

REVISTA

DE TELÉGRAFOS.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En España y Portugal 6 rs. al mes.
En el Extranjero y Ultramar 8 rs. id.

PUNTOS DE SUSCRICION.

En Madrid, en la Redaccion y Administracion, calle de la Aduana, núm. 8, cuarto 3.º
En Provincias, en las estaciones telegráficas.

SECCION OFICIAL.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

EXPOSICION.

SEÑOR: El lamentable estado económico del país obligó, apénas entronizada la gloriosa revolucion de 1868, á verificar trascendentales reformas en todos los ramos de la Administracion con el objeto de reducir sus presupuestos y de simplificar su marcha, por demás complicada.

El Ministro que tiene el honor de dirigirse á V. M., ocupado desde luego de los importantes ramos de Telégrafos y Correos, cuya analogía en sus fines es tan grande como fácil la asimilacion de su organismo, y basados sus cálculos en tan sólidas razones, los refundió en un solo cuerpo con el nombre de *Comunicaciones*.

Pero el respeto á derechos adquiridos en Correos por un lado, el escaso personal del cuerpo de Telégrafos para desempeñar repentinamente un servicio nuevo sembrado de dificultades por otro, no permitió fusionar y organizar de una manera sólida y definitiva el cuerpo de nueva creacion; dando esto origen á un antagonismo perturbador entre el personal de ambas procedencias, que pudiera haber ocasionado graves perjuicios al Estado, si por mu-

cho tiempo hubiese continuado esa amalgama del momento.

A fin de prevenir tales disturbios, comisionó á las personas más idóneas de ambos ramos para que presentasen una concienzuda Memoria referente á tan importante asunto, como es la fusion completa de los mismos.

Terminado este trabajo y resuelto á proponer á V. M. su realizacion, los sucesos políticos modificaron el personal de todas las Secretarías, y quedó en el olvido, ó no se juzgó por el Ministro entrante útil la obra comenzada.

No omitirá el que tiene el honor de suscribir el presente proyecto, pues este es lugar á propósito para hacerlo, el llamar la atencion de V. M. sobre los relevantes servicios prestados en Correos por el cuerpo de Telégrafos al hacerse cargo de aquellos.

Difícilmente presentará un ramo de la Administracion ejemplo tan grande de celo, de inteligencia y subordinacion extrema como el que dió el cuerpo que nos ocupa al encargarse en un mismo día en toda España del servicio de Correos, cuyo carácter especial no permite demorar ni un solo momento las resoluciones, ni da tiempo para meditarlas ni consultarlas por la extensa, compleja é indefinida legislacion que hoy rige.

Los empleados de Telégrafos que pactaron con la Nacion servirla tan sólo en lo que á su instituto se refiere, aceptaron la penosa carga que se

les impuso sin proferir ni una sola queja, sin prévia preparacion, sin los documentos indispensables para ilustrarles, sin que mediara promesa alguna de mejorar su porvenir por este considerable aumento de trabajo; habiendo realizado su nuevo y difícil compromiso con tanto acierto, como era de esperar del alto nombre que tienen merecido. Las provincias en que su accion era completa y desembarazada son testimonios de ello; y los elogios prodigados por la prensa de diferentes localidades hablan más alto que cuanto pudiera decirse. En la capital varios y distintos Jefes de Telégrafos se distinguieron hasta el punto de presentar reformas postales de grande trascendencia, que fueron aceptadas, y aun algunos de ellos merecieron que V. M. se sirviese premiar sus servicios con honrosas distinciones.

Ninguna parte se le puede atribuir respecto del importantísimo servicio del Correo en la Administracion Central, ni tampoco en el no menos interesante de las ambu'ancias; pues que no hubo ni un solo empleado del ramo de Telégrafos en semejantes secciones, no debiéndoseles por tanto inculpar ni prodigar elogios por lo que en ellos hubiere acontecido.

Pero estos méritos contraídos por todo el personal de un cuerpo facultativo no se tuvieron en cuenta, ni se calcularon los beneficios que una fusion completa pudiera reportar al Erario y al público.

El antagonismo del personal y el afan de realizar economías radicales se sobrepusieron á toda idea de bien general, y determinaron á presentar á V. M. el proyecto de decreto de fecha 15 de Setiembre último, por el que quedaban completamente separados los dos ramos, suponiendo una economía que á todas luces parecia imposible, y que en realidad era completamente ficticia, como seria facilísimo demostrar.

El decreto de 13 de Setiembre aumentó, pues, los gastos y creó nuevos intereses que por el momento seria peligroso atacar sin producir grande perturbacion en el servicio.

Unica y exclusivamente queda de la antigua obra, cuya terminacion por desgracia no llegó á verificarse, el estar reunidas las dos secciones bajo una sola Direccion, encomendada á una sola persona.

Vista la imposibilidad de constituir por el momento el futuro cuerpo facultativo de Comunicaciones, se hace preciso modificar hasta donde sea dable todas aquellas disposiciones viciosas en la práctica que hayan encontrado obstáculos en la marcha regular y uniforme del servicio, y derogar tambien otras no ménos innecesarias por su discordancia con la

organizacion del cuerpo de Telégrafos y no responder al objeto para que fueron expedidas.

La grave responsabilidad que pesa sobre el Gobierno respecto del público, y muy especialmente lo estipulado en los tratados internacionales en lo referente á la comunicacion telegráfica, hacen indispensable que todos los funcionarios del cuerpo sean elegidos por la Direccion general del mismo, pues que ella es la que garantiza el cumplimiento de los deberes de aquellos.

La clase de ordenanzas, si bien colocada en el último escalon del instituto, no por eso deja de ser importantísima, pues de su honradez, de su actividad y de su celo é inteligencia depende que la distribucion de los despachos se verifique con toda la rapidez y exactitud que requiere la índole del servicio. Necesario es, pues, modificar el artículo 32 del decreto de 29 de Octubre de 1869, y devolver al centro directivo las atribuciones que tuvo por largos años, sin que por ello se resienta el espíritu de descentralizacion, atendiendo á que se trata de servicios de interés general y no provincial, los cuales afectan á toda la Nacion y tienen además gran importancia internacional por estar enlazados con los tratados vigentes.

Por otro lado, la importancia facultativa y administrativa del destino de Jefe del Gabinete Central de Telégrafos exige grandes conocimientos científicos para su desempeño, pues que es el Jefe nato de toda la red telegráfica de España y sus estaciones; debiendo ordenar en el momento cuantas disposiciones sean necesarias para la trasmision de despachos, reparacion de averías en las líneas, modificaciones en el montaje de estaciones y perentoria resolucion de todos los incidentes que ocurran en la práctica telegráfica. Debe, pues, consignarse que este puesto ha de conferirse á uno de los individuos del cuerpo de la categoría más elevada, y que á aquellas condiciones reuna la de ser inamovible, siendo esta misma inamovilidad la mejor garantía para que el Gobierno pueda depositar en él su confianza.

