

## LA SEMANA INDUSTRIAL

MADRID, 7 DE JULIO DE 1882

### ÍNDICE DEL NÚM. 27

**Sección general.** — La Exposición Pedagógica. — Ferrocarriles de vía angosta (conclusión), por R. P. Fairlie. — Conductores de agua (continuación). — Crónica agrícola. — Congreso de agricultores de Valencia.

**Sección bibliográfica.** — Liga del Comercio en los puertos cantábricos.

**Sección económica.** — Junta de Aranceles y valoraciones. — Explosión horrible. — Exposición de Bardeos.

**Sección oficial.** — Relación de marcas de fábrica solicitadas.

**Guía del inventor.**

**Advertencias.**

**Precios corrientes.**

## SECCIÓN GENERAL

### LA EXPOSICIÓN PEDAGÓGICA

Hemos procurado enterar á nuestros lectores de las principales exposiciones que se realizan en Europa y sobre todo en España: en el mismo número de hoy decimos dos palabras sobre la de Bardeos. Se ha inaugurado con buen éxito la de Villanueva y Geltrú, y en Extremadura ha habido otra agrícola de importancia regional.

La de *Ganados*, que se celebró en Madrid, terminó tan bien como empezó, y nada tenemos que añadir á nuestro artículo del número 22 de LA SEMANA INDUSTRIAL. La de *Animales y plantas* concluyó también, y como apéndice al artículo dedicado á ella en el número 23, diremos que nuestro director fué designado por los expositores como uno de los jurados, mereciendo de sus compañeros ser nombrado presidente de la sección á que estaba adscrito, correspondiente á maquinaria, instrumentos, construcciones, etc.

En la parte oficial del número último publicamos el decreto por el cual se ha designado á Sevilla como la población en que se ha de celebrar la segunda exposición nacional de ganados.

El proyecto de ley sobre gastos de la *Exposición general española*, presentado á las Cortes por el señor ministro de Fomento, fué examinado en nuestro periódico el 19 de Mayo, y las desconfianzas que en él manifestábamos se han hecho extensivas, á lo que parece, á la comisión del Congreso de los Diputados que debia informar sobre este asunto, puesto que no ha dado dictámen en los meses que lleva desde entónces, y eso que el señor duque de la Torre, su presidente, insta fuertemente al Gobierno en este punto, según dicen los periódicos.

La Exposición Pedagógica, á que principalmente nos referimos hoy, se ha realizado como complemento del Congreso celebrado últimamente en esta capital; ha aprovechado el nuevo y hermoso edificio dedicado á Escuela de Veterinaria en el antiguo Casino de la Reina, junto al Museo Arqueológico, antes de que se dedique al objeto de su construcción. En él se ha instalado mucho material de pri-

mera enseñanza y algo de muestras y pruebas de los alumnos.

Á decir verdad, es mejor el deseo que el resultado. Hay hacinamiento y no exposición: la buena voluntad ha superado á la práctica en la disposición. Sin embargo, como se trata de la primera exposición del ramo, como éste se halla atrasado en España, y como la iniciativa se debe á una modesta, aunque entusiasta sociedad, *El Fomento de las Artes*, debemos inclinarnos más al aplauso que á la crítica.

Los editores han presentado sus trabajos y ejemplares de libros y de material: algunos autores de éstos y del último, los mandan también por su cuenta.

Los establecimientos docentes de provincias apenas han mandado nada: los de Madrid no mucho, excepción hecha de la Institución libre de Enseñanza, la Asociación para la enseñanza de la Mujer, algunas escuelas municipales, el Colegio del Escorial (que es como si fuera madrileño), los Padres Escolapios, las Escuelas de Párvulos y de Fröbel, y algunas más que no recordamos. Hay muchas muestras de labores á mano de las niñas.

El conjunto ha realizado, por el número de visitantes, una cosa más útil quizás que la ideada por los gestores de la Exposición: no es fácil con ella juzgar del estado de la enseñanza primaria en España, pero en cambio el público ha aprendido al ver tantas cosas nuevas y bonitas, que es preciso consagrar á este asunto la atención que hoy se pierde en otros de ménos importancia.

La enseñanza primaria peca, como todo lo nacional, por falta de estímulo y de dinero: el caso es aprovechar lo que haya de ambos elementos para obtener el mayor resultado posible. Tal debe ser el patriótico fin de *El Fomento de las Artes*.

