

Los Dos Mundos

REVISTA DE CIENCIAS, ADMINISTRACION, BELLAS ARTES Y POLÍTICA

SE PUBLICA LOS DIAS 8, 18 Y 28 DE CADA MES

Año III

Madrid 28 de Enero de 1885

Núm. 75

REDACCION Y ADMINISTRACION: RUIZ, 18

SUMARIO

Terremotos y volcanes, por Manuel Llorente V.—*Las obras públicas en España*, por Eusebio Page.—*Soneto*, por José María de Ortega Morejon.—*Revista extranjera*, por Antonio Balbin de Unquera.—*Cantares*, por José Pando y Valle.—A «*El Diario de Manila*,» por Graciano Lopez y Jaena.—*Miscelánea*.—*Anuncios*.

TERREMOTOS Y VOLCANES

II

Terminé el artículo anterior ofreciendo relatar una de las páginas terribles de Centro América, bajo el punto de vista de las convulsiones terrestres, y voy á cumplir mi compromiso, aunque deteniéndome ántes en algunos recuerdos históricos.

Estamos en el siglo XVI, y la escena pasa en la ciudad de Santiado de los Caballeros, Guatemala.

El Gobernador y Capitan general de aquellas provincias, D. Pedro de Alvarado, de vuelta de España despues de triunfar de algunas prevenciones cortesanas, obtiene en Méjico el nombramiento de Teniente Gobernador de Guatemala para su hermano Jorge, y posesionado éste de su cargo, reúne los vecinos para fijar definitivamente el sitio de la ciudad y residencia de las autoridades.

El sufragio ó voluntad de los vecinos, exparcidos en ranchos y viviendas sin orden, se declaró por el valle de Almolonga, con un clima dulce y una fisonomía fértil y risueña, y en él se estableció la capital el 22 de Noviembre de 1527.

¡Cuán efímeras son las obras de los hombres! Despues de catorce años escasos debia desaparecer aquella ciudad en el transcurso de una tremenda noche de horrores sin cuento.

Pero no anticipemos el relato de los hechos. El espíritu aventurero de los conquistadores españoles, su deseo de adquirir gloria y fortuna, y su ciego valor y temerario arrojo estaban bien encarnados en D. Pedro de Alvarado, el cual, creyendo encontrar en el Perú la fortuna al par que la gloria, se fué allá con gente de guerra de Guatemala y en barcos montados en Iztapa, á pesar de la oposicion absoluta á esta expedicion manifestada por la Real Audiencia de Nueva España (Méjico).

Al volver á Guatemala Alvarado, despues de muchos contratiempos y con una cantidad de consideracion, producto de los barcos que habia vendido en el Perú á Almagro y Pizarro, y sabedor de que la Real Audiencia citada mandaba uno de sus Ministros á Guatemala para residenciarle, se marchó, con pretexto de arreglar dificultades en el Gobierno de Honduras, y hacia Junio ó Julio de 1836 se embarcó en Puerto Caballos con destino á España, en donde esperaba encontrar amigos bastante poderosos en la corte para arreglar sus cuestiones con la Audiencia.

No salieron fallidas sus esperanzas, y dos años más tarde desembarcó de vuelta en Puerto Caballos (Honduras), é inmediatamente dirigió al Ayuntamiento de Guatemala mensajeros, manifestando el favor de la corte, su llegada con tres grandes naves, trescientos arcabuceros y alguna más gente de guerra.

Decia además que venia casado con Doña Beatriz de la Cueva, á la que rodeaban como damas y amigas veinte jóvenes españolas de las primeras casas nobiliarias.

Desde Puerto Caballos pasó á San Pedro de Zula; desde allí á Gracias, en donde negoció con Montijo la gobernacion de Honduras, que quedó unida á Guatemala, y el 15 de Setiembre de 1539 entró en Guatemala, siendo reconocido como Gobernador y Capitan general el 16.

Rodeado de damas, de caballeros, de soldados, y seguido de innumerables indios, se encaminó á la ciudad fundada en la falda del soberbio volcan que los indios cakchiqueles llamaban *Hunahpu*.

La poblacion entera se agitaba por todas partes, deseosa de ver á D. Pedro, á quien amaba, y de admirar la apostura noble de los caballeros que le acompañaban, la belleza de las damas y la marcialidad de las tropas.