Finalmente, las denominaciones de los funcionarios del cuerpo no responden á los destinos que desempeñan, ni están ni han sido nunca razonablemente estudiadas.

La clase de Jefes, que antiguamente se llamaban Directores de Seccion de primera, segunda y tercera, se modificó tomando el nombre de Subinspectores. Estos empleados tienen el cometido de dirigir sus respectivas Secciones y dar tambien direccion á la correspondencia telegráfica, ya expedida,

ya recibida, siendo sólo una incidencia la inspección directa, nunca subinspección, que verifican anualmente; lógica era, pues, la denominación primitiva, y sería conveniente el restablecerla.

Los Oficiales primeros, segundos y terceros podían permanecer con las mismas denominaciones que tienen en la actualidad, pues que las pomposas de Subdirectores de Sección é Ingenieros que en otro tiempo tuvieron las dos primeras de estas tres clases, ni son apropiadas ni corresponden á sus escasos sueldos.

Por último, la de Telegrafistas primeros y segundos, sobre no expresar las funciones de estos empleados, adolece de indeterminada y vaga; porque Telegrafista se puede llamar á todo el que á Telégrafos pertenece; y es además depresiva para esta benemérita clase, que no solo no practica un oficio mecánico, sino que muy á menudo se encuentran incidentalmente algunos de sus individuos desempeñando el destino de Jefes de importantes estaciones y centros de Telégrafos. Darles un nombre, supuesto que hoy de él carecen, llamarles Oficiales primeros y segundos de estación, satisfaría sus aspiraciones y respondería al cometido que desempeñan.

Estas breves consideraciones mueven al Ministro que suscribe á someter á la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de decreto.—Madrid 20 de Mayo de 1872 —El Ministro de la Gobernación, Práxedes Mateo Sagasta.

DECRETO.

Artículo 1.º El nombramiento de Jefe del Gabinete Central de Telégrafos deberá recaer precisamente en uno de los Subinspectores de primera clase del cuerpo de Telégrafos, cuyo ingreso en el mismo haya sido por medio del exámen exigido á los antiguos Subdirectores de Sección, ó que proceda de cuerpo facultativo. Dicho funcionario disfrutará el sueldo de 6.500 pesetas anuales, y tendrá la categoría de Jefe de Administración de cuarta clase.

El aumento de 500 pesetas que se consigna para esta plaza se cubrirá de las economías que resulten por bajas en el personal amovible.

Art. 2.º Las denominaciones de las clases de que se compone el personal facultativo serán desde esta fecha las siguientes:

- Jefe de Sección.
- Jefe del Gabinete Central.
- Directores de Sección de primera, segunda y tercera clase.

Oficiales primeros, segundos y terceros de Sección.

Y Oficiales primeros y segundos de estación.

Art. 3.º El nombramiento de ordenanza de todas las estaciones de Telégrafos será única y exclusivamente de la atribución del Director general de Correos y Telégrafos.

Art. 4.º Quedan derogadas todas las disposiciones anteriores que no estén en consonancia con el presente decreto.

Dado en Palacio á veinte de Mayo de mil ochocientos setenta y dos.—AMADEO.—El Ministro de la Gobernación, Práxedes Mateo Sagasta.

DECRETO.

Atendiendo á las especiales circunstancias que concurren en el Subinspector primero del cuerpo de Telégrafos, Ingeniero D. Rafael del Moral y del Val,

Vengo en confirmarle en el cargo de Jefe del Gabinete central de Telégrafos, con la categoría de Jefe de Administración civil de cuarta clase y el haber anual de 6.500 pesetas.

Dado en Palacio á veinte de Mayo de mil ochocientos setenta y dos.—AMADEO.—El Ministro de la Gobernación, Práxedes Mateo Sagasta.

SECCION TECNICA.

ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO ELECTRO-SEMAFORICO

EN ESPAÑA.

Hace algun tiempo que la Dirección general de Telégrafos se ocupa con marcado interés de la conveniencia y aun necesidad de establecer en el litoral de las costas de la Península é Islas adyacentes, algunas estaciones semafóricas que, favoreciendo en primer término los intereses de nuestra marina mercante y militar, sirvan á la vez de justa reciprocidad á las de otras naciones en que se halla instalado tan importante medio de comunicación.

En Setiembre de 1867, con motivo de la revisión del convenio telegráfico internacional de Paris, verificado en las conferencias de Viena, se empezaron á estudiar oficialmente en nuestro país los medios mas á propósito para que la organización de este sistema produjese los mejores resultados. Desde luego se comprendió por nuestra administración, como por las de los demás países que habían inter-

venido en los convenios internacionales, que era preliminar indispensable la creacion de un idioma universal que facilitase á los buques de todas las naciones los medios de corresponder con las estaciones de las costas.

A este fin los gobiernos de Inglaterra y Francia procedieron á la redaccion de un Código Comercial de Señales, que fué admitido por los diferentes estados Europeos con exclusion de todo otro sistema. Mientras esto se llevaba á cabo, algunas naciones establecian semáforos, que funcionaban solo para sus buques de guerra, con sujecion á las Señales peculiares de su marina.

En este primer período la telegrafia semaforica no respondia al objeto de su instalacion, puesto que se hallaba monopolizada en la esfera Oficial de cada Estado; pero bien pronto, y merced á haber empezado á regir el Código Comercial de Señales, los semáforos se multiplicaron en Francia, Italia y Portugal, mientras que las demás naciones daban con tal motivo impulso á su establecimiento.

España, que no podia permanecer inactiva ante el desarrollo que adquiria de dia en dia este servicio, procuraba, dentro de sus recursos, seguir el movimiento general que se iniciaba en todas partes. En este sentido, el Decreto de 28 de Noviembre de 1868, disponiendo la creacion de semáforos en Tarifa y Cabo Vara, vino á demostrar la imperiosa necesidad en que se estaba de proceder sin demora á instalarlos.

No nos ocuparemos de las reconocidas ventajas que ofrece el servicio semaforico para la administracion, el derrotero de los buques, el Comercio, la industria y demás fuentes de riqueza de un país; porque, aparte de lo que nuestra REVISTA ha expuesto sobre el particular en diversas ocasiones, es este un asunto de tal naturaleza, que no es posible ponerlo en tela de juicio en la esfera ilustrada de la Sociedad.

En la práctica preciso es confesar que la marina mercante no utiliza los semáforos como debiera, segun se observa por la escasa recaudacion que se obtiene por tal concepto en Francia, Italia y Portugal; así es que los resultados obtenidos, no obstante el interés de los gobiernos en que se generalice este servicio, no responden á lo que era de esperar.

