toneladas, desarrollan una fuerza de 2.290 caballos de vapor y llevan

La conocida **Sociedad Orenstein y Koppel**, ha vuelto a recibir remesas de sus importantes fábricas de Locomotoras y Vagones en Alemania, como puede verse del anuncio que se publica en el presente número.

en el t nder siete toneladas de carbón y 31 de agua.

Este tren, antes de la guerra, empleaba en este mismo recorrido diez minutos más.

Ingresos de los ferrocarriles.

A continuación indicamos, como de costumbre, en miles de francos, los ingresos obtenidos desde el 1.  de Enero al 5 de Agosto del corriente año, señalando las cantidades recaudadas en más   en menos, con relación al mismo periodo de 1922 y el tanto por ciento que representan:

Etat.....	603.520 + 37.556	6,64	por 100
P. L. M.....	1.115 020 + 93 040	9,10	—
Nord.....	661.800 + 19.867	3,10	—
P. O.....	555.578 + 34 690	6,66	—
Est.....	597.622 + 6.475	1,10	—
Midi.....	281.151 + 23 115	8,96	—
Als-Lor.....	261.730 — 10.217	3,75	—

ALEMANIA

Aumento de tarifas.

En vista del aumento de precio del carbón y primeras materias y del alza de salarios de los ferroviarios, el ministro de Comunicaciones ha resuelto elevar de nuevo las tarifas de transporte.

Por consiguiente, a partir del 11 de Septiembre el índice calculador es de 1.500.000 marcos por kilómetro para viajeros, y de 4.500 000 para mercancías, cuyo aumento representa la depreciación que tiene el marco actualmente.

Las tarifas de ferrocarriles alemanes son, pues, hasta nueva orden, mill n y medio o cuatro millones y medio de veces más caras en marcos papel, que las de 1913, según se trate del transporte de viajeros o de mercancías.

PORTUGAL

Elevación de tarifas.

Desde el día 15 del corriente mes de Septiembre han sido elevadas al 700 por 100 las sobretasas que actualmente había en vigor en los ferrocarriles portugueses del Estado.

Esta elevación es extensiva a todos los cobros que se efectúen por las tarifas y avisos vigentes, siempre que en ellos no conste determinación en contrario, a excepción de las mercancías de grande y pequeña velocidad que actualmente estaban gravadas con un recargo de 200 por 100, y que en adelante lo serán con el de 300 por 100.

En la Compa a de los Caminos de Hierro Portugueses desde el 27 de Septiembre las sobretasas de 500 por 100 se han elevado al 600 por 100; las mercancías que solo tenían un recargo de 200 por 100, continúan con el mismo recargo.

AUSTRIA

El Metropolitano de Viena.

El Municipio de Viena ha expresado al Gobierno el deseo de tomar a su cargo la explotación del ferrocarril de circunvalación, que se halla paralizada desde hace ocho años, a causa de la carestía del carbón y del elevado coste de explotación.

Si se accede a los deseos del Municipio vienés, éste se propone electrificar el ferrocarril y realizar las reparaciones necesarias en la vía y material móvil, que se elevarán aproximadamente a unos 170 millones de coronas, o sean 2.550.000 pesetas al cambio actual, explotando el metropolitano como una prolongación de la red de tranvías. La  nica condición que exige el Municipio es que la concepción sea, como minimum, por treinta años.

ITALIA

Nuestro metropolitano.

Como dijimos en nuestro número anterior, el grupo financiero francoespa ol que ha obtenido recientemente la concepción de construcción y explotación de un ferrocarril metropolitano en Génova, ha presentado otro proyecto para la construcción de un metropolitano en Milán, el cual comprender  dos líneas: una de circunvalación y otra que cruzar  la ciudad de Este a Oeste, enlazando con la anterior.

La línea transversal será la primera que se construir , confiando terminarla dentro de tres años; esta presupuesta en 140 millones de liras, y su longitud será de unos 8 kilómetros. Tendr  dos túneles a una profundidad de 8 a 10 metros, con estaciones a la distancia de 300 a 500 metros; se pondrán en circulación 30 trenes diarios, de 4 coches, con capacidad para 500 viajeros cada tren. Los trenes podrán circular cada tres minutos a una velocidad de 25 kilómetros por hora.

