

	Tasa adicional por telegramas.	Tasa por palabra.
	Pesetas.	Pesetas.
Maine.	»	2,9125
Manitoba (Territorio de).	»	3,9625
Maryland.	»	3,1125
Massachusetts.	»	2,9125
Machigan.	»	3,2125
Minesota.	»	3,7625
Missisipi.	»	3,4625
Missouri.—Saint-Louis.	»	3,2125
— Las demás estaciones.	»	3,7625
Montana (Territorio de).	»	3,9625
Nebraska.	»	3,7625
Nevada.	»	3,9625
New-Hampshire.	»	2,9125
New-Jersey.	»	3,1125
New-York.—New-York.	»	2,9125
— Las demás estaciones.	»	3,1125
Nouveau-Méxique.	»	3,9625
Ohio.	»	3,2125
Oregon.	»	3,9625
Pensylvania.	»	3,1125
Rhode-Island.	»	2,9125
Tennessee.	»	3,4625
Texas.	»	3,7625
Utah (Territorio de).	»	3,9625
Vermont.	»	2,9125
Virginia (Virginia Oriental).	»	3,2125
Virginia Occidental.	»	3,2125
Washington (Territorio de).	»	3,9625
Wisconsin.—Milwaukee.	»	3,2125
— Las demás estaciones.	»	3,7625
AMERICA BRITÁNICA		
Wyoming.	»	3,9625
Cap-Breton.	»	2,9125
Canadá Este y Oesti (Quebec y Otario).	»	2,9125
Colombia Británica.	»	4,2625
Nouveau-Brunswick.	»	2,9125
Novelle Ecose.	»	2,9125
Prince Edouard (Isla de).	»	2,9125
Saint Pierre Miquelon.	»	2,3125
Terre-Neuve (Newfoundland).	»	2,3125
Vancouver (isla de).	»	4,2615
MEJICO		
Matamoros.	»	3,8625
Tampico.	»	4,9125
Veracruz.	»	5,4125
Méjico y todas las estaciones del Gobierno.	»	5,6125
Estaciones provinciales y de las compañías privadas.	»	6,3625
Goatzacoalcos.	»	6,1625
ANTILLAS EXTRANJERAS		
Antigua.	»	15,4125
Barbada.	»	17,7125
Dominica.	»	16,1625
Granada.	»	17,6125
Guadalupe.	»	15,9625
Jamaica.	»	9,9125
Martinica.	»	16,4625
Santa Cruz.	»	14,4625
Saint-Kitts.	»	15,1125
Santa Lucía.	»	16,7625
Saint-Thomas.	»	14,1625
Saint-Vincent.	»	17,1125
Trinidad (isla de).	»	18,2125
AMERICA CENTRAL		
Salvador.—Libertad.	»	6,8625
— Las demás estaciones.	»	7,1125
Guatemala.	»	7,1125

	Tasa adicional por telegramas.	Tasa por palabra.
	Pesetas.	Pesetas.
Honduras.	»	7,1125
Nicaragua.—San Juan del Sur.	»	8,1125
— Las demás estaciones.	»	8,3625
Costa-Rica.	»	8,3625
ITSMO DE PANAMÁ		
Colon (Aspinwall) (Via Galveston).	»	10,3125
Panamá (Itsmo de) (Via Galveston).	»	10,0125
GUAYANAS		
Berbice.	»	20,5125
Demerara.	»	20,4125
BRASIL		
Regiones del Norte y Centro.	»	11,4250
Region del Sur.	»	12,4250
Pernambuco.—Via Pernambuco.	»	10,4250
Ceara (Fortaleza).	»	12,4250
Bahia y Maranhão.	»	14,4250
Pará y Rio Janeiro.	»	15,9250
Santos, Santa Catalina y Rio Grande del Sur.	»	18,4250
Las demás estaciones.	»	18,9250
BOLIVIA		
Antofagasta.	»	16,9625
CHILE		
Todas las estaciones.	»	17,9750
COLOMBIA		
Buenaventura.	»	10,8625
Las demás estaciones.	»	11,0625
ECUADOR		
Todas las estaciones.	»	12,1125
PERÚ		
Callao y Lima.	»	14,1625
Payta.	»	11,9125
Iquique.	»	16,2625
Arcia.	»	15,9625
Mollendo.	»	15,7125
Las demás estaciones.	»	16,7625
REPÚBLICA ARGENTINA		
Buenos-Aires.	»	19,2550
Las demás estaciones.	»	19,7550
URUGUAY		
Montevideo y Maldonado.	»	18,4250
Las demás estaciones.	»	18,9250
VENEZUELA		
Caracas y las demás estaciones.	»	11,2625
OCEANIA		
Australia.—Port-Darwin, Australia Meridional y Occidental, Victoria y Tasmamá.	»	12,65
— New-South-Wales y Queensland.	»	12,90
Filipinas (islas).	»	12,
Javá, Sumatra.	»	8,
Nueva Zelanda.	»	14,