Por nuestra parte convencidos estamos de que, en un plazo mas ó menos largo, la telegrafia semaforica ha de alcanzar un notable desarrollo en sus resultados; puesto que, apenas conocida hoy, tiene que luchar con la inercia natural de las personas

llamadas á utilizarla, ya por las preocupaciones que existen contra todo progreso en el período de su infancia, ya por las dificultades que puede ofrecer á muchos Capitanes la interpretacion del Código internacional, ya en fin, por los temores que puedan abrigar los armadores, y el Comercio respecto á la seguridad de sus comunicaciones.

Convencidos los gobiernos de que tales obstáculos han de desaparecer á medida que el público vaya conociendo las ventajas de este servicio, no dejan de fomentarlo cuanto les es dable en su esfera de accion. Prueba de ello es, por parte de España, la reciente traduccion que ha hecho el Ministerio de Marina del Código de Señales, así como las disposiciones que ha tomado para que sea obligatorio á todos los buques de guerra y mercantes. Además, exigiendo la índole de la telegrafia electro-semaforica, el concurso de varias ramas de la Administracion, tanto para su planteamiento, como para su organizacion especial, se nombró á mediados del pasado año, una comision mista, compuesta de dos individuos de cada uno de los Ministerios de Gobernacion, Marina y Ultramar, para que estudiase y propusiese los medios de llevar á cabo el pensamiento.

Constituida esta comision, emitió un extenso y luminoso dictamen, que pasó á manos del Gobierno, como resultado de sus primeros trabajos, consignando que en un breve plazo los daría por terminados con el correspondiente reglamento organico. Poco despues tuvo que suspender estas tareas, debido á que algunos de sus individuos fueron nombrados para desempeñar otros cargos ajenos á los Ministerios de que dependian; pero en 15 de Mayo último volvió á reanudar las conferencias, bajo la presidencia del Sr. D. Justo Tomás Delgado, como Director general de Telégrafos.

Interesante en todos conceptos el informe emitido por la Comision de Semáforos, lo insertamos á continuacion, en la seguridad de que será leído con gusto por nuestros suscritores.

Dice así:

EXCMO. SR.:

La Comision que suscribe, compuesta de los funcionarios nombrados por los Ministerios de la Gobernacion, Marina y Ultramar, encargada de informar sobre el establecimiento de estaciones electro-semaforicas en el litoral de España y sus provincias Ultramarinas, y sobre su enlace con la red telegráfica y organizacion del servicio á que se las destina, tiene la honra de someter á la considera-

cion de V. E., como á la vez lo hace á los otros dos departamentos, el resultado de sus primeros trabajos concernientes á la designacion de los puntos en que deben instalarse los principales semáforos, coste de ellos y base fundamental del sistema completo.

La necesidad, siempre creciente, que la marina nacional y la extranjera tienen de utilizar las estaciones electro-semafóricas, como auxiliar poderoso para sus exclusivas atenciones, y sobre todo, para sus imprescindibles relaciones comerciales entre los pueblos, hace ya indispensable el establecimiento de algunos semáforos en aquellos puntos de nuestras costas que, bajo todos conceptos, reúnan mejores condiciones para ello.

Así lo han reconocido ciertamente otras naciones ventajosamente situadas para este servicio, como Francia, Italia, Portugal é Inglaterra, que se han apresurado á plantearlo de poco tiempo á esta parte.

Al comparar la longitud del litoral de la península española con el de las dos primeras naciones indicadas, se echa de ver desde luego la superioridad que en extension tenemos; pues no contando aquellas respectivamente mas que 2.400 kilómetros y 2.300, nuestro país comprende 2.708; y sin embargo, Francia tiene en el Océano 102 estaciones electro-semafóricas, y en el Mediterráneo 32; es decir, 134 en su totalidad, é Italia 44, mientras que en España solo existen dos en Tarifa, debidas á la iniciativa particular.

Ante estos hechos, y teniendo presente además que la situacion geográfica de la península es tambien sumamente ventajosa para la recalada de los buques y su aproximacion á las costas, no puede desconocerse la necesidad apremiante de proceder con urgencia á poner en ejecucion este importante servicio.

Por eso la Comision ha procurado ocuparse en primer lugar, y como punto preferente, de estudiar un proyecto que comprenda el número de semáforos que en la actualidad podrian establecerse para satisfacer, por el pronto, las principales necesidades de su mision. En este sentido los trabajos que se presentan no pueden llevar, ni con mucho, el sello de una exactitud completa, porque para ello seria necesario practicar los estudios de campo y fijar los puntos de emplazamiento mas adecuados; á cuyo fin seria tambien imprescindible apreciar en las mismas localidades en que deban levantarse los edificios, tanto los fenómenos climatológicos reinantes, como los accidentes topográficos del terreno, los resultados prácticos de las proyecciones de las

banderas, la limpieza de la costa para la aproximacion de los buques y otros varios extremos que la ciencia aconseja no olvidar para montar este servicio con las mejores condiciones posibles.

Los puntos que se han considerado mejor situados para la construccion de las estaciones electro-semafóricas son: Cabo de Creux, Barcelona, Cabo de San Antonio, Cabo de Palos, Cabo de Gata, Málaga, Tarifa, Cádiz, Islas-Cies, Cabo Villano, Coruña, Estaca de Vares, Cabo de Peñas, Cabo Mayor ó Santander, Cabo Machichaco, Punta de Anaga (Canarias), La Mola (Menorca) y Cabo Cala-Figuera ó Cabo Pera (Mallorca).

Compuesta una estacion de esta clase de dos partes esencialmente distintas bajo el punto de la unidad de servicio, como son: la eléctrica, que constituye un gabinete telegráfico con todos sus accesorios y en disposicion de transmitir los telégramas que se presenten para cualquiera poblacion adonde llegue el telégrafo, y la semafórica, que comprende un asta de bandera de determinadas dimensiones, con las señales que constituyen el plan de estas, que se fija en el Código internacional, para comunicarse con los buques, y recíprocamente, se han adoptado para los precios de los aparatos y mobiliario necesarios en ambos servicios, los datos que arrojan las publicaciones oficiales extranjeras, así como los antecedentes que existen en nuestra administracion de Telégrafos.

Las localidades de los edificios se han presupuesto con las suficientes habitaciones y oficinas para dos empleados y un ordenanza, y el coste de cada kilómetro de línea telegráfica, que ponga el semáforo en comunicacion con la red general del Estado, se ha calculado con arreglo al tipo que sirve para las subastas ó licitaciones públicas.

La Comision, al efectuar sus trabajos, ha tenido muy en cuenta la situacion especial en que se encuentra el Tesoro público, para no proponer un sistema general completo semafórico, que además de satisfacer el objeto de su instalacion, sirviese tambien de eficaz auxilio á la represion del contrabando, á los siniestros marítimos en toda la costa y de elemento fundamental para el estudio meteorológico en todo el litoral, aparte de los importantísimos servicios que podria prestar en tiempo de guerra.

