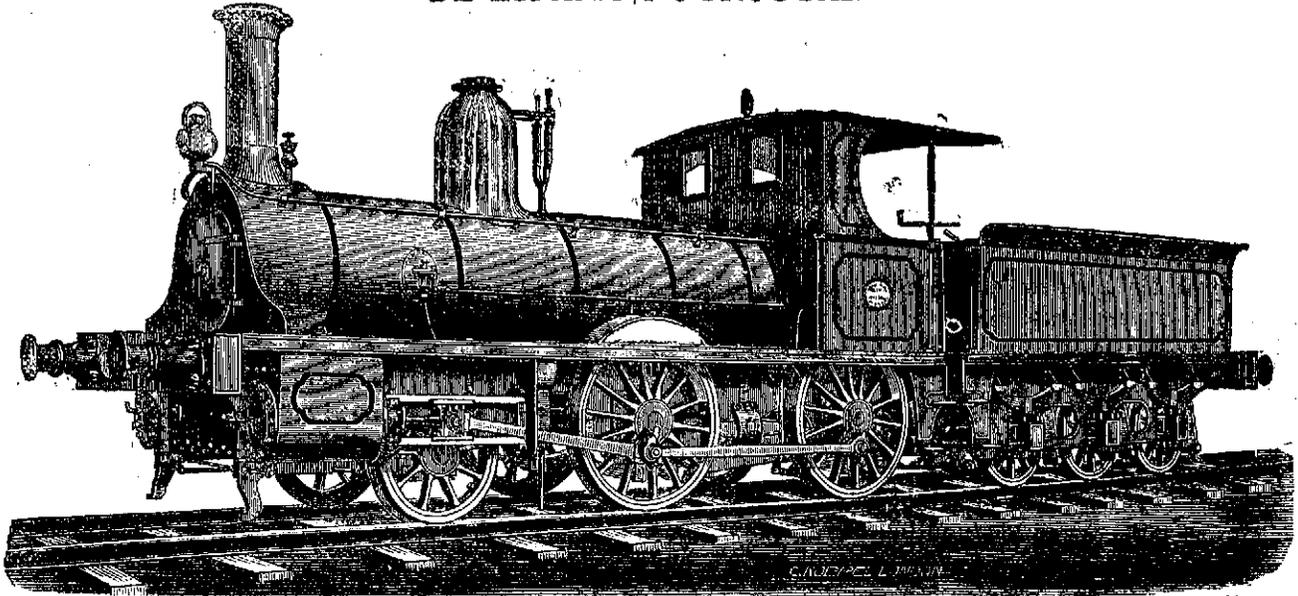


GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

DE ESPAÑA Y PORTUGAL



CANALES.—MINAS.—TELEGRAFOS.—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.—PORTUGAL, un año, 5.500 reis; seis meses 2.900.—EXTRANJERO y ULTRAMAR, 40 ptas.—Anuncios ordinarios, 50 cs. de peseta por línea.—Los demás á precios convencionales.

RESUMEN.

Las cuarentenas y cordones sanitarios.—La perforacion del Pirineo central.—Prensa extranjera.—Documentos oficiales.—Ferro-carriles españoles.—Ferro-carriles portugueses.—Ferro-carriles extranjeros.—Compañía portuguesa de las minas de rio Salor.—Los cohevapores.—Unificacion del material móvil de los ferro-carriles.—Crónica general.—Bolsa de Madrid.—Concurso.—Guia de los accionistas.—Anuncios.—Cuadro comparativo de ingresos.—Cotizaciones oficiales.—Obligaciones de las Compañías de ferro-carriles peninsulares.

CUARENTENAS Y CORDONES SANITARIOS.

II.

Respecto á las cuarentenas la Conferencia internacional de Viena tomó los siguientes acuerdos:

1.º Considerando que las cuarentenas de tierra son ineficaces é inútiles en vista de los numerosos medios de comunicacion que cada dia aumentan y considerando además que afectan de un modo grave á los intereses comerciales, la Conferencia deshecha las cuarentenas terrestres, (adoptada por trece votos, habiendo dos en contra y cuatro abstenciones).

2.º *Cuarentenas marítimas. Medidas que han de tomarse fuera de Europa.* A fin de prevenir nuevas invasiones del cólera en Europa; aprueba la Conferencia las medidas que la de Constantinopla recomendó principalmente las cua-

rentenas en los mares Rojo y Caspio. Estas cuarentenas deberán establecerse y organizarse de una manera completa y satisfactoria conforme las más rigurosas máximas de higiene.

Medidas que se han de tomar en los puertos de Europa. Cuando el cólera ha hecho invasion en Europa recomienda la Conferencia el sistema de inspeccion médica; más para los Estados que prefieren conservar las cuarentenas establece las bases de un reglamento cuarentenario.