No entramos en detalles por lo que queda dicho y porque además forma parte del jurado nuestro director, nombrado por los expositores. Somos partidarios de las exposiciones y sobre todo de las especiales: por ejemplo, desearíamos ver pronto en Madrid alguna de fotografía y sus aplicaciones, otra de galvanoplastia, otra de arte industrial, etc. Este es el mejor palenque para implantar los adelantos y perfeccionar lo existente. En este sentido repetimos nuestro aplauso á la primera Exposición Pedagógica, ensayo para la segunda, que esperamos no tardará en realizarse, excediendo con mucho á aquella.

### FERROCARRILES DE VÍA ANGOSTA (1)

(Conclusión)

»Cuando Mr. George Stephenson concibió primero la gran idea de aplicar la fuerza motriz del vapor á los usos del tráfico sobre vías férreas, es indudable que la idea dominante de su ingenio práctico, no fué tanto la de construir una vía del ancho más útil y económico, cuanto la de sustituir la fuerza del caballo por la del vapor; las vías y los wagones, á los cuales había de aplicarse la nueva

(1) Véase el número anteuúltimo.



fuerza motriz, estaban ya construidos con el ancho de 4 piés  $8\frac{1}{2}$  pulgadas; y la experiencia había demostrado que eran los mejores y más económicos que se podían emplear para el uso de la fuerza de caballo. Mr. Stephenson no encontró dificultad alguna en adaptar su mecanismo y la nueva fuerza motriz á dicho ancho; y por consiguiente lo adoptó y abogó por él durante todo el transcurso de su larga vida, tan llena de peripecias. No tardó por lo mismo en convertirse en el ancho normal de Inglaterra; y como las primeras locomotoras que se usaron en los Estados-Unidos fueron construidas en Inglaterra, pasó á ser naturalmente también el ancho normal de este país.

»En una época posterior, la cuestión de los anchos fué sometida al exámen riguroso de una comisión parlamentaria, ante la cual Mr. Brunel, y otros ingenieros de nombradía, abogaron en favor de un ancho mucho mayor, mientras que Mr. Stephenson y otros se pronunciaron en favor del ancho primitivo de 4 piés  $8\frac{1}{2}$  pulgadas: el cual fué aprobado, por último, por la comisión.

»En una época posterior aún á aquella, la cuestión de los anchos fué discutida por algunos de los principales ingenieros de este país ante la empresa del ferro-carril de Nueva-York y Eric; y esta empresa, compuesta de algunos de los hombres más prácticos é ilustrados de esta ciudad, después de prestar atención á largas y minuciosas disertaciones relativas á este asunto, resolvió adherirse al ancho de 6 piés, que era el que previamente había sido adoptado.

»En otra época las legislaturas de Nueva Jersey y Ohio votaron leyes fijando el ancho de los ferrocarriles de sus respectivos Estados en 4 piés 10 pulgadas, con objeto, según se cree, de impedir el cambio de su material móvil con el de otros Estados limítrofes. Sin embargo, esta restricción, si no ha sido derogada, ha sido eludida en gran manera por el sistema poco satisfactorio, si no peligroso, de la rueda de *llanta ancha* ó de *compromiso*, con el cual el mismo wagón puede recorrer la vía de 4 piés  $8\frac{1}{2}$  pulgadas y la de 4 piés 10 pulgadas de ancho.

»En muchos Estados del Sur, y también en el Canadá, se han adoptado en muchos casos el ancho de 5 piés  $5\frac{1}{2}$  pulgadas, el cual ha seguido dando buenos resultados por espacio de muchos años.

»Según el texto original de la concesión á la empresa del ferro-carril *Union Pacific*, el Presidente era el llamado á fijar el ancho de dicha vía. Hallándome yo por entónces al servicio del Estado, en Washington, el ministro del Interior me pidió que recomendase el ancho que había de elegir el Presidente; y yo recomendé el ancho de 5 piés, el cual fué aprobado. Sin embargo, más adelante, por acuerdo especial, lo cambió el Congreso por el de 4 piés  $8\frac{1}{2}$  pulgadas, apoyándose en la razón de que todos los ferrocarriles afluyentes del Este estaban construidos con aquel ancho, y hubiera sido fatal para la empresa el variar de ancho en el río Misouri.