En el palacio del Adelantado, casi abandonado dos años, habia un escuadron de pajes y lacayos preparando el recibo; á las rejas de la poblacion se colgaban tapices, bandas y lazos, y al llegar D. Pedro todo fué entusiasmo, admiracion y alegría.

En la ciudad entró rodeado de los caballeros que habian salido á recibirle, y entre vivas incesantes, á las nueve de la mañana.

El Ayuntamiento, con el Juez de residencia

Maldonado, le aguardaba en el Cabildo para enterarse de las Reales provisiones.

Era D. Pedro, segun las crónicas, de mediana estatura, rubio como el oro, de alma varonil y aspecto noble, y tenia entónces cuarenta años. Montaba un fogoso caballo andaluz; vestía acerada armadura, con la cruz de Santiago en el pecho, y cubria su cabeza un bruñido casco coronado de una garzota de plumas blancas y encarnadas.

A su derecha cabalgaba la hija de D. Pedro de la Cueva, Comendador mayor de Alcántara y Almirante de Santo Domingo, y sobrina del Duque de Alburquerque; y despues seguian las veinte damas nobles, entre las cuales se destacaba por su belleza Doña Juana de Artiaga, segun dicen las crónicas de aquel tiempo¹. La numerosa servidumbre de D. Pedro y de Doña Beatriz iba envuelta con los nobles de la ciudad, y en marcial columna los arcabuceros de España seguidos de buen número de indios.

La ciudad de Santiago de los Caballeros celebró este fausto suceso con fiestas públicas, y durante algunos dias las funciones de iglesia, los saraos y los torneos alternaron con los paseos, las corridas de cañas, la explosion de los cañones, las descargas de la arcabuceria y el repique de las campanas.

Los fuegos artificiales, indispensables en América, la encamisada y el estafermo hacian las delicias de las altas clases y del vulgo, en tanto que la Gobernadora recibia en Palacio á las más distinguidas damas.

El que vea hoy los pueblos americanos y no conozca su historia, no puede formarse idea del fausto y la grandeza de aquellos tiempos.

Los caballeros lucian damasquinadas armaduras y brillantes cascos, las damas ricos brocados, los pajes seda y terciopelo, los lacayos lujosas libreas y los indios sus más espléndidos adornos.

Los joyeles de brillantes, los áureos y argenteos adornos, las plumas que coronaban airoosamente las severas y arrogantes cabezas de los indios, los caballos luciendo ricos y bordados

¹ Aún hay familias con este apellido en Guatemala.

arneses y los mantos bordados de oro deslumbraban la vista.

En las galerías del Cabildo se veían blasonadas colgaduras de terciopelo y oro, y por todas partes caballeros en arrojantes caballos andaluces, damas en sillas de manos, sacerdotes, soldados, indios y servidumbre.

La ciudad, que hoy se llama la «ciudad Vieja,» tenía un soberbio palacio para el Gobernador, otro para el Cabildo, casas de la nobleza cuyas puertas ostentaban escudos nobiliarios; algunas magníficas iglesias cuyas fachadas estaban cubiertas de estatuas en hornacinas, palacio episcopal y barrios numerosos.

Al contemplar hoy los restos de aquel soberbio pasado, se podría exclamar con nuestro poeta Rojas:

Estos Fabio ¡oh dolor! que ves ahora
campos de soledad; mustio collado
fueron un tiempo Itálica famosa.

Yo he visitado aquellos sitios famosos; yo he marchado sobre aquellas profundas arenas y me he abismado largo tiempo en la contemplación de aquella escena lúgubre de los melancólicos acontecimientos que voy á referir.

Para las almas del temple de Alvarado, de aquel que en la funesta noche de Méjico dió aquel salto terrible en las lagunas, apoyando su lanza en los cuerpos muertos que iban llenando la esclusa; para los hombres de su prodigiosa fuerza y agilidad no había reposo posible. Su descanso era el batallar, como dicen los romances del Cid; su verdadera aspiración la gloria, y su noble deseo el de establecer relaciones comerciales con la China y otros países.

Su múltiple inteligencia se consagró á la organización de fuerzas de infantería y caballería; á la construcción de barcos; á la reglamentación administrativa, y en Junio de 1540, después de dejar encargado de la gobernación del Reino de Guatemala á D. Francisco de la Cueva, se fué á Acajutla, en cuyo puerto se aguardaban varias naves, con las que se hizo á la vela para Jalisco (Nueva España ó Méjico), en donde confirió con su Virey Mendoza, y juntos fueron los dos para la capital, en la que permaneció hasta Mayo ó Junio de 1541.