El servicio telegráfico ha sido en España ampliado y mejorado en virtud de la ley de 29 de Diciembre de 1881, por la cual se han abierto al servicio público las estaciones telegráficas de ferro-carriles. A consecuencia de esta innovación, los telégramas espedidos para puntos donde no hay línea telegráfica del Estado pero sí de ferro-carril, se transmiten por aquella hasta el más inmediato punto de enlace con esta ó viceversa, y llegan de esta suerte á su destino. La tasa para los telégramas así dirigidos es la misma de la del Estado, sólo que cuando el telégrama se expide por la oficina telegráfica de un ferro-carril, puede esta exigir su importe en metálico en vez de los sellos correspondientes.

Estas estaciones, lo mismo que las del Estado son de servicio *completo* unas, y de servicio *limitado* otras. En las primeras, las horas de despacho son desde las siete de la mañana á las 9 de la noche, y en las segundas de 9 á 12 de la mañana y de 2 á 7 de la tarde.

Finalmente, el número total de hilos telegráficos del estado abiertos al servicio público, media en 1881 16,667 kilómetros; la suma gastada en este servicio alcanzó á 4.957,136 pesetas en 1880; lo recaudado por él á 3.299,046 pesetas, y el número total de telégramas transmitidos ascendió en el propio año á 2.383,243.

A partir del mes de Enero de 1882, la red telegráfica ha aumentado pues considerablemente, puesto que además de los 16,667 kilómetros que miden las líneas del Estado, existen ahora para el servicio público los alambres de las vías férreas cuya longitud no nos ha sido dable comprobar de una manera exacta.

Ferro-carriles.

La legislación vigente para todo lo concerniente á las líneas férreas, ya ello se refiera á su estudio y concesión ó ya á su construcción y explotación, la constituyen principalmente y por orden cronológico: el pliego de condiciones generales publicado en la real orden de 31 de Diciembre de 1844, la ley de 3 de Junio de 1855, la Instrucción de 15 de Febrero de 1856, la real orden de 10 de Enero de 1863, la ley de 4 de Junio del propio año, la de 23 de Noviembre de 1877, y los reglamentos de 8 de Agosto de 1872 y 24 de Mayo y 8 de Setiembre de 1878. Sin embargo, las más importantes de estas disposiciones son para el comercio la ley de 23 Setiembre de 1877 y el reglamento de 8 Setiembre de 1878.

La primera comprende entre otras cosas el plan general de ferro-carriles que consta á su vez de las construidas ya cuando la fecha de su promulgación, con más las que el cuerpo de ingenieros civiles estimó de reconocida utilidad para el movimiento comercial de España. Este plan comprende seis redes para la península y otra para las islas Baleares, y son: la *Red del Norte*, la *del Nordeste* y su enlace con la *del Norte*, la *del Este* y su enlace con la *del Nordeste*, la *del Mediodía* y su enlace con la *del Este*, la *del Este* y su enlace con la *del Mediodía* y *del Norte*, la *del Noroeste* y su enlace con la *del Norte*, y finalmente la llamada de las islas Baleares.

Red del Norte.