»En vista de todos estos hechos, es menester confesar que se ha meditado, investigado, y legislado mucho sobre este asunto, el cual ha sido á la vez objeto de repetidos ensayos; pero en ningún

caso, al ménos que yo sepa, háse pensado seriamente en adoptar para las líneas principales un ancho menor que el de 4 piés  $8\frac{1}{2}$  pulgadas, ni ha habido quien haya osado proponer semejante innovación, hasta que, á consecuencia de la polémica actualmente entablada sobre esta cuestión, ha tomado consistencia dicha idea.»

He reproducido estos párrafos, más bién por la circunstancia de que contienen algunos datos interesantes relativos á la historia de los ferrocarriles, que por la relación que tienen con el asunto que se discute; de paso haré notar que la aserción que hace Mr. Seymour de que Mr. George Stephenson fué quien «primero concibió la idea de adaptar la fuerza del vapor á los usos del tráfico sobre vías férreas,» es muy característica, y revela que la inexactitud de los hechos que cita corre parejas con la falsedad de no pocas de sus deducciones.

«Ahora bién: si esta teoría del menor ancho posible para toda clase de ferrocarriles resultara bién fundada, por cierto fuera prudente que averiguásemos si se ha introducido el mismo error radical en los demás sistemas de locomoción y de transporte, y en las diferentes aplicaciones de la fuerza natural y mecánica; si no fuera más ventajoso tal vez emplear, en lugar de caballos fuertes de tiro, carretas y carros pesados, un número mayor de jacas de Shetland, con vehículos á propósito, ó tal vez algo que se acercara aún más á la carretilla de una rueda ó al velocípedo; si no hubiera sido mejor construir nuestros canales con ménos que con más anchura; si no debieran estrecharse en lugar de ensancharse las calles de los barrios bajos de nuestra ciudad; si no hubieran debido conservar nuestros vapores y barcos de vela sus primitivas dimensiones, en lugar de construirse con las enormes proporciones que hoy tienen; si no fuera mejor edificar cinco hoteles, cada uno con habitaciones para cien personas, en lugar de uno solo con alojamiento para quinientas; y si no fuera mejor emplear veinte máquinas fijas de fuerza de cinco caballos cada una, para desempeñar el trabajo de una sola máquina de cien caballos.

»Indudablemente sería muy importante que se examinasen minuciosamente estos principios vitales; y si se averiguase que habíamos vivido durante los últimos cincuenta años en un error radical, ó en una ilusión constante, hora era ya de disipar la ilusión.

»Es evidente, á mi modo de ver, que lo que se ha hecho con esta cuestión de los anchos de los ferrocarriles ha sido confundirla y enturbiarla demasiado con frases técnicas, términos científicos, y relumbrantes vulgaridades. Despojada de estos atavíos, se reduce sencillamente á una cuestión de claro entendimiento y de sentido común.

»Cualquier labrador inteligente sabe que una carga de paja se vuelca con más facilidad que una carga de piedra; por la sencilla razón de que el peso está ménos equilibrado; pero si le empezais á hablar de «centro de gravedad,» de «ángulo de estabilidad» y de «leyes de equilibrio,» le dejareis confundido en el acto.

»Cualquier carretero inteligente sabe que puede arrastrar una carga dada, á una distancia dada,



con más economía, cuando no con más prontitud, empleando un tiro de dos caballos buenos y fuertes y un carro adecuado, que si arrastrara con el mismo tiro dos carros, cada uno de la mitad de la capacidad del primero, colocados uno detrás de otro; ó que si dividiera el tiro y enganchara los dos caballos separadamente en dos carros más pequeños; por la sencilla razón de que, en el caso de los dos carros pequeños, colocados uno detrás de otro, tendría dos ejes que untar en lugar de uno, y doble frotamiento que vencer; y por lo ménos la mitad de la carga estaría demasiado lejos del tiro para ser manejada con facilidad; y en el caso de los dos caballos enganchados separadamente en dos carros pequeños, no sólo tendría doble número de ejes que untar, sino que pagar además á un segundo carretero; y, sin embargo, si le hablais de toda la fuerza de los argumentos del *peso muerto* y del aumento de fuerza, apostara yo diez contra uno á que no entendería una sola palabra que le dijérais.