Volvió entonces á Jalisco, y pronto ya á verificar una de aquellas atrevidas y fantásticas expediciones de las que constituyen la epopeya de la conquista de América y su descubrimiento, acudió ántes con su gente al llamamiento de Cristóbal de Oñate, Gobernador de la Nueva Galicia, que le pedía auxilio para dominar el distrito indio de Nochisttan.

El término de la vida de D. Pedro se acercaba, y al acceder al pedido de Oñate firmaba su propia sentencia sin saberlo.

Lleno de vida y rodeado de soldados se encamina á Guadalajara, ataca las altas posiciones de los indios en gran número reunidos, y después de una batalla encarnizada se retira con sus fuerzas, cuando un caballo despeñado le alcanza y le hace rodar largo trecho con grave exposición de su vida.

Pocos días después, el 29 de Junio de 1541, entregó D. Pedro á Dios su alma, dejando por universal heredera de sus bienes á su esposa Doña Leonor, y ordenando que Santiago de los Caballeros de Guatemala diesen tanta solemnidad á sus funerales como á su gobierno.

D. Pedro había sido el fundador de la ciudad, y por una misteriosa é inescrutable coincidencia, la ciudad estaba irremisiblemente condenada á morir con él.

El 29 de Junio muere D. Pedro, y el 11 de Setiembre, es decir, poco más de dos meses después, debía desaparecer la ciudad por él fundada

en medio de uno de esos cataclismos que espantan, como todos los espléndidos horrores que no puede combatir el genio del hombre y que le demuestran su impotencia ante ellos.

Es larga aún la descripción de aquella lamentable noche del 11 de Setiembre de 1541, y bien merece un artículo separado.

La gran figura del fundador del Reino de Guatemala me ha ocupado con justo título. En el tercer artículo terminaré la catástrofe que empecé á contar en el número anterior de esta Revista.

MANUEL LLORENTE V.

LAS OBRAS PÚBLICAS EN ESPAÑA

Carreteras.

Sólo existían hasta 1749 unas simples veredas en las que, para salvar los principales ríos, se ejecutaban puentes, ó para mejorar algunos pasos difíciles se hacían algunas obras de importancia.

En el citado año se dió principio á la de Reinosa á Santander y á algunos trozos de la de Guadarrama. Pero desde esta época hasta 1808, entre carreteras concluidas y habilitadas, apenas se contaba con una longitud de 4.000 kilómetros, y hasta 1854 con una longitud de unos 8.000.

La última estadística publicada sobre esta clase de obras públicas, que es de 1.º de Agosto de 1883, da el siguiente resultado:

Kilómetros en explotación	21.759
Idem en construcción	4.843

TOTAL 26.602

á los cuales hay que agregar, según consta en la Memoria de Obras públicas que comprende hasta 1.º de Enero de 1882:

Kilómetros construidos en carreteras provinciales	4.041
Idem id. id. en construcción	958
Idem construidos en caminos municipales	14.830
Idem id. id. en construcción	1.433

Lo que da un total general de 47.864

La distribución de las carreteras del Estado entre diferentes provincias no obedece á ningún criterio ni está en relación con su extensión, superficie, población ó riqueza; de modo que, en rigor, la distribución de los fondos del Tesoro no se ha hecho con estricta justicia. Así, por ejemplo, se ve que Burgos, Oviedo y Valladolid son las que más kilómetros tienen construidos; y las que menos Granada, Castellón, Canarias y Albacete.

En las carreteras provinciales se observa que figuran en primera línea Navarra, Vizcaya y Alava, y en último lugar Tarragona, Oviedo, Lérida, Guadalajara, Castellón y Badajoz, habiendo además diez provincias que no tienen un sólo kilómetro.

En cuanto á caminos vecinales, la provincia que más posee es la de Lugo, después sigue Cáceres, Zaragoza y Baleares, habiendo además nueve provincias en las cuales no se ha empezado aún la ejecución de estas vías, y siete en que su longitud no pasa de 10 kilómetros.