Comprende esta las líneas de Madrid á Valladolid; Valladolid á Burgos; Burgos á Irun; San Isidro de Dueñas (Venta de Baños) á Alar del Rey; Alar del Rey á Santander; Quintanilla de las Torres á Orbó; Madrid á Valladolid por Segovia; Medina del Campo á Zamora; Medina del Campo á Salamanca; Tudela (Castejón) á Bilbao; Minas de Triano á la Ría de Bilbao.

Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.

Comprende las líneas siguientes: Madrid á Zaragoza; Zaragoza á Alsásua; Zaragoza á Barcelona; Barcelona á Granollers; Granollers á la Rambla de Santa Coloma de Farnés;

Barcelona á Mataró; Mataró á Arenys de Mar; Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma; Rambla de Santa Coloma á Gerona; Gerona á Figueras; Figueras á la frontera francesa; A Francia por el Pirineo Central; Tardienta á Huesca; Tarragona á Martorell; Martorell á Barcelona; Lérida á Montblanch; Montblanch á Reus; Reus á Tarragona; Barcelona á Sarriá; Selgua á Barbastro; Granollers á San Juan de las Abadesas; Mollet á Caldas de Montbuy; Manresa á Guardiola por Berga; Minas de Montsech á la frontera francesa por el Valle de Aran; Alcocer á Valls; Valls por Villanueva y Geltrú á Barcelona; Lérida á Puente del Rey; Zaragoza á Escatron; Val de Zafan á Gargallo; Val de Zafan á Alcañiz, Reus y Tarragona; Val de Zafan á Utrillas por Gargallo y Andorra; Utrillas á la Zaida; Valladolid á Calatayud; Segovia á la línea de Valladolid á Calatayud; Baidés á Soria y Castejon.

Red del Este y su enlace con la del Nordeste.

Comprende las siguientes líneas: Madrid á Almansa; Almansa á Alicante; Almansa á Játiva; Albacete á Cartagena; Castillejo á Toledo; Aranjuez ó Madrid á Cuenca; Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden; Játiva al Grao de Valencia; Valencia á Tarragona; *Carcajente á Gandía* y *Gandía á Denia* (fuerza animal); Cuenca á Henarejos; Cuenca á Valencia por Caudete y de este punto á Teruel; Teruel á Gargallo por el río Alfambra y Utrillas; Teruel á Sagunto; Calatayud á Teruel y Luco á Utrillas; y Alicante á Murcia y susramales á Novelda y Torreveja.

Red del Mediodía y su enlace con la del Este.

Comprende las líneas siguientes: Madrid á Ciudad Real (directo); Alcázar de San Juan á Ciudad Real; Manzanares á Córdoba; Córdoba á Sevilla; Sevilla á Jerez; Jerez al Trocadero; Puerto Real á Cádiz; Córdoba á Málaga; Córdoba á Belmez; Utrera á Moron; Utrera (empalme) á Osuna; Campillos (Bobadilla) á Granada; Tharsis al río Odiel; Buitron á la de San Juan del Puerto; Buitron á la línea de Mérida á Sevilla; Sevilla á Huelva; Tharsis por Paimogo á la línea de Beja; Mengibar á Jaen y Granada; Linares á Almería; Murcia á Granada por Lorca; Vadollano á Linares y los Salidos; Osuna á Casariche; Jerez de la Frontera á Bonanza por San Lúcar; Cádiz al Campamento; Campamento á Málaga; Puente Genil á Linares; Zafra á Huelva.

Red del Este y su enlace con la del Mediodía y del Norte.

Comprende las siguientes líneas: Ciudad Real á Badajoz; Medellin á Miajadas; Belmez al Castillo de Almorchon; Madrid á Malpartida de Plasencia; Malpartida de Plasencia á Monfortinho; Talavera á Almorchon; Mérida á Sevilla; Mérida á Malpartida de Plasencia por Cáceres; Malpartida de Plasencia á Salamanca; Cáceres á la Frontera de Portugal; Salamanca á la frontera de Portugal.