Se ha limitado por lo tanto á circunscribir este servicio á un número reducido de estaciones que, sin gravar sensiblemente el Erario, sirvan de base para el desarrollo sucesivo del sistema, segun los resultados que ofrezca en la práctica.

En sus albores aun esta moderna invencion es de creer que los rendimientos que ofrezca al Estado, no han de bastar á sufragar los gastos ordinarios de su sostenimiento, excepcion hecha de determinados semáforos como el de Tarifa, que por sus condiciones privilegiadas deberá recaudar con exceso para cubrir sus atenciones.

No es, pues, bajo el punto de vista de una renta para el Tesoro como debe considerarse el sistema electro-semafórico, sino por el contrario, como un servicio especial de conveniencia para la administracion, beneficioso para los intereses del país y de justa reciprocidad para con las naciones en que existen semáforos que nuestra marina utiliza.

Condensando estas ideas, la Comision cree de su deber exponer en resúmen:

1.º Que juzga indispensable se establezcan desde luego los seis semáforos siguientes, como de mayor importancia y más inmediato interés: Tarifa, Cabo de San Antonio, Cabo Villano, Cabo de Peña, Barcelona y Cádiz. Los gastos de su instalacion ascenderán próximamente á la cantidad de 124.600 pesetas, la cual podria hacerse efectiva por medio de un crédito votado por las Córtes, en vista de ser imposible disponer de partida alguna de los presupuestos actuales.

2.º Que reconoce la conveniencia de que tambien se establezcan los doce semáforos de Cabo Creux, Cabo de Palos, Cabo de Gata, Málaga, Islas-Cies Coruña, Estaca de Vares, Cabo Mayor ó Santander, Cabo Machichaco, Punta de Anaga (Canarias), La Mola (Menorca) y Cabo de Pera (Mallorca), cuyo coste total de instalacion, incluyendo las líneas telegráficas, material electro-semafórico y mobiliario correspondiente, ascenderá á 288.200 pesetas.

3.º Que para extender aun más este servicio y satisfacer las múltiples necesidades de su instalacion, serian necesarias 70 estaciones próximamente; pero que tal sistema no es de inmediata realizacion, ya por los gastos considerables que ocasionaria ya por los escasos productos que ofreceria al Estado, sin resultados ventajosos.

4.º Que considerando la conveniencia de que el Gobierno pueda apreciar desde luego el dictámen de la Comision respecto á los semáforos que juzga de más necesidad y sus gastos, ha creido deber someter á su deliberacion esta primera parte de sus trabajos, continuándolos para fijar las bases sobre la organizacion de los semáforos, tanto en la parte de personal, como en la relativa al modo de efectuar el servicio.

5.º Que en las provincias de Ultramar se con-

sidera como más conveniente establecer por el pronto semáforos en los siguientes puntos de la Isla de Cuba, Habana, Punta de Maternillo (Nuevitas) y Santiago de Cuba: y más adelante, en Cayo Piedras (Puerto de Cárdenas), Cienfuegos, Punta Maisi y Cabo de San Antonio.

En la de Puerto-Rico, es de inmediata necesidad tambien establecerlos por ahora en San Juan de Puerto-Rico, y más adelante en Mayaquier y Ponce; pero atendiendo á la legislacion que rige en aquellas Antillas y á sus condiciones geográficas, no se entra en determinados detalles para la realizacion de este servicio en dichas provincias.

6.º Que respecto á los planos, antecedentes y Memoria que, como resultado de sus primeros trabajos, obran en la Comision, no ha creido necesario incluir los adjuntos á este dictámen, por comprender detalles ajenos, por el momento, al objeto de enterar al Gobierno del presupuesto en globo de los semáforos mencionados para allegar recursos al efecto; pero que al terminar su cometido, lo hará con toda la extension que el caso requiere.

Tales son en conjunto, Excmo. Sr., las apreciaciones que la Comision tiene la honra de elevar á la consideracion del Gobierno. Madrid etc.

CONGRESO TELEGRÁFICO DE ROMA.

(Conclusion.)

Art. 65. (63 moderno.) Este artículo no ha tenido más modificacion que la del último miembro de frase, quedando sustituida la expresion un poco vaga «sin reducir sus tarifas en la medida suficiente,» por esta otra más precisa «sin conformar sus tarifas con las de los Estados interesados.»

Art. 66. (64 moderno.) Este artículo está consagrado, como el 34, al acceso al Convenio de las sociedades privadas, y es uno de los que han dado lugar á más prolongados debates. Desde un principio sentó el Congreso por base el que las líneas de las Compañías que funcionen en el territorio de uno ó varios de los Estados contratantes deben ser consideradas como parte integrante de la red de estos Estados. Tal es la práctica que siempre se ha seguido, pues reconocer la independencia de estas Compañías respecto del Convenio, equivaldria á dar á los Estados facilidad de eludir las condiciones del tratado suscrito por ellos, con solo hacer explotar por sociedades privadas tal ó cual parte de su servicio. Pero á la vez que este principio hubo de reconocer el Congreso que ninguna accion tenia para imponer las reglas del Convenio á las

demás Compañías, es decir, á las que explotan comunicaciones en territorios extraños á los de dichos Estados, y que, por consiguiente, solo pueden ser fiscalizadas por el Estado que les haya otorgado la concesion. Estas Compañías quedan, pues, en libertad de aceptar ó no aquellas reglas, en cuanto no se opongan á las condiciones de sus contratos de concesion; de suerte que si aceptan, las admite el Convenio á participar de sus ventajas; si no aceptan, tampoco quedan obligados los Estados contratantes á otorgarles, en materia de reglas y de tarifas, las concesiones liberales que el tratado consagra.

Tales son las consideraciones que, en su primera lectura, inspiraron la redaccion del moderno artículo 64; pero de su aplicacion á las comunicaciones de la Europa con las Indias resultaba que la Compañía Indo-Europea, cuyas líneas atraviesan los territorios de varios Estados contratantes, quedaba ineludiblemente sometida al Convenio, mientras que, para las Compañías submarinas unidas, no existía tal obligacion, sino en cuanto resultase de sus respectivas concesiones. A fin de calmar los escrúpulos que sobre tan desiguales condiciones abrigaban varios delegados, y especialmente los representantes de las Indias y de la Gran-Bretaña, formuló esplicitamente el Congreso un acuerdo por el que los Estados de que dependen las Compañías privadas quedan obligados á imponer á estas las reglas del Convenio, en cuanto les concedan tal facultad los contratos de concesion.

Con arreglo á este criterio, quedó redactado el artículo en los siguientes términos:

«Las explotaciones telegráficas privadas que funcionen dentro de los límites de uno ó más Estados contratantes, con participacion en el servicio internacional, serán consideradas, bajo el punto de vista de este servicio, como parte integrante de la red telegráfica de dichos Estados.