»Y no obstante los grandes principios en que se funda y que determinan la construcción y explotación de los ferrocarriles, son estos mismos ú otros igualmente prácticos en su aplicación, y nada más.»

Poco hay que decir con respecto á estos párrafos; la fantástica proposición de Mr. Seymour relativa á la reducción de las dimensiones de las calles, los vehículos, buques, hoteles, etc., absolutamente nada tiene que ver con la cuestión, y por cierto, se ha puesto él mismo en ridículo aconsejando más arriba la misma alteración, á saber, la reducción en el tamaño de los vehículos, de que se burla después.

Y si su amigo «el inteligente carretero» no tuviera más que una carga correspondiente á la mitad de la capacidad de su «tiro de dos caballos buenos y fuertes, con su carro adecuado,» y si de cincuenta veces cuarenta no transportara con su «tiro de dos caballos buenos y fuertes, con su carro adecuado,» más que de 25 á 50 por 100 de su capacidad, ¿qué haría entónces el inteligente carretero? Al cabo de seis meses, si es que para entónces aún no estuviera arruinado, dividiría su «tiro de dos caballos buenos y fuertes, y su carro adecuado,» en dos, cada uno de suficiente capacidad para transportar la carga media ordinaria, empleando el segundo carro en las pocas ocasiones en que tuviera que transportar una carga mayor que la ordinaria. Mr. Seymour convierte á su carretero en lo contrario de inteligente, al suponer que emplearía los dos pequeños carros para transportar una carga que fuera insuficiente para uno de ellos.

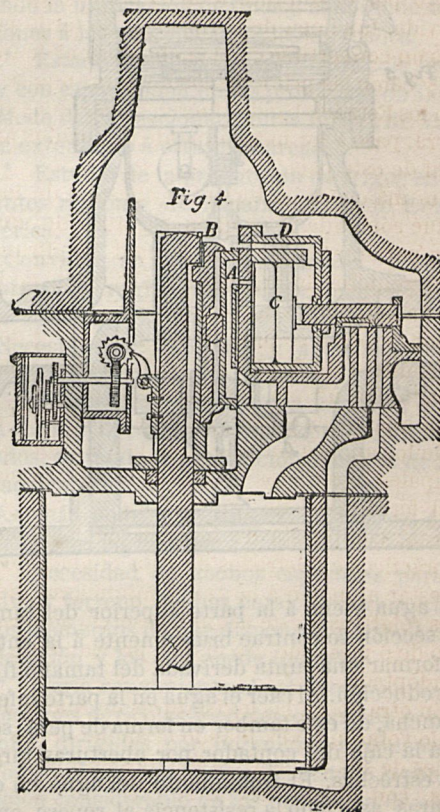
R. P. FAIRLIE.

(Traducido del original inglés.)

## CONTADORES DE AGUA (1)

*Contador Frost.*—Este mecanismo, representado en la figura 4.<sup>a</sup>, lleva un émbolo de cuero, cuyo movimiento alternativo se obtiene por un doble juego de distribuidores, análogo al de las máqui-

nas de vapor. Hay además otro distribuidor de tres lumbreras A, movido por un saliente B, montado sobre el vástago del émbolo principal, y este distribuidor pone en movimiento un émbolo transversal C; éste á su vez mueve el distribuidor principal de admisión y de escape D, el cual lleva también tres lumbreras.



El cilindro del contador posee una guarnición interior de bronce, y el émbolo está formado por la reunión de dos cueros, sujetos por sus bases y con rebordes en su contorno. Estos se adhieren á veces, y se deterioran después de algún reposo, gastándose más rápidamente que el anillo del contador Kennedy. Sin embargo, el actual contador es más ligero que aquél y produce menor ruido; salvo en el deterioro citado, es muy exacto en sus indicaciones y puede cambiar de velocidad.

Las heladas constituyen el enemigo más peligroso de los contadores, no sólo porque éstos cesan de funcionar, sino también porque produce defectos, cuyas reparaciones son costosas.

La fuerza hidráulica, absorbida por la marcha de los dos últimos contadores citados, es considerable, si poseen gran velocidad, por efecto del movimiento del émbolo. Producen, además, ruido y dan un gasto intermitente, por todo lo cual no convienen tanto para los usos domésticos como los contadores giratorios.