Los planes generales comprenden la extensión siguiente:

	Kilómetros
Carreteras del Estado	46.950
Idem provinciales	21.204
Caminos vecinales	29.984

Lo que da un total de 98.138

¹ Este artículo que el autor, nuestro amigo y ex-Director general de Obras públicas, nos autoriza para publicar, ha sido destinado al *Almanaque de la Gaceta de Fomento*.

no estando ni aún empezada la construcción en más de 50.000 kilómetros, á pesar de su imperiosa necesidad, ni siendo fácil se terminen, á no aumentar los medios actuales, en menos de treinta años.

En esta clase de vías, los servicios se dividen en tres clases.

El de nueva construcción, que para los 25.000 kilómetros próximamente que falta ejecutar del plan general de carreteras del Estado, exigirá un gasto de 875 millones de pesetas, á razón de 35.000 pesetas por kilómetro.

El de conservación, para el cual pueden calcularse 1.000 pesetas por año y por kilómetro, ó sea unos 22 millones de pesetas al año; y

El de reparaciones, que exige una cantidad variable, y tanto menor cuanto mayor es la cifra que se dedica á conservación, habiendo ascendido ésta próximamente á unos cinco millones de pesetas por año en el período de 1879 á 1881.

Puertos.

En 1834 no había trabajos de limpia ó de construcción, sino sólo en seis puertos de la Península y uno de las Baleares.

En 1854 el número de puertos en construcción era ya de 13, en otros 10 se reparaban y ampliaban sus muelles, y en nueve más se habían formalizado proyectos completos de cuanto necesitan para su abrigo y mejora.

Hasta dicha fecha, los puertos no contaban con más recursos que los puramente locales, que eran bien escasos.

Desde entonces, todos los que se consideran como de interés general se construyen por cuenta del Estado, ya sea directamente ó ya por medio de las Juntas de puerto, que cuentan para estas obras con arbitrios especiales, á los que á veces se agregan las subvenciones que el Gobierno les concede.

En el presupuesto vigente se asigna para este objeto 6 millones de pesetas, cantidad por cierto bien insignificante.

Según se desprende de la Estadística publicada por el Ministerio de Fomento, que comprende hasta 1.º de Enero del 1883, la situación de éstos era la que sigue:

Puertos naturales ó fondeaderos	152
Idem en construcción	38
Idem terminados	41
Idem de refugio	7

Y no se crea por estas cifras que nuestros puertos terminados tengan importancia, pues de los 41 que se expresan, figuran 10 en Vizcaya, 11 en la Coruña, cinco en Oviedo, cuatro en Santander, tres en Pontevedra, tres en Canarias, dos en Guipúzcoa, y uno en Cádiz, Málaga y Alicante, donde, como todos sabemos, sólo se han hecho obras de escasa importancia, si bien en alguno de ellos podrán ser suficientes para el servicio por el pronto.

Respecto á muelles, existían construidos en la citada fecha unos 42.000 metros lineales, incluyendo los 23.000 de la ría de Bilbao; en las demás provincias, cuentan con más de 3.000 metros las de Barcelona, Valencia y Santander, con cerca de 2.000 la de Cádiz, Castellón unos 800, y las restantes de 40 á 600.

En cuanto á boyas y valizas, se detalla á continuación las que existen colocadas y sus clases.

Boyas de salvamento	1
Idem de campana	11
Idem valizas	20
Idem sencillas	8
Idem de amarras	31
Valizas fijas	7
TOTAL	78

Además está ya acordada la colocacion de unas ciento treinta.

Faros.

Antes de 1834 sólo existian en las costas de la Península é islas Baleares cuatro fanales y once luces locales, y hasta 1840 no logramos encender el primer faro.

Pero de 1840 á 1854 puede decirse que la trasformacion fué completa, y que en ninguna nacion se han llevado á cabo las obras de esta clase con más método y acierto, pues de contar con sólo un faro, nos encontramos en 1854 con 50 alumbrados y 10 en construccion.

En 1.º de Enero de 1883, el estado de nuestro alumbrado era el que sigue:

En construccion	1
Illuminados	173
En estudio	15
En proyecto	15
TOTAL	204

Cuyo estado demuestra la actividad con que se ha procedido desde 1854 al 1883, y además el poco gasto que exigirá la terminacion del alumbrado marítimo, pues sólo quedan por construir 31 faros.

Las provincias que más aparatos de este género poseen son las de Canarias y Baleares, que tienen respectivamente 25 y 24; despues siguen Coruña, Alicante, Oviedo, Cádiz y Murcia, que tienen 16, 13, 12, 11 y 11, y por último, las demás cuyo número varia de 9 á 2.