»Las demás explotaciones telegráficas privadas serán admitidas á participar de las ventajas estipuladas por el Convenio, mediante aceptacion de todas las cláusulas obligatorias del mismo y notificacion del Estado que haya concedido ó autorizado la explotacion. Esta notificacion se hará con arreglo al segundo párrafo del artículo precedente.

»Podrá imponerse la observancia del Convenio á las explotaciones que enlazan entre sí dos ó más de los Estados contratantes, en cuanto se hallen obligadas por sus respectivos contratos de concesion á someterse, en este punto, á las condiciones prescritas por el Estado otorgante.

»La excepcion con que termina el artículo precedente es aplicable tambien á las mencionadas explotaciones.»

Art. 67. (65 moderno.) Este artículo regula las relaciones de los contratantes con las Compañías no adheridas al Convenio. Su primer párrafo no ha tenido modificacion, pero el segundo ha quedado redactado del modo siguiente:

«Las Administraciones interesadas fijan la tasa aplicable á esta parte del trayecto. Esta tasa, ajustada á los límites del art. 34, se añade á la de las Oficinas no adheridas.»

Por medio de esta nueva redaccion, ha querido el Congreso reservar á los Estados la facultad de impedir que las Compañías independientes abusen de su libertad para crear, por medio de variaciones ó reducciones de tarifas, peligrosas concurrencias á las explotaciones gubernamentales ó á las Compañías adheridas. En tal caso, los Estados interesados en el trayecto tienen el derecho de restablecer, por la elevacion de sus cuotas, la igualdad de tasas entre las vías concurrentes, segun lo preceptuado por el art. 34 respecto á modificaciones de tarifas sobrevénidas en el intervalo de dos conferencias.

2.º TARIFAS.

La formacion de los cuadros de tarifas anejos al Convenio de Roma ha ofrecido serias dificultades provocadas, ya por la disolucion de la Union telegráfica Austro-Alemana, ya por la fijacion de tarifas para la India y países más lejanos por las diferentes vías concurrentes.

Sabido es que los países de la Europa central se habian reunido años atrás, bajo el punto de vista teleográfico, en una asociacion conocida por el nombre de Union telegráfica Austro-Germánica. Esta asociacion estaba compuesta de los diferentes Estados que hoy forman la confederacion del Imperio Aleman, de la Monarquía Austro-Húngara y del Reino de los Países-Bajos; más con fecha 1.º de Enero de 1872 quedó disuelta esta asociacion, en virtud de los acuerdos tomados en Berna el 5 de Octubre de 1871 por los representantes de los diferentes Gobiernos.

La indicada disolucion trajo naturalmente consigo la revision de las tasas antes comunes á toda la Union y la necesidad de establecer tasas especiales para cada una de las partes que habian formado aquella. Pero la division pura y simple de las tasas que la Union pudo ofrecer á las correspondencias de los demás países no correspondia ya, en la ma-

yoría de los casos, al importe de las tasas especiales atribuidas á los Estados que antes la componían. Así, por ejemplo, las tasas terminales y de tránsito de la Union, considerada como un todo indivisible en cuanto á sus comunes relaciones con los demás países, eran solamente de 3 francos, mientras que, por separado, la Confederacion del Imperio Aleman, por una parte, y la Monarquía Austro-Húngara, por otra, reclamaban para sí esta misma cifra de 3 francos, correspondiente á los Estados de análoga importancia telegráfica. De esto hubiera resultado, para gran número de comunicaciones, un notable aumento de tarifas; á lo cual mostraban gran oposicion los representantes de los demás Estados, defendiendo los derechos ya adquiridos por el público á la aplicacion de tarifas más moderadas.

No obstante estas dificultades, pudo establecerse el acuerdo mediante una serie de concesiones recíprocas hechas principalmente por la Alemania y la Austria-Hungría; concesiones que dieron por resultado conservar el beneficio de las antiguas tasas á la mayor parte de la correspondencia, aumentándolas solamente en cortos límites para algunos trayectos. En cuanto al conjunto de la correspondencia internacional, se encuentran por otra parte compensados estos aumentos por los beneficios que ofrece al público la extension á todo el Imperio Aleman de las tasas especiales resultantes de los Convenios particulares celebrados con la antigua confederacion de la Alemania del Norte.

La cuestion de las tarifas de las Indias tampoco dejaba de presentar serias dificultades, porque el Congreso se veía asediado por opiniones distintas y peticiones contradictorias. Así, mientras varios delegados insistían en el mantenimiento de las tarifas elevadas que la Comision de Berna habia fijado por crearlas esenciales á la existencia de las Compañías interesadas, otros reclamaban, en nombre de los intereses del público, que se volviese á las tasas mucho más bajas del Convenio de Viena. Por otra parte, consideraban unos como cuestion de primer orden la nivelacion de tarifas por las diferentes vias, al paso que muchos otros no estimaban ventajosa esta nivelacion, sino á reserva de realizarla por la reduccion de todas las tasas á las cifras más bajas.

En medio de estas diversas apreciaciones se presentó una transaccion á que todos dieron su asentimiento, estipulándose que se hiciera una rebaja en las tarifas de Berna, y que esta rebaja fuese algo mayor para las líneas más directas de la Turquía

que para las demás vias; de modo que se diese satisfaccion á los deseos de los representantes de dicho Estado, sin crear por ello una desigualdad de tal naturaleza que pudiese comprometer la existencia de las demás explotaciones. Por consecuencia de esta transaccion, la tasa de un despacho de 20 palabras entre Lóndres y las Indias (O. de Chittagong) que, por las prescripciones del Convenio de Viena, era de 71 frs., y por las de la Comision de Berna de 112 frs. 50 cénts, quedó fijada en 100 francos para las diferentes subdivisiones de la gran via de Rusia, y en 94 francos para las de la via de Turquía. En estas cifras de 100 y de 94 francos está comprendida la tasa Indiana propiamente dicha por la suma de 10 francos; aumentándose esta tasa en 5 francos para la isla de Ceylan, y en 7 francos 50 céntimos para las localidades situadas al Este del meridiano de Chittagong. En cuanto á las tarifas de la tercera via, la de Malta y el mar Rojo, no tuvo el Congreso que regular ni inscribir tasas, porque las Compañías submarinas unidas que explotan aquella no se habian adherido al Convenio.

En cuanto concierne á los países de más allá de las Indias quedó admitido que las tasas sufrieran, en el trayecto extra-europeo, una reduccion proporcional de 25 por 100 para las correspondencias de Penang y de Singapore, y de 40 por 100 para las de Java, Cochinchina, China y Australia.

