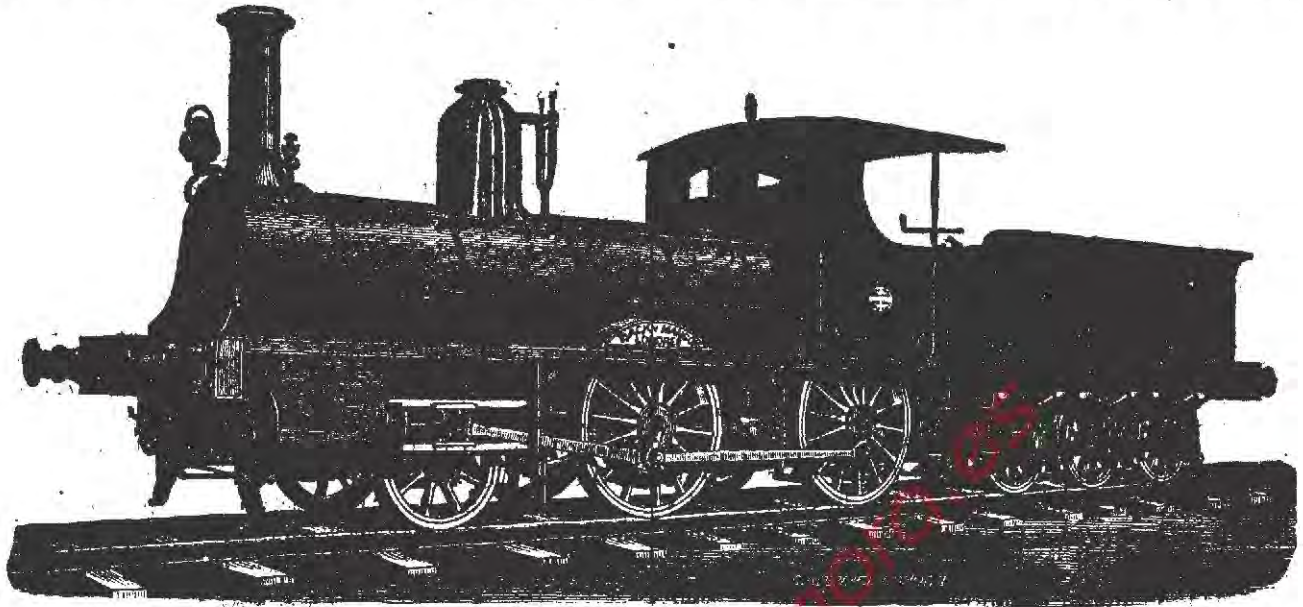


GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO



CANALES.—MINAS.—TELÉGRAFOS.—GAS.—NAVEGACION.—SEGUROS.—BANCOS.—SOCIEDADES DE CRÉDITO

Precio en ESPAÑA: un año, 25 pesetas; seis meses, 12'50; tres meses, 6'25; un mes, 2'50.—EXTRANJERO Y ULTRAMAR, 40 pesetas.
Anuncios ordinarios, 50 céntimos de peseta por línea.—Los de alguna importancia y comunicados á precios convencionales.

MAQUINAS DE VAPOR Y MOTORES DE GAS

BOMBAS DE TODAS CLASES
TUBOS de hierro, de goma y lona.
GOMA en planchas.
ESTOPA ELÁSTICA.
PIEZAS SUELTAS para máquinas de vapor.
PARBONS.—Carreña de San Gerónimo, 51.—MADRID.

BANCO AGRÍCOLA DE ESPAÑA.

Oficinas: Lobo, 27, principal.

En el local de este Banco se facilitan gratis instrucciones impresas, que contienen amplios informes sobre las operaciones á que se dedica el Banco Agrícola de España, modo de realizarlas, etc. También se dan modelos de solicitudes.

Las oficinas están abiertas al público todos los días laborables, desde las diez de la mañana hasta las cinco de la tarde.

La correspondencia debe dirigirse al Director del Banco.

RESUMEN.