Como es de presumir, la tracción será por electricidad y el tráfico de viajeros se estima que no bajar  de veinte millones al año. El Municipio de Milán ha dado ya su aprobación al proyecto.

 Y nosotros que pensábamos que en España no había dinero para ferrocarriles!... Pero mirándolo bien, tenemos razón: no hay dinero para ferrocarriles españoles; pero sí lo hay para construir ferrocarriles extranjeros. Se dirá que el dinero no tiene patria. Perfectamente. En ese caso nadie se extra e que los hombres tampoco la tengan. Es mucho más perjudicial la emigración del capital español en estos tiempos, aquí donde hace tanta falta implantar y desarrollar industrias y perfeccionar la agricultura, que la emigración de brazos desocupados, antes de que el hambre les debilite por completo.

MEMORIAS

COMPANÍA DEL FERROCARRIL CANTÁBRICO

MEMORIA PRESENTADA POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN A LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS CELEBRADA EL DÍA 12 DE ABRIL DE 1923.

Señores accionistas:

En cumplimiento de lo prevenido en nuestros Estatutos habéis sido convocados a la celebración de junta general ordinaria para daros cuenta de nuestra gestión durante el ejercicio de 1922.

GASTOS DE ESTABLECIMIENTO

Sólo aumenta esta cuenta en la cantidad de 49.830,80 pesetas por importe de la terminación del edificio de viajeros y andén del nuevo apeadero de San Roque del Acebal; la elevación de un piso para vivienda del Jefe en la estación de Adarzo; instalaciones de alumbrado eléctrico y calefacción en los coches, maquinaria de talleres, y algunos pagos pendientes del último material móvil adquirido.

EXPLOTACIÓN

Han circulado 31 533 viajeros más que el año anterior; pero como el recorrido medio de cada viajero ha descendido de 25,12 kilómetros a 23 36, el producto obtenido ha sido inferior en 67.238,19 pesetas al ingreso realizado por igual concepto durante el pasado ejercicio.

Las mercancías transportadas también han superado en 5 366 toneladas al tonelaje transportado en 1922; este aumento es debido principalmente a las sales y productos elaborados en la fábrica de sosa de Barreda por 19.820 toneladas, y a los minerales de zinc por 8.605 que recorren pequeñas distancias; en cambio han disminuido otras mercancías de gran recorrido, especialmente los carbones asturianos, resultando rebajado el recorrido medio de las mercancías de 55.127 kilómetros a 44.439, y como consecuencia de esto, el ingreso obtenido con los transportes de toda clase de mercancías ha sido inferior en 166.659,33 pesetas al realizado el año anterior.

La principal causa de esta baja, el régimen de favor injustamente otorgado al conceder el Real decreto de 23 de Diciembre de 1921 primas a los carbones exclusivamente transportados por cabotaje, desapareció cuando en Octubre del corriente año, reparando el Gobierno la injusticia, hizo extensivas las primas a los carbones transportados por estos

ferrocarriles costeros, gracias a nuestras continuas demandas de justicia tan acertadamente apoyadas por autoridades, corporaciones y representantes en Cortes de la provincia, después de la reunión a que fueron convocados en la Cámara de Comercio de esta ciudad el pasado mes de Agosto. En el primer trimestre del corriente año se ha normalizado ya el tráfico de carbones.

Algunas cifras darán idea del quebranto que aquel régimen de favor ha ocasionado a esta Compañía.

Desde el año 1910 hasta el 1921 inclusive, el promedio de transportes asturianos por nuestra línea ha sido de 125.951 toneladas, el año 1922 sólo se han transportado 79.597 toneladas o sean 46.354 menos; pero como la mayor parte de la baja corresponde a los carbones transportados hasta Santander que recorren los 100 kilómetros de longitud de línea, el tonelaje kilométrico que fué en promedio en los doce años anteriores de 10.737.822 toneladas-kilómetro, quedó reducido en 1922 a 6.352.335, con una baja de 4.385.487, y el recorrido medio de una tonelada que era de 85,25 kilómetros bajó a 79,80. Esta baja de 4.385.487 toneladas-kilómetro al precio medio de 0,087, equivale a un quebranto de 381.537 pesetas, casi todo él debido a las primas, pues también han influido las huelgas de mineros de mayor duración que en años anteriores.