En seguida la Conferencia establece en seis párrafos las bases á que debe ajustarse el sistema de la inspeccion médica. Estas bases se reducen: Primero. A dejar entrar á libre práctica aquellos buques, cualquiera que sea su procedencia, en que resultare de la visita médica que entre los tripulantes y pasajeros no habia caso alguno sospechoso de enfermedad ó de muerte. Y segundo. En el caso de que una embarcacion presentara casos sospechosos de enfermedad ó de muerte del cólera, serán los enfermos trasladados á un lazareto, los cadáveres se arrojarán al mar con las precauciones usuales ó sepultados despues de la conveniente desinfeccion; los pasajeros y tripulantes se someterán á una desinfeccion rigurosa y tambien se desinfectará el buque cuando hayan salido los pasajeros y la parte de tripulacion que no sea precisa para dicha desinfeccion y la vigilancia.

Hay ciertamente contradiccion en estas conclusiones. Si no son aceptables las cuarentenas terrestres porque es imposible establecerlas de un modo completamente riguroso.

roso y porque paralizan el comercio, no vemos razon que pueda justificarlas en los mares Rojo y Caspio, especialmente en el primero por donde hoy se verifica la mayor parte del comercio de Europa con el Oriente. Tambien hay contradiccion entre admitir dichas cuarentenas en los referidos mares y desecharlas, sustituyéndolas con una inspeccion en los puertos de Europa.

La verdad es que ni en la Conferencia de Viena, ni en las anteriores de Paris y de Constantinopla los médicos han dado pruebas de conocer bien las condiciones y medios de trasmision de la enfermedad. Desgraciadamente la ciencia presenta una gran oscuridad en este punto y es necesario buscar en la experiencia comprobada por gran número de hechos los efectos del sistema cuarentenario. En este terreno ya no les corresponde hablar á los médicos, sino á los economistas y á los hombres dedicados á la estadística. Estos últimos nos presentan cifras áridas, severas, pero cuya silenciosa elocuencia no admite, en nuestro concepto, réplica alguna. Lo primero que nos demuestra la estadística es que hace más de treinta años que las cuarentenas, contra el cólera no se aplican en Inglaterra, donde el movimiento marítimo con la India continental, que era en 1854 de 1.574.380 toneladas, ha venido en progresivo aumento hasta llegar en 1877, último año de que tenemos los datos estadísticos, á la enorme cifra de 4.550.571 toneladas, y desde este año ha debido tener todavía un notable aumento, porque tanto las importaciones como las exportaciones de Inglaterra con la India han crecido de año en año en la forma siguiente:

1878-79	exportacion é importacion.	Libras exterlinas.	54.473.576
1879-80	—	—	58.993.286
1880-81	—	—	71.724.662

Esta última cifra representa más del 58 por 100 del total comercio exterior de la India y teniendo en cuenta que en Calcuta, donde se supone que tiene su origen el cólera, se reconcentra el 43 por 100 del comercio exterior de la India, resulta que Inglaterra recibe diariamente unas mil toneladas del punto principal de infeccion de la enfermedad y, no obstante desde 1854 hasta la fecha el cólera no se ha presentado en Lóndres ni en ningun punto de Inglaterra con el carácter de una temible epidemia. Este es el hecho en nuestro concepto más decisivo y concluyente en la cuestion.

Por lo demás, buscando la verdad por medio de la observacion de hechos aislados, se corre el riesgo de incurrir en gravísimos errores. Por ejemplo, los médicos partidarios de las cuarentenas citarán el hecho de que la isla de Sicilia se salvó en 1866 por largo tiempo durante el cólera que reinaba en Nápoles y Génova; que la isla de Dominica se libró tambien en aquel año del contagio del cólera que reinaba en Guadalupe, pero contra estos y otros hechos semejantes, ¡qué número tan grande se puede oponer de otros pueblos defendidos por cuarentenas rigurosas y que á pesar de ellas han sido diezmadados por la epidemia! La estadística necesita, para conducir á la verdad, fundarse en muchos millares de hechos semejantes; y ¡qué mayor número puede darse que el de una comunicacion marítima diaria de unas mil toneladas entre la India donde reina constantemente el cólera y los puertos principales de Inglaterra desde hace treinta años?

El Sr. P. P. V. publicó en la *América* de 28 de Agosto

del año pasado un notabilísimo artículo contra las cuarentenas anti-coléricas, en el cual dice á este propósito:

«En la India inglesa sobre una extension territorial próximamente igual á la de Europa y una poblacion de 250 millones de habitantes, reina permanente aquella enfermedad y allí hay constantemente súbditos Ingleses de todas las clases sociales, inclusa en gran número la de médicos que tienen ocasion de estudiarla y conocerla en una medida incomparablemente superior á la de los demás pueblos europeos.