Ferrocarriles internacionales peninsulares.—Asturias, Galicia y Leon.—Los tenderos ingleses.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferrocarriles españoles.—Ferrocarriles extranjeros.—Ferrocarriles portugueses.—Canales interoceánicos.—Siniestros en las vías férreas.—Aplicaciones de la electricidad á los ferrocarriles.—Alumbrado de los trenes.—Memoria del Banco de España (conclusión).—Crónica general.—Servicio de los ferrocarriles.—Ferrocarril de Silla á Callera.—Bolsa de Madrid.—Guía de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de

ingresos.—Cotizaciones oficiales.—Obligaciones de las Compañías de ferro-carriles españoles.

FERRO-CARRILES INTERNACIONALES PENINSULARES.

Dice la *Correspondencia de Portugal*:

«Al mismo tiempo que algunos periódicos portugueses no aprueban el auxilio prestado por nuestro Tesoro á los ferrocarriles de Salamanca, acusando al gobierno de dar subvenciones á caminos de países extranjeros, un periódico español, el *Consultor Financiero*, dice lo siguiente:

»Hasta ahora, la prensa española no se ha ocupado todavía de esta cuestión, que es de sumo interés y cuya solución hace deo-
»ra á España de Portugal, abandonando á esta nación, á cambio
»de esa subvención, y espontáneamente, el porvenir de los puertos
»españoles del Oeste y del Norte de la Península.» (1)

«Estos puertos son los de Galicia, Asturias y Santander.

»Otro periódico, los *Affaires Espagnols*, también arguye al gobierno de España, en los siguientes términos:

»La intervención de un gobierno (refiriéndose al de Portugal) en los negocios administrativos de un país vecino, revela, á nuestro modo de ver, una falta de verdadero buen sentimiento nacional. Como precedente de una nación que haya subvencionado ferrocarriles en país extraño, sólo conocemos las vías férreas tucinas, subsidiadas por Francia; puesto que el caso actual de la

(1) Dispénsenos nuestro estimado colega el *Consultor financiero*, si este párrafo no es reproducción textual absoluta del que escribió en nuestra lengua, puesto que lo traducimos del portugués.

(N. de la G. DE LOS CAMINOS DE HIERRO).

» subvencion del gobierno portugués, no tiene la menor analogía
» con los de Monte-Cénis ó de San Gotardo, ó con los ferro-carriles
» luxemburgueses.»

¿Quién tendrá más razón?

Por nuestra parte, entendemos que todos esos apreciables colegas, tanto los lusitanos á que alude, sin nombrarlos, la *Correspondencia de Portugal*, como el *Consultor Financiero*, de Barcelona, y los *Affaires Espagnols*, de Paris, dan excesiva importancia al hecho, en nuestra opinion natural y sencillo, de que una nacion procure estimular, por cuantos medios estén á su alcance, incluso el de auxiliarla pecuniariamente, la construccion de la parte extranjera de un ferro-carril internacional afluente á otro de su propio territorio; si esta comunicacion con un país vecino ha de favorecer inmediata y directamente sus intereses.

Esa tirantez internacional, que realmente no es más que de pura etiqueta (de vanidad, seria quizás la verdadera palabra) pertenece á tiempos que con razon pasaron, para bien de todos, y cuyo decaimiento y desuso constituye una de las señales más manifiestas y plausibles del progreso de nuestra época, en que la politica de fraternidad y cosmopolitismo sustituye á los antiguos celos, rivalidades y hasta odios internales. Estos mezquinos móviles del antiguo régimen, de que se valian los entonces amos y señores de las naciones, para lanzar con más facilidad y éxito á sus vasallos contra los de otros sus rivales en ambicion y despotismo, pertenecen ya á la historia, por fortuna y en bien de la civilizacion.

Hoy los pueblos tienen la conciencia de sus deberes, y sobre todo de sus intereses; hoy se va comprendiendo que la felicidad comun se asegura por el mútuo respeto y la buena inteligencia para favorecerse reciprocamente. ¿Quién ha dicho á los *Affaires Espagnols*, que el caso de facilitar las comunicaciones entre Portugal y España, es distinto del que ha motivado las colosales empresas del Monte-Cénis y del San Gotardo.