La baja total de los productos brutos de la explotación queda compensada con la disminución de los gastos resultando un producto neto superior al obtenido en 1921 en 223.860,95 pesetas.

DATOS DEL RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN EN EL AÑO 1922

	Santander R Llanes y Ramal de Torrelavega. 1922.
TRENES	
De viajeros.....	7.566
De mercancías, material y trabajos.....	3.655
<i>Número total de trenes.....</i>	<i>11.221</i>
Kilómetros recorridos por los trenes de viajeros.....	341.776
Idem íd. por íd. de mercancías y otros....	213.732
<i>Total de kilómetros recorridos....</i>	<i>555.508</i>
VIAJEROS Y SU PRODUCTO	
De 1.ª clase.....	37.617
De 2.ª clase.....	133.277
De 3.ª clase.....	831.215
<i>Número total de viajeros....</i>	<i>1.002.109</i>

Santander a Llanes y Ramal de Torrelavega. — 1922.	
Promedio diario.....	2.745
Idem por tren.....	132
Producto total por viajeros.....	1.337.956,43
Idem medio de un viajero.....	1,33
MERCANCIAS Y SU PRODUCTO	
Equipajes y G. V.—Toneladas.....	12.762
Mercancías y P. V.....	269.521
<i>Total de toneladas transportadas.</i> 282.283	
Promedio de tráfico diario.—Kilogramos..	773.373
Producto de la G. V.....	266.769,89
Idem de la P. V.....	1.559.689,31
<i>Producto total de mercancías....</i> 1.826.459,20	
Producto por tonelada de G. V.....	20,90
Idem id. de P. V.....	5,79
GANADOS Y SU PRODUCTO	
Cabezas transportadas.....	21.340
Producto obtenido.....	47.876,89
Idem medio por cabeza.....	2,24
<i>Recaudaciones varias.....</i> 69.791,20	
PRODUCTO BRUTO	
Distribución proporcional:	
Por viajeros.....	40-76 %
Por la G. V.....	8-13 %
Por la P. V.....	47-52 %
Por los ganados.....	1-46 %
Por varios.....	2-18 %
Producto bruto total.....	3.282.088,52
Idem medio diario.....	8.992,01
Idem medio por kilómetro.....	31.257,93
Idem por tren kilómetro.....	5,91
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	
Servicio de Administración Central.....	134.849,48
Idem de movimiento y tráfico.....	491.558,50
Idem de material y tracción.....	1.173.963,34
Idem de vía y obras.....	348.994,24
<i>Total de gastos.....</i> 2.149.364,56	
Promedio de gasto diario.....	5.888,67
Gasto medio por kilómetro.....	20.470,13
Idem por tren kilómetro.....	3,88
<i>Coefficiente de explotación....</i> 65,40	
PRODUCTO NETO	
Total obtenido.....	1.132.718,96
Promedio diario.....	3.103,83
Producto neto por kilómetro.....	10.787,80
Idem neto por tren-kilómetro.....	2,05

CONSUMO EN LA LÍNEA PRINCIPAL Y RAMAL

	Año 1922.
COMBUSTIBLES	
Para las locomotoras: kilogramos.....	8.038.442
Para la calefacción de los trenes: idem....	2.800
Para talleres y otros servicios: idem.....	129.950
<i>Total kilogramos.....</i> 8.171.192	
Recorrido total de locomotoras con trenes, máquinas aisladas y maniobras: kilóme- tros.....	
	653.259
Consumo por kilómetro recorrido: gramos.	12.306
GRASAS	
Para las locomotoras: kilogramos.....	23.033
Por kilómetro recorrido: gramos.....	34,4
Para coches y vagones: kilogramos.....	16.365
ACEITES Y PETRÓLEO	
Para el alumbrado de trenes: kilogramos..	3.610
Para el idem de estaciones: id.....	2.553
En los depósitos y talleres: id.....	2.462
En la vía y dependencia: id.....	1.303
<i>Total kilogramos.....</i> 9.928	

CAJA DE PREVISIÓN Y SOCORROS

	Pesetas.
Existencia del ejercicio anterior.....	285.761,06
Ingresos en el año por todos conceptos.....	49.896,77
TOTAL..... 335.657,83	
Socorros por enfermedad.....	7.134,06
Idem por defunción.....	1.230,00
Idem por jubilación, viudedad, etcétera.....	5.135,88
13.499,74	
Existencia en 31 de Diciembre de 1922.	321.652,09

Además la Compañía ha satisfecho al Instituto Nacional de Previsión y Caja Postal de Ahorros pe-



setas 17.15.871, y por pensiones a sus jubilados pesetas 6.860,64.