»Importa, pues, á los médicos europeos y á todo europeo que aspira á obrar inteligentemente, y no por impulsos ciegos, conocer la opinion que su experiencia, su conocimiento superior de este azote, ha sugerido á los ingleses.»

Y luego añade:

«Existen grandes diferencias entre las enfermedades comunicables que han encontrado su última expresion en la clasificacion del profesor de Munich Von Pettenkofer, *exógenos* y *endogéneos*. El cólera es gran ejemplo de los primeros y la viruela de los últimos. La contagion *exógena* es aquella cuya potencia de propagacion depende de condiciones favorables exteriores al cuerpo; es decir, de condiciones del medio ambiente; y la *endogénea* es aquella que pasa directamente del cuerpo enfermo al sano. La viruela es prácticamente independiente de las condiciones esternas, por más que sea más temible en un cuarto cerrado que en uno bien ventilado. Pero el cólera es imponente para esparcirse allí donde no encuentra las especiales anti-sanitarias entre las que nació y nace siempre. Al cólera se le puede atacar de dos maneras: se puede atacar á la enfermedad misma, ó bien se pueden atacar las condiciones exteriores indispensables á su produccion ó propagacion. Y el resultado inapreciable de anteriores experimentos dice: cuidados de las condiciones exteriores y la enfermedad se cuidará ella misma.

»Este es un descubrimiento anglo-indio y es la leccion que Inglaterra tiene que enseñar en ciencia sanitaria á otros pueblos.»

Despues recuerda este apreciable escritor que en el verano de 1873 el cólera se presentó violentísimo en los puertos del mar del Norte y del Báltico. Inglaterra mantuvo no obstante su activo comercio con aquellos puertos, sin imponer cuarentena, organizó un sistema de inspeccion por medio de los médicos de sanidad; en media docena de barrios hubo coléricos que cuidadosamente aislados de un modo racional y humano, murieron ó se curaron allí, resultando que Inglaterra se libró de la epidemia que costó á Prusia 28.730 vidas y á Hamburgo 1.005.

Nos falta espacio para lo mucho que habria que decir en esta importante cuestion, y nos limitaremos á terminar consignando que ya nuestros periódicos vienen publicando tristísimas relaciones de la falta de trabajo y de la consiguiente miseria que affige á las numerosas clases obreras que viven de las faenas del mar en los puertos castigados por el régimen cuarentenario. Y la miseria es el más pestilente de los focos de infeccion. Con la miseria viene la insuficiencia, la mala calidad y aun la absoluta falta de alimentos; viene el desabrigo, viene la suciedad y de todos estos elementos reunidos surgen, no sólo el cólera, sino el tifus y la viruela y otras mil enfermedades.

Nos parece un contrasentido que por defenderse de una plaga contra la cual la limpieza, el aislamiento de los enfermos y su tratamiento cuidadoso y humano, constituyen los preservativos más eficaces, se emplee el sistema bárbaro de paralizar el movimiento comercial, destruyendo la industria y condenando á las mayores angustias á la clase más pobre y numerosa de los pueblos marítimos.

FÉLIX DE BONA.

LA PERFORACION DE LOS PIRINEOS.

I.

Una importante cuestion internacional está á punto de ser resuelta. Nos referimos á la perforacion de los Pirineos centrales.

Se sabe que esta frontera natural, que separa Francia de España, tiene una longitud de cerca de 800 kilómetros y que actualmente sólo está atravesada por sus extremidades: al Oeste, por la línea del Norte de España y al Este por la de Perpiñan á Barcelona.

Líneas férreas establecidas paralelamente á la cadena de los Pirineos ponen en comunicacion, en ambos países, las costas del Océano y del Mediterráneo. En Francia han sido establecidas por la Compañía del Midi y en España pertenecen, por cesion, á la Compañía del Norte de España.

Construidas á una distancia media de cerca de 150 kilómetros de cada lado de la frontera, dejan, pues, una inmensa superficie del país privada de comunicaciones rápidas y directas.

El sostenimiento de esta situacion era intolerable y los dos gobiernos no tardaron en preocuparse para buscar los medios prácticos de vencer las dificultades naturales para dar, finalmente, satisfaccion á los deseos expresados por las poblaciones transpirenaicas interesadas.

En 1864, el gobierno español envió á Francia una comision compuesta de ingenieros, encargada de examinar lo que habia hecho al Norte de la frontera en prevision del establecimiento ulterior de un ferro-carril á través de los Pirineos centrales, y, además, de examinar la conveniencia y posibilidad de una línea comun con objeto de terminar los estudios, dándoles completas garantías.

Al año siguiente, el ministro de Obras públicas de Francia intervino y los estudios de los Pirineos se prosiguieron y dieron fin á consecuencia de una larga série de conferencias internacionales técnicas que terminaron el 16 de Julio de 1880.