Tomando estos principios por base, estableció el Congreso el cuadro de las tasas referentes al trayecto de las diferentes vias que debe seguir un despacho entre Lóndres y las Indias por las dos grandes rutas de la Rusia y la Turquía. Este cuadro arroja totales iguales para cada una de las seis subdivisiones de la via de Rusia, y totales diferentes de los primeros, pero iguales entre sí, para las siete subdivisiones de la via Turca, á saber:

	Para las Indias.	Para Penang y Singapore.	Para Java, Cochinchina, China y Australia.
	Fr.	Fr.	Fr. Cts.
Via de Rusia.....	100	80	67.50
» » Turquía.....	94	76	65.50

Como ya lo habia hecho el Congreso de Viena (19.ª sesion), tambien admitió por otra parte el de Roma que las tasas así determinadas para las correspondencias de Lóndres con las Indias fuesen parcialmente aplicables á las correspondencias cambiadas con países distintos de la Gran Bretaña, en el sentido de que hayan de añadirse, á las tasas terminales y de tránsito indicadas en los cuadros generales las tasas de los cuadros especiales para la

India, á partir de la frontera en que la via se hace comun.

Fuera de los cambios resultantes de estas dos grandes cuestiones, los cuadros anejos al Convenio de Roma, con relacion á las tarifas de Viena, solo contienen modificaciones de forma ó adiciones debidas á la apertura de nuevas vias.

Entrando en este órden de ideas citaremos las tarifas de las líneas submarinas que enlazan la Gran Bretaña con el continente, que, en lugar de estar inscritas á nombre del Estado continental en que dichas líneas desembocan, han sido reunidas en totalidad bajo la designacion de la Gran Bretaña y la Irlanda por haber estas adquirido el carácter de partes contratantes; las del Gobierno Indio, en las cuales se ha distinguido el precio del tránsito de los cables del Golfo Pérsico del de las líneas situadas en el mismo territorio indio; las tarifas Otomanas, Helénicas y Portuguesas, que se han completado con la adición de las tasas referentes á las nuevas vias, á las líneas creadas por la Compañía de los cables Griegos, ó al tránsito resultante de la apertura de nuevas comunicaciones; las de la Francia y los Países-Bajos, completadas con la adición de las tasas de la Cochinchina y las Indias neerlandesas, y en que, respecto de las primeras, se ha distinguido entre la tasa de la Argelia y Tunez y la de la Francia metropolitana, etc., etc.

3.º REGLAMENTO.

Hemos dado á conocer sucesivamente, siguiendo el articulado del Convenio, las modificaciones introducidas en este por las Conferencias de Roma; pero respecto del Reglamento, que puramente está consagrado á la aplicacion de las reglas consignadas en el tratado, ofrecia poco interés un exámen detallado, puesto que ya son conocidas las disposiciones más importantes. Por consiguiente, nos limitaremos á indicar los principios que han servido de base á la Comision encargada de preparar este trabajo, y que han merecido la aprobacion del Congreso.

Algunas administraciones habian manifestado deseos de que se completase el Reglamento en tal suerte que pudiese formar, por sí solo, suficiente documento para los empleados y el público; más no prevaleció esta idea. El Reglamento, en efecto, tiene por objeto estipular las mútuas obligaciones que las Administraciones contraen, por lo cual, ha de contener, por una parte, cierto número de prescripciones únicamente concernientes á las Administraciones centrales, sin que sean de interés para el per-

sonal de las oficinas ni para el público, y por otra, ha de dejar cierta latitud á cada Administracion sobre el modo de aplicar las prescripciones comunes. Fuera de las obligaciones aceptadas por todos, quedan, pues, en lo relativo al cumplimiento de las mismas, ciertas reglas complementarias de servicio que cada Oficina debe tener facultad de formular, para que puedan resultar apropiadas á su organizacion general y á las costumbres de su personal.

Aparte de esto, la Comision tuvo empeño en precisar, con más claridad que en el antiguo Reglamento, el sentido y alcance de las disposiciones adoptadas, y llevada de esta idea, desarrolló cierto número de artículos, especialmente aquellos que se relacionan con las señales y reglas de trasmision, entrega de despachos, respuestas pagadas, recuento de palabras, atribuciones de la Oficina internacional, etc., sea distinguiendo los diferentes casos que pueden presentarse, sea aclarando las prescripciones con numerosos ejemplos.

En virtud de una resolucion tomada por el Congreso, quedó admitido que el Convenio y el Reglamento fuesen objeto de una nueva codificacion, á fin de que se pudiese simplificar el Convenio, conservando en él únicamente las disposiciones generales y principios que constituyen realmente materia de obligacion, dejando para el Reglamento todas las reglas prácticas y de detalle que, actualmente, se hallan comprendidas en textos convencionales. Al efecto, quedó encargada la Oficina internacional de preparar, en el intervalo de las Conferencias, un proyecto que servirá de base á la discusion cuando se reúnan en San Petersburgo los delegados de los Gobiernos contratantes.

Las Conferencias de Roma han juzgado acertadamente que esta refundicion de la legislacion telegráfica internacional de todo el antiguo mundo está llamada á producir grandes ventajas, dando á los tratados una forma más homogénea, facilitando la introduccion de mejoras y perfeccionamientos en el intervalo de las Conferencias, y simplificando, en fin, el trabajo de las revisiones periódicas á que dichos tratados deben quedar sujetos, si han de mantenerse al nivel de los progresos de la ciencia y del continuo desarrollo de las comunicaciones telegráficas.

REMITIDO

Aunque ya hemos publicado algunos datos biográficos acerca de Morse, creemos necesario reproducir á continuacion el notable artículo que, sobre el mismo asunto, ha escrito uno de nuestros cole-

gas de Puerto-Rico, muy conocido por los apreciables trabajos que suele publicar en la prensa local de dicha Antilla.

MORSE HA MUERTO.

El cable nos ha traído una noticia triste. Mr. Samuel Finley Breeze Morse, el padre del telégrafo, ha muerto.

Ha muerto anciano, venerado y cubierto de gloria despues de haber presenciado el inmenso éxito, la aceptación universal que tuvo su inmortal invento. Ni Newton, ni Frankin, ni Volta, ni celebridad científica alguna que sepamos ha alcanzado en vida tantos honores, ni gozado de tanta admiración como el profesor Morse, el que á bordo de un buque americano concibió en 1837 la idea fecunda del aparato telegráfico que lleva su nombre, sin que, despues de 35 años, se haya descubierto otro que pueda rivalizar con él en sencillez y perfección.

Hijos suyos llamaba el ilustre Morse á los telegrafistas de todo el mundo, y decir solía que de seguro no habia padre que tuviera una tan numerosa familia como él. Telegrafista el que esto escribe, faltaría á sus deberes si no consagrara algunas líneas á la memoria del noble patriarca del telégrafo eléctrico.