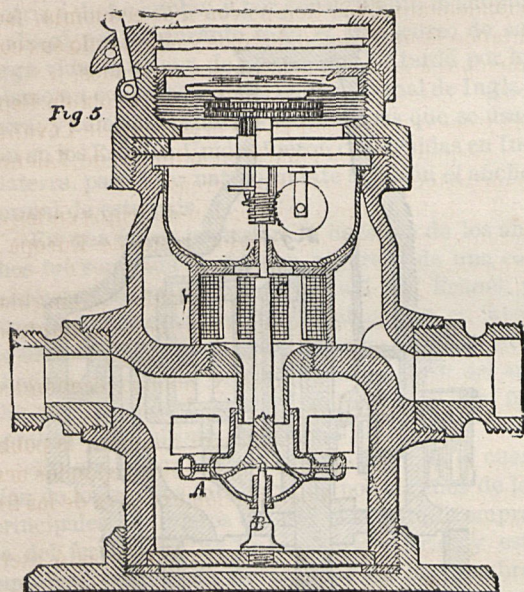
*Contador-turbina de Siemens.*—Este aparato ha sido construido según dos sistemas: el uno consiste en una rueda vertical ó turbina de reacción, y el otro en una turbina movida por el agua que entra en la circunferencia de la rueda y corre por el centro. Se ensayó el primer sistema, y se reconoció

(1) Véase el número anterior.

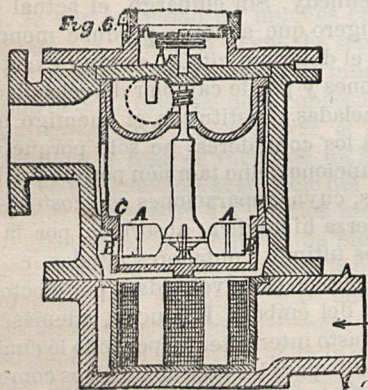


que era malo para los gastos pequeños y bueno para los grandes.

El aparato, modificado por sus constructores, se ha generalizado bastante y está representado en la figura 5.<sup>a</sup>; consta de una turbina de reacción *A*, que gira sobre un quicio de acero *B*.



El agua viene á la parte superior del tambor, cuya sección se contrae bruscamente á la entrada para formar una junta derivada del tamaño fijo de la introducción. Al caer el agua en la parte inferior, más ancha, de este tambor en forma de pera, se escapa á la caja del contador por aberturas targeciales estrechas. El frotamiento del agua en estas aberturas, así como la resistencia al reposo, opuesta por el fluido en la caja, hacen girar al tambor. Hay unas compuertas salientes en la superficie del tambor móvil, las cuales regularizan su velocidad y aseguran un número de vueltas constante por unidad de volúmen, cualquiera que sea la velocidad del agua.



Es evidente que la unión entre el tambor móvil y la caja fija es el punto flaco de este contador, porque los escapes en él no pueden medirse. Las entradas de esta unión no pueden ser muy largas ni ajustarse con frotamiento duro, porque es pre-

ciso evitar los frotamientos cuando los gastos son pequeños.

Una gran ventaja de este contador es que la buena marcha del tambor no depende de la exactitud del ajuste en su envolvente exterior, de tal suerte que el desgaste no afecta mucho al resultado.

*Contador de paleta de Siemens.*—Va indicado su corte en la figura 6.<sup>a</sup>, y no difiere del precedente sino en la sustitución de una rueda de paletas á la turbina de reacción. La rueda es *A*, movida por el agua que viene por los agujeros elípticos *B*, practicados en la envolvente *C*. El agua pasa luégo á la parte superior para salir por el tubo de escape. La velocidad de la rueda se disminuye con ayuda de láminas salientes, que equivalen á las compuertas de la primera disposición, pero que están colocadas aquí en la parte superior de la cubierta; se regula el contador cambiando las dimensiones de estas láminas.

Este contador, que es muy usado, produce buenos efectos cuando está bien construido. La posición superior del orificio de escape disminuye la exactitud en los gastos débiles, porque el agua tiende á escaparse directamente sin hacer dar vueltas á la rueda de paletas, si no va proyectada con gran velocidad.

El desgaste de la pieza inferior puede hacer que la rueda toque á la cubierta, produciendo resultados falsos. Además, la posición de ésta bajo el orificio de salida produce depósitos de las impurezas del agua.

(Se concluirá.)

## CRÓNICA AGRÍCOLA

Tomamos la siguiente de nuestro estimado colega *El Día*.