Se hicieron perseverantes investigaciones para determinar la importancia probable del producto kilométrico de ó de los ferro-carriles que atravesaron los Pirineos centrales, teniendo la certidumbre de que los primeros años este producto seria inferior á 28.000 francos por kilómetro y que esta cifra no podia obtenerse más que á condicion el ó los caminos de hierro, siguiendo la direccion de uno de los raros valles ricos en productos agrícolas ó correspondiendo, como en el caso del Noguera-Pallaresa, á una zona que tuviese grandes riquezas industriales. Sin embargo, el producto podia, en algunos trazados, no llegar más que á 15.000 francos como está indicado en la Memoria oficial de los ingenieros españoles á propósito del ferro-carril de Huesca á Oloron por Caufranc.

Esta circunstancia hizo rechazar de comun acuerdo todos los trazados con perforaciones subterráneas mayores de 10.000 metros de longitud: un producto tan limitado no permitía sacrificar á la perforacion de los Pirineos sumas análogas á las empleadas para establecer las líneas construidas para atravesar los Alpes por el Mont-Cenis, el San Gotardo y el Alberg.

Por otra parte, detenidas observaciones, hicieron reconocer que en los Pirineos no podian establecerse vias á cielo abierto á una altitud superior á 1.400 metros por la parte de Francia y á 1.200 por la de España, sin correr el riesgo de frecuentes interrup-

ciones en la marcha de los trenes con lo que resultó una disminucion considerable en el número de trazados admisibles. Pero, entre estas altitudes de 1.400 y 1.200 metros, se encontraron 14 pasos que necesitaban túneles variando de 4.200 hasta 25.000 metros.

De estos 14 pasos, 10 fueron desachados de comun acuerdo, por presentar túneles de excesiva longitud. Entre estos tres que se encontraban en territorio francés y uno en la República de Andorra fueron reconocidos como impracticables.

La solucion de la perforacion de los Pirineos debia, pues, buscarse en los cuatro trazados siguientes, á saber:

1.º Entre Lérida y el valle de la Garonne, siguiendo la direccion de Salat y del Noguera-Pallaresa, formando la línea directa de Paris á Cartagena y necesitando un túnel de 6.599 metros.

2.º De Paris á Madrid, siguiendo las tres direcciones:

A. de Oloron á Caufranc por el Somport, necesitando un túnel de 8.500 metros.

B. De Mauléon á Roncal por la garganta de Urdayté, con un túnel de 4.200 metros.

C. De los Aldudes á Pamplona, con un túnel de 5.300 metros.

Esta última línea fué tambieu desechada porque se aproximaba demasiado á la del Norte de España y no acortaba más que 19 kilómetros la distancia entre Paris y Madrid, en tanto que hacia perder distancias considerables en la direccion de Zaragoza y de Huesca.

La comision no tenia, pues, que examinar más que tres proyectos.

II.

El trazado entre Lérida y el valle de la Garonne por el Noguera-Pallaresa, es de un gran interés para Francia porque formaria la gran línea directa de Paris y Argelia por Cartagena, puesto que este puerto no dista más que seis ó siete horas de la costa de Africa, por un mar casi siempre bueno.

Esta línea reportaria por otra parte mejoras considerables en las condiciones del tráfico internacional, como puede juzgarse por los cálculos de distancia.

El trayecto actual de Paris á Cartagena por Burdeos, Bayona, el Norte de España, Madrid y las líneas del Sur, pertenecientes á la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, presenta las distancias kilométricas siguientes:

Paris-Bayona.....	Kilómetros.	783
Bayona-Hendaya.....	—	36
Hendaya-Madrid.....	—	648
Madrid-Chinchilla.....	—	297
Chinchilla-Cartagoua.....	—	227
Total.....	—	1.991

El establecimiento de la línea de Lérida á St. Giron por el Noguera-Pallaresa permitiría utilizar las líneas francesas de Limoges á Cahors, Montauban y Tolouse y aseguraria la construccion en España de los ramales de Lérida á Tortosa por los valles del Ségre y del Ebro.

Estos ramales terminados presentan las siguientes distancias:

Paris á Limoges.....	Kilómetros.	400
Limoges á Montauban.....	—	260
Montauban á Tolouse.....	—	51
Tolouse á St. Giron.....	—	98
St. Giron al túnel.....	—	36
Longitud del túnel.....	—	7
Del túnel á Lérida.....	—	462
Lérida á Tortosa.....	—	430
Tortosa á la Encina.....	—	303
La Encina á Cartagena.....	—	478
Total.....	—	1.625

La diferencia entre los dos trazados, es pues, de 366 kilómetros en favor de la línea por St. Giron y Lérida y conviene añadir que