BALANCE Y CUENTAS

Agregando a los productos de la explotación los ingresos procedentes de intereses de cuentas corrientes y primas de cobranza que importan 21.941 pesetas, se obtiene una suma total de ingresos de 3.304.024,52 pesetas.

Deduciendo de esta suma los gastos de explotación, servicio de obligaciones y 130.000 pesetas destinadas a amortización del material, quedan pesetas 437.339,96, que representan las utilidades del ejercicio.

Con el saldo de la cuenta de explotación que es de 404.463,25 pesetas, según aparece en el resumen de dicha cuenta y en el balance, os proponemos repartir un dividendo de 5 por 100 a las acciones ordinarias y 9 por 100 a las preferentes, cuyos dividendos importan en junto 360.600 pesetas.

La suma total del balance cerrado en 31 de Diciembre es de 24.185.044,77 pesetas.

CONSEJEROS

Corresponde cesar por turno a los señores consejeros D. Emilio Botín y López y D. Leopoldo Cortines y al vocal suplente D. Alberto López Dóriga; la Junta decidirá sobre su reelección o reemplazo.

Terminamos sometiendo a vuestra deliberación:

- 1.º Aprobación de la Memoria, balance y cuentas del ejercicio de 1922.
- 2.º Distribución de beneficios.
- 3.º Nombramiento de dos vocales del Consejo y de un suplente.
- 4.º Nombramiento de Comisión revisora de cuentas.

Santander, 12 de Abril de 1923.—El presidente del Consejo de Administración, *Alfredo de Alday*.—Vocales, *Enrique de Vial, Emilio Botín y López, Francisco G. Camino y Bolívar, conde de Mansilla, Leopoldo Cortines, César de la Mora, José Antonio Quijano, Juan Sitges, Estanislao de Abarca y Fornés, Alberto López Dóriga*.—El director gerente, *Manuel de Huidobro*.

INFORME DE LA COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

La Comisión, habiendo examinado el balance y cuentas correspondientes a la Compañía del Ferrocarril Cantábrico durante el año 1922, y hallando las partidas conformes con los respectivos asientos de los libros y sus comprobantes, propone su aprobación a la Junta general de señores accionistas.

Santander, 17 de Marzo de 1923.—*Isidoro del Campo*.—*Angel Jado*.—*Luis Abarca*.

Balance en 31 de Diciembre de 1922.

ACTIVO	Pesetas.
Gastos de establecimiento.....	20.444.219,18
Quebrantos en la emisión de obligaciones y acciones preferentes.....	1.676.626,89
Accionistas.....	120.000,00
Obligaciones en car.era.....	184.500,00
Deudores por transporte.....	110.917,75
Compañías de ferrocarriles deudoras....	20.589,17
Almacenes generales.....	399.221,32
Varios deudores.....	24.407,49
Valores.....	145.822,64
Caja y Bancos.....	1.078.740,33
TOTAL.....	24.185.044,77

PASIVO

Capital:

Acciones ordinarias de 500 pesetas.....	11.545
Idem preferentes de 500 id.....	1.755

Total de acciones. 13.300 valor nominal. 6.650.000,00

Obligaciones hipotecarias.	Emitidas.	Amortizadas.	Diferencia.
De Santander a Cabezón:			
1.ª hipoteca...	6.500	518	5.982
2.ª idem.....	2.500	190	2.310
3.ª idem.....	2.000	124	1.876
De Cabezón a Llanes:			
1.ª hipoteca...	12.000	160	11.840
2.ª idem.....	6.000	89	5.911
TOTALES....	29.000	1.081	27.919

de 500 pesetas nominales.....	13.959.500,00
Fondo de reserva.....	70.000,60
Amortizaciones.....	1.969.313,39
Compañías de ferrocarriles acreedoras...	28.782,77
Acreedores por cupones vencidos y dividendos.....	159.917,91
Varias cuentas acreedoras.....	943.067,45
Explotación.....	404.463,25
TOTAL.....	24.185.044,77