Como si los telegrafistas americanos hubieran previsto la próxima muerte del sábio profesor, el dia 10 de Junio de 1871, diez meses escasos antes de su fallecimiento, le hicieron una despedida digna de tan grande hombre. A la bondad de Mr. Lind, hacendado de Arroyo y yerno, como es sabido, de Mr. Morse, que nos ha enviado un número del *Journal Telegraph*, debemos el poder dar hoy á nuestros lectores idea de la gran fiesta de que fué objeto el inventor eminente que acaba de descender al sepulcro.

Queriendo los empleados de telégrafos americanos dar una prueba de respeto y cariño al profesor Morse, formaron una suscripción, y con ella le erigieron una estatua de bronce en central Park. Al acto de descubrir este monumento, que estaba envuelto con la bandera de las fajas y las estrellas, acudió en persona el venerable Mr. Morse y cuanto de más granado y distinguido encierra, no solo la gran ciudad de Nueva-York, sino las demás ciudades de la Union, de las cuales fueron multitud de comisiones telegráficas á dar una personal muestra de aprecio á aquel en cuyo honor se hacia la fiesta.

El gobernador de Massachussets, estado en que nació Morse, descubrió la estatua, y varios elocuentes discursos alusivos al acto pronunciáronse ante la multitud que allí se agolpaba. Pero ninguno tan sencillo y tan interesante como el que pronunció el mismo Mr. Morse. En él demostró el anciano, al par que su modestia y gratitud, su profunda religiosidad.

«No para mí, no para mí, para Dios es toda la gloria, dijo el padre de la telegrafía. Cuando considero que Aquel que gobierna desde lo alto el rumbo y los destinos del hombre, á menudo echa mano de los mas débiles instrumentos para realizar sus

mas bondadosos propósitos para con el hombre, como para hacer resaltar mas el contraste dirigiendo el pensamiento hácia El como único autor; cuando esto considero, con placer tomo el puesto mas bajo que hay en las últimas gradas de su trono. El, sin embargo, suele trabajar por medio de humanos instrumentos.»

Á tener espacio disponible, traduciríamos íntegro el postrer discurso que en público sabemos haya pronunciado Morse. En él dá las gracias al artista porque puso la estatua en la actitud de enviar el primer telégrama que trasmitió el profesor por medio de su aparato, que textualmente era así: *What hath God wrought.* (Lo que Dios ha hecho). Frase que significa la fé cristiana de ese hombre extraordinario que deja el mundo lleno con su nombre. El resto de su discurso fué dedicado á recordar que en el mar concibió su invento y le dió forma; á dar las gracias al mecánico Vail, que le ayudó con su destreza y dinero á construir el primer aparato telegráfico que presentó al Congreso en 1838; á los diputados Smith, Ferris, Kennedy, Winthrop y otros por el apoyo que le prestaron en la Cámara, si bien esta no resolvió favorablemente el asunto hasta 1842, y á los primeros hombres que le auxiliaron con sus recursos para levantar líneas en los Estados Unidos. Recordó que en Octubre de 1842 él sumergió en una noche de luna el primer cable en la bahía de Nueva-York, con lo que hizo ver que el telégrafo submarino era posible, y acabó haciendo una brillante descripción del inmenso desarrollo que ha adquirido su invento. La fé del cristiano, la gratitud de un hombre de bien y el entusiasmo del sábio que se goza en su obra, todo está reunido en aquel discurso del anciano Morse.

En la Academia de Música habíase montado un aparato Morse con las líneas telegráficas que afluyen á Nueva-York de todos los puntos del mundo. Una escogida y numerosísima concurrencia se hallaba en aquel vasto salon. A las 9 en punto de la noche, anunció Mr. Orton que todos los hilos conductores de América estaban en relacion con aquel instrumento para que Morse saludase á su inmensa familia telegráfica. Entónces una bella jóven, la señorita Sadie E. Cornwell, hábil telegrafista, se acercó al instrumento, y con destreza suma trasmitió simultáneamente á todas las estaciones, á la de la Habana inclusive, el siguiente telégrama: *Greeting and thanks to the telegraph fraternity throughout the world: Glory to God in the highest, on earth peace, goodwill to men.* (Salud y agradecimiento á la fraternidad telegráfica de todo el mundo. Gloria á Dios en las alturas, paz en la tierra, amor á los hombres).

Cuando la jóven hubo hecho la señal de la última letra el octogenario inventor se levantó acompañado de Mr. Orton, se aproximó al aparato, tomó el manipulador, y lenta y distintamente trasmitió su nombre á las centenares de estaciones que lo esperaban: *S. F. B. Morse* repitieron á la vez los aparatos del Canadá y de Tejas, de Filadelfia y de San Francisco de California, de Irlanda y de la Ha-

hana, juntamente con todos los demás del Norte América. Concierto sublime de aquellas voces metálicas que el sábio profesor habia enseñado á hablar y hacerse oír á todas las distancias; trompa digna de lanzar á los cuatro vientos de la fama el nombre inmortal de Morse. Aquel acto en que Morse recibió en sentidos telégramas, en versos, en discursos y en apretones de manos las ovaciones de dos mundos, terminó á las doce con una sentida y elocuente oracion que pronunció el reverendo Dr. Ormiston, y que fué escuchada con religioso recogimiento por todos los circunstantes.

Fué esta manifestacion, como dijimos, la despedida que el mundo agradecido hizo á uno de sus mas distinguidos bienhechores. Hubiérase demorado diez meses mas y el gran Morse no habria podido presenciar aquel acto que debió colmarle de satisfaccion.

Cubierto su pecho de honrosas condecoraciones conque á porfia los monarcas de las naciones civilizadas distinguieron al inventor de la primera y más perfecta máquina telegráfica que existe; rodeado de una numerosa é ilustrada familia, venerado por la humanidad, bendecido por todos, por nadie odiado, ha dejado el mundo al respetable Mr. Morse. Nosotros sentimos la muerte del noble anciano; hombres como Morse no debieran estar sujetos á desaparecer del mundo; pero si su alma ha volado al cielo, si la materia de que se formaba su cuerpo, se ha desorganizado, su nombre no morirá jamás; jamás se borrará la memoria del género humano.

El modesto monumento que le erigieron los telegrafistas americanos no basta. Morse no pertenece exclusivamente á los Estados Unidos; pertenece á todas las naciones, y el personal de telégrafos de todos los países debe formar una suscripcion universal y erigir otro monumento que sea digno del padre del telégrafo. Si esta obra que indicamos se inicia, el que esto escribe tendrá mucho gusto en contribuir con su óbolo á la realizacion de un proyecto que seria acogido con entusiasmo por todos los que libran ó han librado su subsistencia á la profesion que ha creado el grande hombre objeto de estas líneas.

Puerto-Rico 9 Abril 1872.—J. P. MORIS.

NOTICIAS.