Si, para este último, Italia y Alemania no han vacilado en gastar sumas enormes en el territorio de una nacion interpuesta entre ambas, como lo es el de Suiza, con mucha más razon es aplicable el sistema, tratándose de dos naciones que se hallan en inmediato contacto; que pertenecen á una misma raza, cuya lengua es muy semejante, como de origen comun, y que hasta profesan la misma religion y parecidas preocupaciones y defectos, lo mismo que las grandes cualidades que les han dado páginas casi idénticas en la historia.

Si, pues, Italia y Alemania, pueblos entre los cuales no existe ninguna de estas grandes afinidades, y que por otra parte podian comunicarse con el resto de Europa por otras rutas terrestres, no han vacilado en hacer tan grandes sacrificios y en dotar á un tercero con los beneficios de sus esfuerzos, con tal de ganar ellas mismas en esa mejora. ¿Con cuánta más razon no ha podido hacerlo Portugal?

Este pueblo, hermano nuestro, no tiene sobre todo más medio de comunicarse por tierra con el resto del continente, que pasando por territorio español, y puede y debe procurarse las mayores facilidades; mucho más, cuando logra realizarlo con un sacrificio insignificante. La misma pequeñez de este sacrificio habrá movido sin duda al gobierno portugués, á no pedir al español su cooperacion material

en este caso, y teniendo quizás tambien presente que las ventajas de facilitar ese paso son mayores para Portugal que para España; sin que esto quiera decir que nosotros hubiéramos negado, si nuestros vecinos lo hubieran solicitado, el concurso de la nacion española.

Terminaremos estas reflexiones con una prueba, entre otras muchas que pudieran citarse, del interés que, con su buen sentido, tienen los portugueses en aumentar el número y calidad de sus comunicaciones con España.

El mismo ilustrado colega lusitano que ha motivado estas líneas, la *Correspondencia de Portugal*, dice en el mismo número, ó sea en el último:

«*Línea importante para Portugal.*—La Sociedad de los caminos de hierro de Madrid á Cáceres y á Portugal ha pedido autorizacion al gobierno de España, para hacer los estudios de una línea que, partiendo de Plasencia (estacion de la Cruz de los Cordales, en la línea de Malpartida de Plasencia á Cáceres), pasando por Plasencia, Salamanca y Zamora, termine en Astorga.

«La realizacion de este proyecto seria altamente provechosa al desenvolvimiento del ferro-carril de Medina del Campo á Zamora y de Oranse á Vigo.

«La importancia de esta proyectada línea, para Portugal, está en el aumento de tráfico que vendrá de las líneas de Salamanca á nuestra frontera.»

LOS TENEDORES INGLESES.

Hé aquí en qué términos da cuenta un autorizado periódico de Paris, de las razones que han motivado la negativa de los tenedores ingleses, á conformarse con las condiciones propuestas por el Sr. Camacho.

«Dos resoluciones han sido adoptadas en la reunion de los tenedores del 3 por 100 exterior español, verificada en Londres.

«La primera, conforme con el parecer del comité, declara que las proposiciones del ministro de Hacienda español son inaceptables, porque reducen la deuda nominal á un 50 por 100, sin ofrecer una equivalencia por el capital sacrificado; porque violan el espíritu y la letra del convenio de 1876, y por último, porque este convenio de 1876 no estipula en manera alguna la posibilidad de una reduccion de la deuda, ni una cesion de las obligaciones existentes por nuevos títulos de un valor inferior.

«La segunda resolucion invita al comité actual á continuar en sus funciones, y á estar dispuesto á recibir los ofrecimientos eventuales del gobierno español, con tal de que estos ofrecimientos, consolidando el crédito de España, no perjudiquen á los intereses esenciales de sus acreedores.»

Esta es la verdad, sencillamente, en medio de cuanto se ha dicho sobre este importante asunto.

ASTÚRIAS, GALICIA Y LEON.

La importante y acreditada revista, de Bruselas el *Moniteur des intérêts matériels* publica, segun dice, á instancia de varios de sus suscritores, una reseña de la situacion en que actualmente se encuentra la Compañía de los ferro-carriles de Asturias, Galicia y Leon. Hace su historia, que es escusado repetir, por ser muy conocida de nuestros ha-