Calle de F. VIAL SANTANDER	<p>CONSTRUCTORA MONTAÑESA</p> <p>Taller de aparatos de pesar de todas clases.</p> <p>PUNTES - BÁSCULAS</p>
---	--

TRÁFICO

CLASIFICACIÓN Y PESO DE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR EL FERROCARRIL CANTÁBRICO

Número de orden...	ARTÍCULOS	1922
		Kilogramos.
1	Aceites y grasas.....	2.153.689
2	Aves y animales de corral.....	113.071
3	Carbones minerales, vegetales y lignia	87.322.044
4	Cereales de todas clases.....	11.414.454
5	Coloniales, conservas y otras substancias alimenticias.....	8.653.306
6	Cneros, abonos y despojos de animales	3.641.462
7	Envases y embalajes vacíos.....	3.262.543
8	Frutas, plantas, hortalizas y legumbres frescas y secas.....	2.111.832
9	Harina de todas clases.....	11.183.477
10	Hierro, metales, maquinaria y objetos metálicos manufacturados.....	10.432.541
11	Maderas de construcción en bruto, labradas y traviesas.....	15.029.375
12	Minerales de hierro.....	2.000.000
13	Minerales de zinc y otros.....	14.171.620
14	Muebles y materiales para los mismos	671.100
15	Paja, heno, forrajes, etc., etc.....	3.569.325
16	Pecado fresco y salados.....	1.628.615
17	Piedras, tierras, cales, ladrillos y materiales de construcción.....	16.007.625
18	Remolacha y pulpa.....	529.275
19	Sales y productos químicos.....	68.719.030
20	Tejidos, hilados, lanas y algodones...	1.499.406
21	Varios objetos manufacturados y de industrias no expresadas.....	8.065.167
22	Vinos, cervezas, sidras, vinagres, alcoholes, aguardientes y licores.....	9.348.780
23	Equipajes y encargos.....	745.397
TOTALES.....		282.283.133

Guía de los accionistas.

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

En el sorteo verificado hoy ante el notario del ilustre Colegio y distrito de esta Corta, D. Anastasio Herrero, como sustituto de D. Modesto Conde y Caballero, de las obligaciones correspondientes al vencimiento de 15 de Noviembre próximo, han resultado amortizadas las siguientes:

- 1.600 OBLIGACIONES ESPECIALES NORTE 6 POR 100**
- Números: 4.101 a 200, 9.801 a 900, 39.301 a 400, 56.801 a 900, 71.201 a 300, 86.801 a 700, 111.001 a 100, 114.301 a 400, 120.701 a 800, 132.101 a 100, 141.101 a 200, 155.001 a 100, 178.101 a 200, 189.101 a 200 y 184.501 a 600.

Los poseedores de estas obligaciones podrán efectuar el cobro de las mismas desde el 15 de Noviembre del presente año, en los puntos siguientes:

En Francia: Conforme a los anuncios que allí se publiquen.

En Madrid: En el Banco de España y en las Oficinas de Títulos que la Compañía tiene instaladas en su estación del Príncipe Pío y en el Palacio de la Bolsa (Lealtad, 1).

En Barcelona: En la Oficina de Títulos instalada en la estación del Norte.

En Bilbao: Por el Banco de Bilbao.

En Santander: Por el Banco Mercantil y por el Banco de Santander.

En Valladolid, León, Zaragoza, San Sebastián y Valencia: Por las Oficinas de Caja que la Compañía tiene en sus respectivas estaciones.

Y, por último, por las Agencias y corresponsales del Banco Español de Crédito, en todos los lugares no expresados, y por todas las sucursales del Banco de España.

Madrid, 13 de Septiembre de 1923.—El secretario general de la Compañía, *Ventura González*.

Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

Reembolso de 126 obligaciones, Andaluces 4 ½ por 100, B. A., amortizadas en el sorteo del 10 de Agosto de 1923.

