

liars á los empleados, ya advirtiéndoles con tiempo del peligro, ya cooperando á hacer ménos funestos los resultados de una negligencia ó accidente imprevisto, y en tal concepto, no podemos convenir en que deban desecharse sistemáticamente y sin examen todos los mecanismos que se propongan. Tan absurdo sería que las empresas de ferro-carriles ensayasen ó permitiesen ensayar en sus líneas las numerosas elucubraciones de personas sin conocimientos técnicos ni prácticos del material y del servicio, cuando un ligero examen diese á conocer lo absurdo ó impracticable de sus sistemas, como que se negasen de un modo absoluto á admitir y ensayar los inventos que tuvieran condiciones de éxito, y cuya adopción tal vez cooperase á la seguridad de los viajeros, redundando por esto mismo en beneficio de los intereses de la Compañía.

Creemos, pues, que la denominacion de invenciones peligrosas está aplicada de un modo demasiado general por M. With á las que tienen por objeto evitar los accidentes en los ferro-carriles, y que, así como hay exajeracion en sus autores al creer que los medios que proponen son la panacea universal contra los desastres que aquellos pueden ocasionar, la hay también en rechazar indistintamente todas las invenciones de esta clase, ó lo que viene á ser lo mismo, sentar como principio que los accidentes son un mal sin remedio; porque, claro es, que no cabe en lo humano que los agentes de las compañías no cometan nunca una falta ó tengan un descuido, que puede acarrear tan lamentables consecuencias.

En nuestro concepto la explotación de las vías férreas está aun bien lejos de ser perfecta, por más que haya llegado á un grado de regularidad y de seguridad relativos, y las empresas faltarian á sus deberes para con el público y descuidarian sus propios intereses si desechasen sin distinción y sin un maduro examen todos los medios que se le propongan para mejorarla. Ni podemos creer tampoco que sea otra la opinión del ilustrado autor del libro que examinamos, aunque nos autorizaria á suponerlo la crítica, en nuestro sentir no bastante fundada y demasiado severa, que hace del invento de nuestro compatriota el Ingeniero de minas Sr. Fernandez de Castro (único inventor español, y, dicho sea de paso, que menciona M. With) si bien haciendo justicia al mérito de la obra publicada por aquel bajo el título de *La electricidad y los caminos de hierro*.

Los medios que M. With propone para auxiliar y estimular á los inventores son: la creación de una comisión permanente de invenciones; la asociación de los inventores cuyos trabajos se refieren á una misma industria; la formación de una compañía universal para la explotación de los privilegios; los concursos, con premios promovidos por las sociedades científicas y por las empresas; la vulgarización de la enseñanza profesional; la publicación de revistas críticas de las invenciones, y por fin, la exposición permanente de los inventores en un local á propósito.

No creemos deber entrar en el análisis de estos

medios, y concluiremos este, ya largo, artículo recomendando la obra sobre los inventores de M. Emile With. Así como un deber de imparcialidad nos ha hecho señalar las lagunas que en ella encontramos, y los defectos de que, en nuestro sentir, adolece, un deber de justicia nos obliga á reconocer el mérito real del libro de que se trata. Escrito en estilo correcto, claro y conciso, lleno de datos curiosos y con una crítica generalmente imparcial y razonada de las invenciones, su lectura, especialmente útil á los hombres científicos, y en particular á los inventores, será instructiva, á la par que interesante y entretenida para todos.

J. ECHEVERRÍA.

LA REVISTA se ha ocupado en varias ocasiones de la verdadera situación de los caminos de hierro de España, y como todo lo que se relaciona con este interesante asunto merece la atención de nuestros suscritores, insertamos el siguiente artículo que acaba de publicar la *Gaceta Economista*.

Los ferro-carriles españoles

Y LOS ACCIONISTAS FRANCESES.

«El periódico traspirenaico *La Finance*, que se ha ocupado varias veces de los auxilios que los ferro-carriles españoles piden al Gobierno, vuelve á ocuparse de esta cuestión con motivo del alza que las acciones de aquellos han tenido en la Bolsa de París.

Ya en otra ocasión dimos cuenta de las apreciaciones de *La Finance*, y de la severa calificación que hacia de la administración de las líneas en que los accionistas franceses tienen comprometidos sus capitales.

En su número del día 6 de este mes, *La Finance* publica un artículo, en el que, después de afirmar que si bien el Sr. Barzanallana tiene la intención de auxiliar á los ferro-carriles, no ha comunicado aun á nadie las medidas que para ello piensa tomar. añade:

«Los tenedores de acciones y obligaciones de ferro-carriles deben estar muy agradecidos al Sr. Barzanallana por sus generosas intenciones.

»Es, en efecto, un hecho exacto que el Gobierno español ha sido sorprendido mas, ó por lo menos tanto como los pobres capitalistas franceses.

»El Gobierno español habia concedido enormes subvenciones en numerario. Estas subvenciones han sido todas pagadas con regularidad, y á veces con anticipación, y han desaparecido sucesivamente en el abismo de las dilapidaciones.

»Es un hecho exacto que si se estimasen hoy las obras de la mayor parte de las compañías españolas, se llegaría al deplorable estado de que muy á menudo SE HAN CONSTRUIDO LAS LÍNEAS ÚNICAMENTE CON LAS SUB-

VENCIONES, y que el dinero de los accionistas y obligacionistas representa solamente las colosales depredaciones cometidas, tanto por la mayor parte de los concesionarios, como por la mayor parte de los contratistas.