Red del Noroeste y su enlace con la del Norte.

Comprende las líneas de: Palencia á Ponferrada; Ponferrada á la Coruña; Monforte á Orense; Orense á Vigo; Lugo á Rivadeo; Ferrol á Betanzos; Santiago al Puerto de Carril; Redondela á Marin por Pontevedra; Leon á Gijon; Sama de Langreo á Gijon; Sabero á el Burgo; Oviedo á Pravia por Trubia; Villabona á San Juan de Nieva; Zamora á Astorga por Benavente.

Red de las Baleares.

Comprende la línea de Palma á Alcudia y Santa Maria ó Manacor, y los ramales á cuentas carboníferas ó distritos mineros y centros industriales de importación.

Verdad es que estas redes no están aún completas, pues varias de las líneas que las constituyen continúan aún en estado de puro proyecto; estas son por regla general las que deben beneficiar en primer término á los distritos mineros, que son no obstante aquellas que debieran haberse construido primeramente para dar á nuestra riqueza minera, y por consiguiente á infinidad de industrias, un desarrollo que tanta falta hace á nuestro país.

De todas maneras, las construcciones ferro-viarias se han desarrollado en estos últimos años, de tal manera, que no sólo son ya escasas las que faltan para completar las redes anteriormente enumeradas, sino que se han construido varias líneas que no constan en el plan general de las ideadas por el Estado.

Algo y aún mucho más es lo que dejan que desear las condiciones especiales en que se lleva á cabo la explotación de las líneas construidas, no por lo que respecta á los particulares intereses de las compañías explotadoras, sino por lo que hace referencia á los generales del país, en lo relativo al transporte de pasajeros, así como también y más determinadamente al de mercancías.

Los precios corrientes, ó sean las tarifas de transporte, están á merced de los mismos que prestan el servicio siempre que no excedan de lo consignado previamente en las tarifas legales ó generales, que son las que se confeccionan al solicitar la concesión; pero como estas tarifas están calculadas de manera que con ellas baste para dar á la compañía concesionaria un beneficio más que regular ya desde los primeros años de la explotación, y el movimiento presupuesto para estos primeros años es siempre muy inferior al que realmente existe cuando ya las líneas llevan mucho tiempo de explotación, sucede que las que se hallan en este último caso perciben beneficios muy superiores á los que corresponden al capital invertido, siendo este exceso de beneficios una pesada carga para el comercio terrestre. Y esta consideración elemental es tan cierta, y tan reconocido el abuso legal de las compañías ferro-viarias al aplicar tras muchos años de existencia las mismas tarifas con que abrieron al público la explotación de sus líneas respectivas, que ya en 1876 el Gobierno hubo de crear una comisión que en vista de las reclamaciones por el comercio producidas contra ese estado de cosas, estudiara y propusiera un plan para la rebaja de aquellas tarifas.

La comisión á que nos referimos, emitió en 21 de mayo de 1884 un informe que no resuelve el problema sino que se limita á declarar que la comisión no puede decir ni proponer nada concreto por falta de datos, puesto que las compañías ferro-viarias, no le han querido procurar los que necesitaba para conocer de una manera clara el verdadero capital empleado en la construcción de cada línea.

Las tarifas de ferro-carriles son de dos clases: las *generales*, que son las confeccionadas por las compañías concesionarias al solicitar la concesión y que sirven de tipo máximo á cada una de ellas, y aquellas que bajo los nombres de *reducidas*, *combinadas*, *especiales* ú otros, aplican dichas compañías, usando de la facultad que tienen para reducir los precios de la tarifa general ó *legal*.

Existen no obstante ciertas líneas que no tienen tarifa general ó legal establecida por la ley de su concesión, y son las que se construyeron antes de darse la ley de 3 de Junio de 1865. Estas líneas continúan aplicando tarifas máximas provisionales; y si bien la ley de 4 de Junio de 1863 autorizó al Gobierno para formar las definitivas, este usó tan sólo de esta autorización para con ciertas líneas, dejando de hacerlo en otras, tales como las de Alar del Rey á Santander, de Córdoba á Sevilla, de Zaragoza á Barcelona, de Martorell á

Barcelona, de Barcelona á Granollers, de Barcelona á Mataró, de Mataró á Arenys de Mar, de Almansa á Játiva, de Játiva al Grao de Valencia y de Jerez al Trocadero.