Las 126 obligaciones, cuya lista figura a continuación, se reembolsarán con el cupón número 21 unido, a partir del día 1.º de Octubre de 1923, en:

- Madrid, en el Banco Español de Crédito.
 - Barcelona, en el Banco Español del Río de la Plata.
 - Bilbao, en el Banco de Bilbao.
 - Málaga, en la Caja Central de la Compañía.
- A razón de 500 pesetas, con deducción de impuestos, o sea a 489,30 pesetas líquido por obligación.

- 482, 542, 806, 831, 1.315, 1.485, 2.086, 2.748, 2.976, 3.422, 3.893, 4.305, 4.504, 5.005, 5.119, 5.427, 5.499, 6.182, 6.234, 6.506, 6.817, 7.180, 7.923, 7.956, 8.183, 8.532, 8.854, 8.976, 9.183, 9.250, 9.316, 9.350, 9.811, 10.336, 10.902, 12.044, 12.393, 12.426, 12.572, 14.107, 14.181, 14.228, 14.261, 15.023, 15.157, 15.478, 15.514, 16.022, 16.066, 16.156, 16.247, 16.283, 16.890, 16.901, 17.556, 17.772, 18.201, 18.726, 18.883, 19.285, 20.125, 20.432, 20.993, 21.403, 21.461, 22.263, 22.306, 22.492, 22.696, 22.996, 23.408, 23.505, 23.933, 24.239, 25.013, 25.172, 25.315, 25.638, 25.806, 25.943, 26.097, 26.448, 26.644, 26.702, 26.751, 27.143, 27.316, 27.378, 29.477, 30.005, 30.329, 30.500, 31.362, 32.404, 33.141, 33.328, 33.369, 33.392, 33.601, 34.615, 34.113, 34.620, 34.558, 34.648, 34.882, 35.106, 35.275, 35.606, 36.644, 37.331, 38.786, 39.421, 39.837, 39.862, 39.974, 40.235, 40.495, 40.728, 41.131, 41.508, 42.294, 42.764, 42.780, 42.820, 43.683 y 44.891.

El interés cesa a partir del día en que la obligación es reembolsable.

Número de las obligaciones Andaluces 4 ½ por 100 (B. A.), amortizadas en sorteos precedentes, pendientes de reembolso con deducción de los cupones indebidamente cobrados:

Amortización de 1916 (Sorteo del 10 de Agosto de 1916):

Obligaciones reembolsables a 494,88 pesetas líquido. Cupón número 7. Vencimiento 1.º de Abril de 1917 unido.

9.327

Amortización de 1918 (Sorteo del 10 de Agosto de 1918):

Obligaciones reembolsables a 494,88 pesetas líquido. Cupón número 11. Vencimiento 1.º de Abril de 1919 unido.

48.017

Amortización de 1919 (Sorteo del 10 de Agosto de 1919):

Obligaciones reembolsables a 494,95 pesetas líquido. Cupón número 13. Vencimiento 1.º de Abril de 1920 unido.

9.372, 13.341.

Amortización de 1920 (Sorteo del 10 de Agosto de 1920):

Obligaciones reembolsables a 488,30 pesetas líquido. Cupón número 15. Vencimiento 1.º de Abril de 1921 unido.

9.908, 13.897, 13.546, 15.273, 16.712, 18.424, 19.200, 22.015, 37.025, 37.073, 40.962, 40.984.

Amortización de 1921 (Sorteo del 10 de Agosto de 1921):

Obligaciones reembolsables a 490,18 pesetas líquido. Cupón número 17. Vencimiento 1.º de Abril de 1922 unido.

9.769, 22.948.

Amortización de 1922 (Sorteo del 10 de Agosto de 1922):

Obligaciones reembolsables a 487,70 pesetas líquido. Cupón número 19. Vencimiento 1.º de Abril de 1923 unido.

3.943, 7.944, 16.005, 16.355, 24.380, 27.841, 31.098, 31.664, 37.311. 44.465.

Madrid, 20 de Septiembre de 1923.—El secretario general, *Alfredo de Albuquerque*.

Reembolso de las 103 obligaciones Córdoba-Málaga, amortizadas en el sorteo de 10 de Septiembre de 1923.