De las 49 provincias de la nacion, hay 22 marítimas.

Aguas.

Los aprovechamientos de las aguas consisten en el abastecimiento de las poblaciones, la navegacion fluvial, los riegos y la industria y los saneamientos de terrenos.

Entre los primeros figura como el de mayor importancia el Canal de Isabel II, que abastece á Madrid, tomando sus aguas del Lozoya por medio de un canal que tiene más de 80 kilómetros de longitud, empezado en 1851 y ya completamente terminado; sólo faltan para este abastecimiento obras de ampliacion que se están ejecutando.

Sus obras han sido costeadas por el Estado, á diferencia de los demás de este género, que se costean, ó por las corporaciones locales, ó por compañías particulares.

Aparte de los importantes acueductos construidos en tiempos antiguos, apenas se han hecho conducciones de agua con el objeto que nos ocupa ántes de 1860; pero desde esta época, éstas se reproducen, y no sólo en las capitales, sino en muchos pueblos se proyectan y ejecutan obras de conduccion y distribucion de agua saludable, con las que, no sólo se consigue templar la sed de sus moradores y embellecer las localidades, sino además prestar servicios sanitarios de la más alta importancia. Así es que en estos últimos años el número de concesiones de este género ha sido de siete á ocho por año, cifra que de seguro irá aumentando con la pública tranquilidad, y sobre todo, si el espíritu de asociacion logra salir del estado de descrédito en que se encuentra.

Respecto á la navegacion fluvial, debemos manifestar que el porvenir de las obras destinadas á este objeto no es ni puede ser el que gozan otros países, cuyos rios se encuentran en más favorables circunstancias, y no tienen ni las fuertes pendientes de nuestras corrientes ni su irregular régimen.

Así lo ha reconocido el Gobierno, por lo que, si bien se han hecho trabajos con este objeto en

los rios Guadalquivir, Tajo, Ebro y Duero, y algunos más, hoy están todos suspendidos, excepto los del Guadalquivir, Ebro y otros de escasísima importancia.

En el Guadalquivir se ejecutan obras de consideracion, sobre todo en las inmediaciones de Sevilla, bajo la direccion de una Junta análoga á las que funcionan en los puertos.

En el Ebro se han ejecutado no pocas por una Compañía que logró terminar la seccion de Escatron al mar en una longitud de 256 kilómetros, y además un canal de alimentacion y riego de 28 kilómetros de longitud. Pero estas obras están suspendidas hace muchos años y no es probable se terminen, proponiéndose únicamente la compañía utilizar para riegos las aguas de este rio.

Y ya no es sólo el elevado coste que tendrían las obras de canalizacion de nuestros rios lo que impediría realizarlas, sino sobre todo el haberse construido paralelamente caminos de hierro, que trasportan cuantos productos dan todas las localidades situadas en los valles más imponentes de la Península, lo que hace aquellas obras innecesarias.

Como hemos dicho anteriormente, el Gobierno se ha ocupado del encauzamiento de otros rios; pero en casi todos las obras han tenido muy poca importancia y son muy contadas las que han pasado del estado de proyecto.

No nos hemos ocupado aquí de la ria de Bilbao, porque lo hemos hecho al tratar de los puertos.

Pasando á describir los canales, diremos que éstos tienen por objeto, ó la navegacion, ó el riego, ó el abastecimiento de poblaciones, ó la creacion de fuerza motriz, y en la mayor parte de los casos se consigue con ellos todos ó gran número de los expresados fines.

Nuestros principales canales son: el de Aragon, que va de Tudela á Zaragoza, que tiene unos 90 kilómetros de longitud y está destinado á la navegacion, riego y fuerza motriz. Este canal, construido por el Gobierno á fines del siglo pasado, ha sido cedido en usufructo al Sindicato de regantes de la localidad, el cual lo explota y continúa las obras con sus recursos y con una subvencion que percibe del Tesoro.

El de Castilla, hecho para los mismos fines que el anterior, construido por una empresa, y terminado desde 1849 con una longitud de más de 200 kilómetros.

El de Guadarrama, que no ha tenido éxito, y debía servir para el riego de los campos de los Carabancheles.

El de Manzanares, que ya ha desaparecido, costado por el Gobierno como el anterior y que tenía por objeto la navegacion y la fuerza motriz.