«El Gobierno español tendría el derecho de *servuetar* toda la red española.»

Continúa *La Finance* explicando que la mayor parte de los terraplenes están hechos solo para una vía, que lo mismo sucede en la mayor parte de los túneles, y que en lo tocante á estaciones se ha violado el pliego de condiciones en la mayor parte de los casos, y añade luego:

«Repetimos que España tendría el derecho de *servuetar* toda su red.

«Pero hay derechos en los cuales el uso es ya un abuso. El Gobierno español no debe preocuparse de los que de él se han burlado, sino de los pobres capitalistas franceses que no han dado sus ahorros sino por la confianza que tenían en el porvenir de la Península y en la buena fe de sus hombres de Estado.»

Por último, *La Finance* termina diciendo:

«El Gobierno y las Córtes deberían declarar que no se ocuparán de los intereses de los accionistas y obligacionistas franceses, sino cuando estos hayan forzado á inicuos administradores á que presenten su dimision y se retiren de los Consejos de las compañías. Sino ¿quién sabe lo que estos administradores harían de los nuevos subsidios?»

Dejando al periódico traspiresnático toda la responsabilidad de las gravísimas acusaciones que hace, y que hemos procurado templar suprimiendo algunas frases y debilitando algunas palabras sobrado enérgicas, no podemos menos de añadir algunas consideraciones.

¿Ha cumplido el Gobierno español sus compromisos? Confiébase que sí, puesto que hasta se dice que algunas subvenciones fueron pagadas anticipadamente. ¿Que se ha hecho del dinero de *esos pobres accionistas y obligacionistas franceses*? Ni se pone reparo alguno en decir que ha desaparecido en un abismo de dilapidaciones. ¿Y con qué derecho entonces se quiere pretender que el Gobierno español, que ha cumplido religiosamente sus compromisos, sea responsable de la mala gestion de esos administradores que tan severamente se califica? ¿En que ha faltado el Gobierno español á la confianza que en él podían tener los accionistas franceses? ¿En qué podía consistir esta confianza sino en la seguridad de que el Gobierno cumpliría con las obligaciones contraídas, y que han sido religiosamente satisfechas?

¿En virtud de qué derecho ha de ser el contribuyente español responsable con su dinero de la torpeza de los accionistas franceses, y de la malversacion de los administradores que *La Finance* presenta como un hecho exacto?

Si los hechos tan claros y tan enérgicamente denunciados por *La Finance* son inexactos, si no ha habido mas que ineptitud por parte de esos administradores, ¿qué culpa tiene el contribuyente espa-

ñol de que los accionistas franceses hayan confiado sus capitales á manos inhábiles?

Si los hechos denunciados son ciertos, ¿por qué el Gobierno español ha de mezclarse en una cuestion que debe ventilarse entre accionistas y administradores ante los tribunales?

Repetimos que dejamos á *La Finance* toda la responsabilidad de las graves acusaciones que hace sin rebozo alguno; pero cuando tales aseveraciones se hacen, el deducir de ellas como consecuencia que hay que ir en auxilio de los accionistas y obligacionistas franceses, es burlarse á las claras del Gobierno español y de los contribuyentes españoles.

Cada cual mire dónde, cómo y á qué manos confía sus capitales, antes de arriesgarlos.»

PARTE OFICIAL.

13 de Noviembre. Real orden autorizando al Ayuntamiento de Monjarrés, en la provincia de Logroño, para que aproveche, con destino á una fuente pública y á un abrevadero, ocho decilitros de agua por segundo que produce el manantial titulado La Dehesa.

16 de Noviembre. Real orden autorizando á Doña Juana de Saavedra Meneses para que aproveche las aguas del arroyo denominado Larage en un batan y en un molino harinero que proyecta establecer en el sitio denominado Lonveiros, distrito municipal de Cabañas, en la provincia de la Coruña.

27 de Noviembre. *Ministerio de Ultramar*.—Real decreto aprobando el reglamento, reorganizando el servicio de Obras públicas en la isla de Puerto-Rico, y dictando reglas para su ejecucion.

10 de Noviembre. *Ministerio de Ultramar*.—Real decreto, autorizando al Gobernador superior civil de Cuba para otorgar á la empresa unida de los caminos de hierro de Cárdenas y Júcaro, y en su representacion al señor Marqués de Villalva, Presidente, y á D. Felipe Lima y Renti, Secretario, la concesion del trozo de ferro-carril central de dicha isla comprendido entre la Macagua y la Esperanza.

SUBASTAS.

4 de Enero. Del arriendo del portazgo del Bruch, situado en la carretera de Madrid á la Junquera, por tiempo de dos años y cantidad menor admisible de 6.340 escudos en cada uno.

En igual fecha el de Valdealvillo, situado en la carretera de Valladolid á Calatayud, por tiempo de dos años y cantidad menor admisible de 840 escudos en cada uno.

11 de Enero. De 35 básculas con destino á los faros que se surten del depósito de la Coruña, bajo la cantidad de 2.185 escudos á que asciende el presupuesto aprobado.

Por las noticias y artículos no firmados,

F. GONZALEZ.