Las 103 obligaciones Córdoba-Málaga, cuya lista se publica a continuación, se reembolsarán con el cupón núm. 107 unido, a partir del 1.º de Octubre de 1923, en:

Madrid, en el Banco Español de Crédito y en la Agencia del Crédit Lyonnais.

Barcelona, en el Banco Español del Río de la Plata.

Bilbao, en el Banco de Bilbao.

Málaga, en la Caja Central de la Compañía.

A razón de pesetas 475, con deducción de impuestos, ó sea 4 pesetas 468 líquido por obligación.

Lista de las 103 obligaciones a reembolsar:

6.305 a 6.312, 8.253 a 8.258, 14.090, 20.800 a 20.809, 20.830 a 20.839, 21.960 a 21.969, 21.988 a 21.997, 22.039 a 22.048, 22.378 a 22.387, 69.503 a 69.512, 69.698 a 69.707, 71.479 a 71.488.

Número de las obligaciones Córdoba-Málaga amortizadas en sorteos precedentes, pendientes de reembolso con deducción de los cupones indebidamente cobrados.

Amortización 1908 (Sorteo del 10 de Septiembre de 1908):

Obligaciones reembolsables a pesetas 469,88 líquido. Cupón núm. 77, vencimiento 1.º Abril 1909 unido.

6.839, 6.840

Amortización 1909 (Sorteo del 10 de Septiembre de 1909):

Obligaciones reembolsables a pesetas 469,83 líquido. Cupón núm. 79, vencimiento 1.º Abril 1910 unido.

10.100, 10.101, 10.102, 10.103.

Madrid, 21 de Septiembre de 1923.—El secretario general, *Alfredo de Albuquerque*.

Sociedad de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal.

Obligaciones privilegiadas hipotecarias de la línea de Plasencia a Astorga, emisión de 1894.

Se anuncia para conocimiento de sus portadores que, a partir de su vencimiento, se pagará el cupón núm. 61 de 1.º de Octubre de 1923, por su nominal de 10 pesetas, de las que se deducirán 0,657 pesetas por impuestos de utilidades y timbre, quedando un líquido a pagar de 9,343 pesetas por cupón.

El Banco Español de Crédito, Alcalá, núm. 14, es el encargado del pago.

Obligaciones Madrid, Cáceres, Portugal, de interés variable.

Se pone en conocimiento de los portadores de las domiciliadas y no domiciliadas que, a partir de su veni-

OBRAS DE D. E. DE LA TORRE

que se venden en la Administración de esta Revista.

ANUARIO DE FERROCARRILES: encuadernado en tela. 6,00 ptas

DISTANCIAS Y BASES DE PERCEPCION en todos los ferrocarriles de España. Un tomo en cartóné. 10,00 ptas

MAPAS EN COLORES DE LOS FERROCARRILES: 2 ptas. en rústica, 2,50 en cartóné y 7 ptas. barnizado sobre tela y con medias cañas.

En provincias aumentan los precios 0,30 ara correo y certificado.

miento y facturándolas separadamente, se abrirá en España el pago del cupón núm. 45, de 1.º de Octubre de 1923, a razón de 5,176 pesetas, de las que se deducirán 0,408 por impuestos españoles, quedando un líquido a pagar de 4,768 pesetas por cupón.

Los Establecimientos encargados del pago son: el Banco Español de Crédito, en Madrid, y la Sociedad Anónima «Arnús Garís», en Barcelona.

Madrid, 20 de Septiembre de 1923.—El administrador encargado de la Secretaría del Consejo, *Ramiro Alonso de Villapadierna*.

Documentos oficiales.

MINISTERIO DE FOMENTO

FERROCARRILES

Concesión y Construcción.