Continúa extendiéndose la plaga floxérica. Durante los meses de Mayo y Junio, época en que la generación alada hace más progresos, se han descubiertos nuevos focos de infección en las comarcas atacadas.

Por la provincia de Málaga llega el insecto hasta las puertas mismas de la capital, despues de haber ocasionado inmensos perjuicios en muchos puntos de la provincia.

Ya pasan de 30.000 las hectáreas invadidas, y al paso que las cosas van, pronto los ricos viñedos de la vega, incólumes hasta ahora, se verán visitados por el terrible insecto. Los viñedos de las montañas próximas, que antes daban grandes rendimientos, han perdido en los tres últimos años más de un 70 por 100 de su valor. Una hacienda de Iznate, que en el año de 1880 produjo 11.000 arrobas de pasa, este año apénas dará 1.000, y probablemente el año próximo quedará reducida á unos cuantos manchones de cepas enfermas. Lagares que antes de la invasión no eran vendidos por sus dueños en 30.000 duros, hoy se ceden por la décima parte.

Contrastan tan alarmantes noticias con la falta de actividad que se advierte en la junta provincial de defensa contra la filoxera y demás encargados de los trabajos antifloxéricos. No se sabe tampoco una palabra de las plantaciones en *Lacerda*.



Las cartas del Ampurdán manifiestan igualmente que la infección se extiende por aquellos campos. En Cadaqués causa verdaderos estragos, dejando en la miseria á muchos labradores, que se ven obligados á emigrar. En esa comarca, sin embargo, parece que se trabaja más que al Mediodía para impedir la marcha invasora del insecto. Se aplica con bastante frecuencia el sulfuro de carbono, con regulares resultados; habiéndose ensayado igualmente otra infinidad de procedimientos y recetas, sin obtener ventaja alguna.

Ha empezado ya á llegar á Madrid el material adquirido en Francia para montar las tres estaciones antifloxéricas que, por disposición del ministerio de Fomento, se había acordado crear. En el material mencionado vienen 30.000 kilogramos de sulfuro de carbono para distribuirlo entre las distintas comarcas infestadas. De desear es ahora que dichas estaciones se monten en seguida y empiecen á prestar inmediatamente su servicio y no ocurra con el material adquirido lo que acontece con el destinado á montar la estación etnológica de Málaga, que lleva almacenado en aquella capital meses y meses, echándose á perder, sin utilizarse para nada, sin que haya razón ninguna que justifique semejante incuria.

En Cataluña ha hecho ya su aparición otro enemigo de la vid. Se trata del *Mildew* ó *Peronosporora viticola*, que ya hace algún tiempo se ha presentado en Francia y en Italia, preocupando estos tres últimos años á los agricultores extranjeros. El punto en que ha sido señalada su presencia en Cataluña, es Bateas, en la provincia de Tarragona.

El *Mildew*, llamado también falso *oidium*, es una especie de hongo que se forma sobre las hojas de la vid y va extendiendo sus filamentos hasta que seca y mata hojas y frutos.

Presenta el aspecto de grandes manchas blanquecinas, á lo que alude su nombre inglés, que significa moho ó niebla. Esta enfermedad parasitaria de la vid, proviene también de los Estados-Unidos, lo cual es una razón más para que se prohíba absolutamente, como constantemente lo venimos diciendo, la importación de sarmientos americanos.

Los viticultores en cuyos campos se presente el *Mildew*, deben ejercer gran vigilancia en sus cepas, pues atacando el mal en su origen hay grandes probabilidades de acabar con él.

Como tratamiento preventivo, se aconseja hacer todas las hojas secas despues de su caída y quemarlas, destruyendo así muchos millones de esporos de invierno, con lo cual, si no se destruyen por completo, el mal se atenúa considerablemente, dificultando su propagación por la destrucción de tan innumerables focos.

Se ha empleado para combatir el *Mildew* mezclas de azúcar y de cal, obteniéndose escasos resultados.

#### CONGRESO DE AGRICULTORES DE VALENCIA

Hemos recibido el programa del Congreso nacional de Agricultores y Ganaderos, que se verificará

en Valencia durante las ferias de este mes. Se discutirán en él estos temas:

1.º ¿Es conveniente que la elaboración de los vinos se practique por los mismos viticultores, ó sería preferible separarla por completo de las operaciones agrícolas?