Y además, los que han sido objeto de concesiones á particulares, unos subvencionados, otros con derecho á serlo bajo ciertas condiciones, y otros que no disfrutaban de este auxilio.

Entre los construidos, figuran:

	Kilómetros.
El del rio Ebro y Alfaro, cuya longitud es de	17
El de Tauste, de	44
El de las acequias del Gállego, de . . .	139
El de Urgel, de	50
La acequia del Jalon, de	24
El de Tajuña, de	21
El de Henares, de	46
El de la derecha del Llobregat, de . . .	6
El de la Infanta, de	20
El de Genil y Guadiana, de	23
Y los del Guadiaro, de	81

Además, hay algunos en construccion y otros sin empezar; pero entre ellos serán muy pocos los que se terminen, no sólo por la escasez de agua de nuestros rios, sino sobre todo por la di-

ficultad de organizar compañías para la realizacion de estos negocios, que exigen capitales considerables y obligan á esperar no poco tiempo ántes de obtener beneficio alguno.

Además de los canales para riego, se construyen con el mismo objeto pantanos donde se embalsan las aguas, y desde donde se reparten por medio de canales á las tierras que se quieren fertilizar.

Los más importantes que tenemos en España son los de Tibi y Elche, en la provincia de Alicante; el de Puentes, en la de Murcia; el de Nízar, en Almería, y el de Teruel.

Respecto á saneamiento de terrenos, tambien se han hecho en nuestro país no pocas obras con este objeto, como son las del canal de María Cristina, laguna de Añavieja, lagunas de Albalat y Mirabet, encauzamiento del rio Sequilo, encauzamiento del rio Darro y otras de las provincias de Málaga, Orense, Palencia, Teruel, Valencia, Valladolid y Sevilla.

Estas concesiones se otorgan por el Gobierno sin subvencion alguna, y no pocas de ellas están dando brillantes resultados, no sólo porque aumentan los terrenos utilizables, sino además por lo mucho que perfeccionan las condiciones higiénicas de la localidad.

Ferro-carriles.

El primero construido fué el de Madrid á Aranjuez en 1845, de 48 kilómetros de longitud. Diez años despues apenas contábamos con 500 kilómetros; pero desde esa fecha hasta 1865 esta cifra se elevó á 5.000, habiendo sido dicho período aquel en que más se impulsó este género de comunicaciones, puesto que hasta el 1.º de Enero de 1883 apenas llegaba la red á 8.000 kilómetros.

Estos ferro-carriles se han construido la mayor parte con subvencion del Estado, y otros sin auxilio alguno, del mismo modo que se ejecutan los tranvías y caminos de hierro económicos, de los cuales aún tenemos muy pocos kilómetros; pero es de esperar se construyan muchos, visto el buen interés que los ya en explotacion están produciendo á los capitales empleados en ellos.

La longitud total de los ferro-carriles concedidos se eleva á más de 12.000 kilómetros, de los cuales 2.400 han sido otorgados en 1881 y 1882.

La Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante poseia una red de 2.000 kilómetros; la del Norte, de 1.800; la de los Andaluces, de 1.300; la del Noroeste, de 740; y las demás, ninguna llegaba á 500.

Las subvenciones y auxilios concedidos á las Compañías sumaban unos 720 millones de pesetas, de los cuales aún quedaban por abonar próximamente 120 millones. El término medio por kilómetro resultaba, pues, de 90.000 pesetas, incluyendo en este tipo la subvencion dada á la Compañía de ferro-carriles de Asturias, Galicia y Leon, que se ha elevado á más de 200.000 pesetas por kilómetro.

El valor nominal de las acciones y obligaciones emitidas era en 1882 de unos 3.000 millones de pesetas, y el valor efectivo entrado en Caja de unos 1.800 millones, resultando el coste medio por kilómetro de 240.000 pesetas, respecto á esta última cifra.

En dicho año el producto por kilómetro se elevó á 22.000 pesetas; el gasto fué de 10.500; 16 millones el número de viajeros trasportados, y 9 millones el número de toneladas tambien trasportadas, pero en pequeña velocidad.

El número de muertos en los accidentes de esta clase de vías ha sido de 105, y el de heridos 764; pero de viajeros sólo han muerto 6 y han salido heridos 58; siendo digno de notarse que este número es muy inferior al que arrojan