Excmo. Sr.: Vista la instancia suscrita en 6 del actual por D. Miguel Otamendi y Machimbarrena, como director gerente de la Compañía Metropolitana Alfonso XIII, a la que acompaña un proyecto de ferrocarril metropolitano en Madrid desde la plaza de Isabel II a la estación del Norte, solicitando la concesión del mismo, previa la tramitación correspondiente:

Vista la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 23 de Febrero de 1912, con el Reglamento dictado para su ejecución en 12 de Agosto del mismo año, de aplicación y reguladores una y otro del procedimiento a seguir, por tratarse de un ferrocarril secundario sin garantía de interés por el Estado,

Esta Dirección general ha dispuesto que se anuncie la petición en la *Gaceta de Madrid* y *Boletín Oficial* de esta provincia, fijando el plazo de un mes para la admisión de otras peticiones que pudieran mejorar la formu-

lada, a tenor de lo dispuesto a tal efecto por el art. 41 del mencionado Reglamento.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y a los efectos de que se sirva ordenar la inserción que se menciona en el *Boletín Oficial* de esta provincia. Dios guarde a V. E. muchos años, Madrid, 19 de Septiembre de 1923.—El director general, P. O., *A. Valenciano*.— Señor gobernador civil de la provincia de Madrid. (*Gaceta* del 25.)

Delegación regia de transportes por ferrocarril.

Con el fin de conseguir, en cuanto lo permita la capacidad de la red ferroviaria, la mayor rapidez en los transportes de abonos, cuya preferencia temporal fué declarada por esta Delegación regia, según acuerdo fecha 7 del mes actual, publicado en la *Gaceta de Madrid* del día 9 siguiente,

Esta Delegación regia ha dispuesto:

1.º Que como regla general en las estaciones que sirvan centros productores, se destinen al transporte de abonos hasta el 75 por 100 del material vacío de que en las mismas se disponga.

2.º Que por las Empresas se den las órdenes a sus agentes que sean indispensables para hacer llegar a las mismas estaciones material vacío, en otras producido, del apropiado para el transporte de que se trata, sin perjuicio del tráfico de artículos de los destinados directamente al consumo y de primera necesidad.

3.º Que igualmente las Empresas dispongan lo necesario para que en los recorridos de los vagones cargados de abonos se inviertan los menores plazos que las circunstancias en cada caso permitan dentro de la normal explotación, acortándose también, en cuanto sea posible, las detenciones en las estaciones de empalme.

Lo comunico a V. S. para su conocimiento, el de las Compañías ferroviarias inspeccionadas por esa División y demás efectos. Dios guarde a V. S. muchos años, Madrid, 24 de Septiembre de 1923.—El delegado regio, *A. Valenciano*.—Señores ingenieros jefes de las cuatro Divisiones técnicas y administrativas de ferrocarriles. (*Gaceta* del 25.)

INGRESOS DE LOS FERROCARRILES. — Estadística comparativa.

LINEAS	Kilómetros.....	FECHAS	INGRESOS DURANTE EL PERÍODO				RECAUDACIÓN desde 1.º de Enero	
			BRUTOS TOTALES		KILOMETRICOS		1923	1922
			1923	1922	1923	1922		
			<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>
Norte de España.....	3.681	1 a 10 Sepbre...	9.381.495	8.987.600	2.548,62	2.441,61	208.436.876	200.128.155
Madrid a Zaragoza y a Alicante.	3.663	21 a 31 Agosto...	9.803.961	8.645.899	2.676,48	2.360,33	178.222.698	169.415.056
Andalucía.....	1.261	1 a 10 S pbre...	1.636.918	1.621.041	1.344,89	1.285,52	37.070.400	36.510.057
Linares-Almería (Sur).....	309	1 a 10 Sepbre...	259.990	238.741	841,39	772,62	5.263.755	4.768.945
Madrid-Cáceres-Portugal.....	429	1 a 10 Sepbre...	350.735	350.214	817,56	816,34	8.238.257	8.328.482
Plasencia-Astorga (Oeste)....	348	1 a 10 S pbre...	241.327	231.156	698,46	664,24	5.326.678	5.733.014
Medina-Zamora Orense-Vigo...	299	Mes de Julio....	596.726	515.865	1.995,74	1.725,30	3.977.408	4.151.172
Lorca-Baza-Aguilas.....	168	2 a 8 Sepbre...	60.571	78.566	360,54	467,65	3.178.033	2.799.949
Medina del Campo-Salamanca..	77	1 a 10 Sepbre...	96.692	83.921	1.255,74	1.089,88	2.018.664	1.819.070

Imp. del Sucesor de E. Teodoro.—Galería de Santa María de la Cabeza, 1.