¿Mejorarían así las cualidades del vino, produciéndolo al mismo tiempo con más economía, facilitando la unificación de tipos y adaptando sus condiciones á las exigencias de los mercados?

2.º Estado actual del cultivo hortícola en España y con especialidad en las provincias de Levante.

Modo de perfeccionarlo en la huerta de Valencia y de extenderlo á otras comarcas.

3.º Estudio de la producción de trigos en las diferentes regiones de España, resto de Europa y América.

¿Conviene su cultivo en España, y singularmente en la región valenciana, bajo el punto de vista económico?

Necesidad de capitales y abonos económicos para esta producción.

4.º Medios más eficaces para fomentar la población rural y la constitución de cotos redondos acasados, evitando la parcelación excesiva de las fincas agrícolas.

Además podrán presentarse Memorias ó escritos sobre los siguientes:

5.º Necesidad de abonos especiales para cada cultivo y terreno. Medios para obtenerlos, utilizando los elementos de que dispone el agricultor en su explotación y los que puede importar

6.º ¿Sería conveniente el establecimiento de explotaciones agrícolas-modelos en varios puntos de España, dirigidas por ingenieros agrónomos que por largo plazo, con fondos del Estado y con participación considerable en los beneficios de explotación, pusieran de manifiesto en las comarcas donde se instalen lo que un cultivo inteligente puede producir?

7.º ¿Sería ventajoso en la región valenciana reducir á cultivo intenso el algarrobo y el olivo?

#### SECCIÓN BIBLIOGRÁFICA

*Liga del comercio en los puertos cantábricos.* -I. Tarifas y explotación de los ferrocarriles.-II. Reformas en el régimen de los puertos.- Bilbao, 1882.-En 8 º; 97 páginas.

Este abultado folleto, elegantemente impreso, se refiere estrictamente á las dos cuestiones que marca su título. Empezando por la última haremos constar nuestra opinión completamente conforme con la de los representantes del comercio de Bilbao y San Sebastian que han promovido esta cuestión. Trátase de que los puertos no estén sujetos al ministerio de Marina y sus comandantes, si no al de Fomento y sus ingenieros: la cosa no puede ser más justa y hay que tender á destruir estos restos de organización anticuada y privilegiada; las razones expuestas son tan sabidas de todos los que conocen el estado actual, que no necesitan aclaración alguna.

El punto primero del folleto se reduce á exponer los precedentes y resultados de una Comisión gestora que ha conseguido una rebaja parcial de



las tarifas del ferrocarril del Norte, pues la línea portuguesa bajó las suyas de tal modo, que marcó una corriente comercial en detrimento de la natural por la primera vía. No queremos entrar en el fondo del asunto, pero sí diremos que la tal línea del Norte es la peor organizada de todas las españolas, lo cual quiere decir que es pésima, y para consuelo nuestro añadiremos que casi todo su personal superior técnico y administrativo es francés, lo cual halaga, aunque tristemente, nuestra vanidad nacional.

No es mucho, á la verdad, lo que ha obtenido la Comisión, pero es el comienzo de algo: se ha reducido á la rebaja de la tarifa para pocos artículos: merece por ello aplauso.

Aquí terminaríamos si no hubiera un apéndice sobre la reglamentación y tarifas de ferrocarriles, en la que se inserta un discurso pronunciado en el último Congreso nacional mercantil. Al verlo, hemos creído que la Comisión debiera haber citado otros trabajos hechos anteriormente en pró de la misma idea por representantes de aquella región. Por ejemplo, nuestro director era diputado á Cortes por Vizcaya, y al discutirse la ley del ferrocarril del Noroeste dijo las siguientes palabras en la sesión del 15 de Noviembre de 1879, que tomamos del *Diario de Sesiones*, legislatura 1879-80, tomo 2.º, pág. 1.127:

«El SR. VICUÑA: Las últimas palabras que ha pronunciado el señor ministro de Fomento me obligan á pedirle algunas explicaciones que las aclaren. Es cierto que las compañías están facultadas para hacer modificaciones bajo el límite máximo que designan las tarifas, por medio de lo que se llama tarifas diferenciales. Las promesas del señor ministro de Fomento y las ideas vagas consignadas en el art. 7.º, son perfectamente beneficiosas para las provincias del Noroeste: pero no sé si la autorización de que nos ha hablado S. S. será perjudicial á otras provincias del Norte de España, donde hay también puertos de primer orden; porque si bien es verdad que las condiciones de distancia al centro favorecen á Santander, Bilbao, San Sebastian y Pasajes, también lo es que hay otras circunstancias, impuestas como aquellas por la naturaleza misma, que favorecen á los puertos de Vigo, la Coruña y otros, ya por la menor distancia que hay desde América á ellos, ya porque aquellos mares son menos procelosos que el Cantábrico, ya por la mejor clase de los puertos mismos. Por consiguiente, yo entiendo que al establecer en un proyecto de ley preceptos que favorezcan á la primera región en sus vías férreas, debieran llevarse en buena lógica otros análogos para favorecer la navegación en la segunda, y hacer cuanto fuera necesario para colocarla en identidad de condiciones con la primera, lo cual realmente no es fácil de hacer. Espero, pues, que el señor ministro de Fomento se sirva decir, para llevar la tranquilidad á los comerciantes de los puertos del Norte, y creo que con esto interpreto el pensamiento de los diputados de todas las provincias del litoral, á partir de la de Santander inclusive, algunas palabras que disipen las dudas que hay sobre este particular.

»Y ya que estoy de pie haré una indicación. La

cuestión de las tarifas es gravísima, delicada y compleja; pero es lo cierto que á su sombra se ha convertido por la empresa del ferrocarril del Norte un puerto extranjero en puerto español, con gran perjuicio de los que radican en nuestras costas, pues por una combinación de esas tarifas se ha conseguido que la corriente del comercio se dirija á Burdeos, abandonando los fondeaderos nacionales. ¿Se quiere hacer ahora algo artificial que lleve esta corriente á determinados puertos? Esto no es posible. Las tarifas diferenciales, fundadas en la naturaleza de la mercancía, en la cantidad de ésta y en su plazo de entrega deben subsistir; pero las tarifas que tienen por base la distancia recorrida, no pueden aplicarse como hoy se hace en nuestra patria, si se quieren evitar los grandes abusos que todos conocemos.

»Ruego, por tanto, al señor ministro de Fomento que dé alguna explicación á la Cámara sobre este particular, sintiendo que la hora sea tan avanzada y que el asunto se trate de soslayo, porque esto me impide llamar como debiera la atención de los señores diputados, acerca de esta cuestión tan grave.»

No citamos las rectificaciones é incidentes para que no se tome este desahogo como un acto de exhibición personal, contrario, al modo de ver de nuestro director, si no con el fin indicado, por lo cual terminamos aquí lo que pensábamos decir.

Añadiremos dos palabras en el fondo del asunto para decir, que á consecuencia de una interpelación hecha por el diputado á Cortes Sr. Candau al señor ministro de Fomento, éste ha nombrado una Comisión que estudie lo referente al ramo. Véase la parte dispositiva del proyecto de ley presentado á las Cortes por el señor ministro hace unos días.

1.º La Comisión creada por Real decreto, fecha 13 de Agosto de 1876, para estudiar las tarifas legales, aplicadas por las empresas concesionarias de ferrocarriles, se compondrá en lo sucesivo de tres senadores, tres diputados, señor director de Obras públicas, de un individuo del Consejo de Agricultura, Industria y Comercio, de un inspector general del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, de cuatro individuos que ejerzan algún cargo en empresas de ferrocarriles, y del jefe de negociado de ferrocarriles, que será vocal-secretario.

2.º La Comisión queda encargada de estudiar las tarifas legales que aplican las empresas de ferrocarriles en sus respectivas líneas, así como todas las reclamaciones entabladas últimamente acerca de las tarifas especiales, combinadas ó de cualquiera otra clase, proponiendo en definitiva cuantas resoluciones, reformas y medios estimase conducentes para conciliar los intereses del público con los particulares de las mismas empresas.

3.º Sin perjuicio de los trabajos encomendados á esta Comisión, se activarán y ultimarán desde luego con arreglo á las disposiciones vigentes, los expedientes que se instruyan para la fijación de las tarifas máximas definitivas en las concesiones de las líneas de Alar del Rey á Santander, Córdoba á Sevilla, Zaragoza á Barcelona, Martorell á Barcelona, Barcelona á Granollers, Barcelona á Mataró,