Las *tarifas generales de aplicación* son aquellas con arreglo á las cuales pagan en realidad las mercancías, y son algo más reducidas que las legales ó máximas, y las compañías las han venido confeccionando según su libre y espontánea voluntad.

Finalmente hay también las llamadas tarifas especiales, que regulan los precios del transporte para determinadas mercancías ó entre determinadas estaciones, á condición de que el expedidor pida su aplicación.

A veces hay mercancías que satisfacen por un pequeño recorrido cantidades muy superiores á las que devengan las mismas mercancías por un recorrido mucho mayor; así, por ejemplo, la hulla procedente de San Juan de las Abadesas satisface desde este punto á Sellent un derecho ó premio de transporte superior al que cuesta esta misma hulla desde San Juan de las Abadesas hasta Barcelona. Esta anomalía se explica muy fácilmente, por más que á primera vista parezca una rareza inexplicable. Así, por ejemplo, y citándonos al mismo caso que dejamos citado, se comprenderá el móvil de la compañía explotadora, si se tiene en cuenta la baratura con que llega al puerto de Barcelona la hulla inglesa; si el precio de transporte de la de San Juan fuese proporcional al que cuesta hasta Sellent, este último combustible no hallaría en Barcelona colocación, y como la compañía que explota la línea férrea es la misma compañía hullera, rebaja los derechos del transporte á fin de que su precio en venta sea tal que lo haga asequible á la industria barcelonesa. En Sellent no sucede lo mismo; la hulla inglesa, para llegar á esta industriosa población, ha de salir de la plaza de Barcelona, por lo que al llegar á Sellent resulta muy sobrecargada con el costo del transporte; esto hace que su precio en venta sea más subido, y permite á la línea de San Juan de las Abadesas el cargar la mano en el precio del transporte de su misma hulla, sin que esta resulte al consumidor más cara que el combustible inglés.

La cláusula 27 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856, reproducido en casi todas las antiguas concesiones, se opone en cierta manera á la celebración de los contratos exclusivos de combinación entre las empresas ferro-viarias y las de los demás transportes terrestres ó marítimos para procurar expediciones directas entre puntos que no están enlazados por ferro-carriles; esta oposición hace que las expediciones se retrasen y resulten mucho más caras.

Además de las tarifas especiales, las compañías ferro-viarias celebran contratos particulares para el transporte de determinadas mercancías á precios relativamente muy bajos, pero á condición de obligarse el expedidor á proporcionar un determinado tonelaje.

Desgraciadamente estos contratos no se hacen extensivos á todo el que en iguales condiciones los solicita.

Todo lo relativo á vías férreas, vigilancia, policía y cuanto pueda afectar á la seguridad de las personas y al desarrollo de los intereses materiales, corresponde al ministerio de Fomento, confiándose la parte técnica á los ingenieros de caminos, canales y puertos, y la administrativa y mercantil á funcionarios elegidos por el ministerio de Fomento, y formándose dos inspecciones, una administrativa y otra facultativa.

Con arreglo al Reglamento de 8 de Setiembre de 1878, las administraciones de las líneas férreas deben expedir á los dueños de los bultos, equipajes y mercancías un resguardo, en el cual deben constar el número y clase de los bultos entregados, el precio exigido por su transporte y los plazos reglamentarios dentro de los cuales deben llegar á su destino las mercancías ó bultos entregados. Así se expresa terminantemente en el art. 27 del Reglamento que nos ocupa, artículo que determinadamente citamos por la importancia que tiene para el comercio.

Los anuncios de las horas de despacho, itinerarios y precios de las tarifas deben estar constantemente á la vista del público en los sitios más visibles de cada estación y en aquellas de estas que el ministerio de Fomento designe habrá además de los departamentos