Horas antes de embarcarse con direccion á América los cuatro queridos compañeros nuestros que van al Perú, nos dirigieron desde Saint-Nazaire el siguiente expresivo despacho:

SAINT-NAZAIRE, 7, 8, 20' M.—DIRECTOR REVISTA TELEGRAFOS.—MADRID.—SALIMOS HOY, 2 T., EN EL GUADALUPE.—UN FRATERNAL ABRAZO DE DESPEDIDA Á NUESTROS COMPAÑEROS.—PEQUEÑO.

Error de suma.—En el segundo apéndice al núm. 15 del *Diario de las sesiones* del Congreso, hemos visto el Proyecto de presupuesto para el próximo año económico, presentado por el Gobierno á las Cortes, y al fijarnos en las partidas consignadas para *Material de Telégrafos* en la *Seccion sexta*,

podimos convencernos de que existe en esta parte un error de suma, pues las cifras que aparecen por artículos, dan para el capítulo un total de 529,880 pesetas, y no el de 488.005 consignado al margen. Nos consta que el error no ha partido de la Direccion del ramo, y solo hacemos esta rectificacion por lo que pueda valer al discutirse el presupuesto.

Mejora importante.—El trazado que seguan por el recinto exterior de Madrid los conductores correspondientes á las líneas de Irún, Cuenca, Extremadura y Estaciones del casco, acaba de recibir una importante rectificacion que consiste en haber acortado el trayecto comun á los diez y nueve hilos que iban por una sola línea, dando nueva distribucion á estos conductores sobre tres líneas de postes que guardan entre sí la distancia de un metro, y evitando las grandes curvas que existian y que podian ocasionar fácilmente interrupciones graves y de costosa reparacion.

Estadística telegráfica Italiana.—De un resumen estadístico relativo al año 1871 que publica el *Bulletino telegrafico*, resulta que el personal de telégrafos de Italia se compone de 2.930 individuos, comprendiendo en este número el personal facultativo, el de conserjes y ordenanzas, el de vigilancia y el de los puestos semafóricos.

La total longitud de las líneas aéreas italianas arroja la cifra de 18.459 kilómetros, con un desarrollo de 49.195 kilómetros de conductores. La longitud de los cables submarinos está representada por 177 kilómetros 976 metros.

Las estaciones abiertas al servicio son en número de 685, con mas, 51 puestos semafóricos.

Durante el año 1871 cursaron por las líneas italianas 3.151.920 despachos de todas clases, entre los cuales figuran los del servicio internacional por la cifra de 608.865.

Los productos de la correspondencia telegráfica subieron en el mismo año á 5.856.063 liras (pesetas), á cuya suma hay que añadir 1.418.210 liras por valoracion de la correspondencia oficial.

Los gastos ocurridos en igual período, incluyendo los de personal, material y semáforos, arrojan la cifra total de 5.184.742 liras.

Brigada telegráfica de campaña.—En nuestro colega *El Imparcial*, hemos leído las siguientes líneas:

«Un nuevo adelanto se ha llevado á efecto en el ejército: la creacion de una brigada telegráfica de campaña á semejanza de las que existen en casi todos los demás ejércitos de Europa, y que tan importantes servicios han prestado durante las últimas guerras. Parece que la organizacion y servicio de dicha brigada, á imitacion de la establecida en Prusia, correrá á cargo del cuerpo de ingenieros.»

Lo que puede el sueño.—Dice el *Cosmopolita* de New-York que, en cierta estacion del ferrocarril de Philadelphia y Erie, prestaba servicio nocturno un Telegrafista muy dormilon, pero demasiado avisado al mismo tiempo, para dejarse sorpren-

der por Morfeo. Tenia la obligacion de señalar á las demás estaciones el paso de los trenes, y á la vez sentíase atacado de una somnolencia que no podía vencer. En tan afflictiva situacion, la necesidad, que es la madre de todos los grandes inventos, acabó por sugerirle la idea de un infalible despertador, que puso en práctica, suspendiendo del techo una gran banasta llena de carbon por medio de una cuerda que hacia pasar por la puerta de la habitacion á través del agujero de la llave, tendiendo despues el cabo sobre la misma via. Dispuesta así la cosa, se entregaba descuidado el caballero Telegrafista á los más dulces ensueños: pasaba el tren, y las ruedas de la máquina rompian el cabo de la cuerda, atado á los rails; entonces se derrumbaba la banasta de carbon con un estrépito capaz de despertar á un muerto, y hé aquí vigilante al momento. Cierta noche el Telegrafista de otra estacion, dejó pasar un tren sin dar aviso, y al tener noticia de ello el inventor del timbre-banasta, exclamó: «consecuencias de no haberme comprado el privilegio de invencion.»

Servicio de palomas-correos.—En un folleto recientemente publicado por Mr. de Lafolnye, inspector de Telégrafos del departamento de Indre-et-Loire, se dan interesantes detalles sobre el empleo de las palomas-correos durante el sitio de Paris. Sabido es que, no obstante la presencia de las tropas alemanas, pudo mantenerse con alguna regularidad la comunicacion entre la capital cercada y el resto de la Francia, mediante el sistema de globos-correos; pero la correspondencia de las provincias con Paris, ofrecia mayores dificultades, y dió lugar á infructuosos ensayos. La obra de Mr. Lafolnye contiene los pormenores de organizacion de la única de estas tentativas que ofreció algunos resultados prácticos, es decir, del sistema de correspondencia por medio de palomas-correos.

Al principio se escribian á mano los despachos que debian confiarse á las palomas, pero desde los primeros dias de Octubre, se substituyó este sistema por el de reduccion y multiplicacion de pruebas mediante la fotografia, obteniéndose de este modo resultados mucho más satisfactorios. Los despachos se imprimian por páginas de tres columnas que, colocadas en cuadros, eran fotográficamente reproducidas sobre una película de 36 á 38 milímetros de ancho por 6 de alto; de modo que esta pudiese contener sobre 2.500 despachos. Reunidas 12 ó 15 películas, eran arrolladas sobre sí mismas y encer-

radas en un cañon de pluma, que se fijaba por medio de hilos de seda á una de las plumas de la cola de la paloma.

De estos mensajes aéreos solamente llegaba á su destino un 5 por 100, pero aunque tal resultado no haya sido muy satisfactorio, hay que convenir con el autor en que lo imprevisto de las circunstancias y la falta de preparacion no daban motivo para esperar mejor.

Marina inglesa.—Segun datos oficiales, el total de buques construidos en Inglaterra durante el año último, es el siguiente:

De vela.—De hierro 39 buques con 19.681 toneladas.

Idem.—De madera 439 con 39.213.

Idem.—Mistos 7 con 1.366.

Total, 485 buques con 60.260 toneladas.

De vapor.—De hierro 471 buques con 27.693 toneladas.

Idem.—De madera 63 con 2.486.

Idem.—Mistos 3 con 619.

Total, 537 buques con 330.798 toneladas.

Total general.—Buques de hierro 510 con 347.374 toneladas.

Idem.—Id. de madera 502 con 41.699.

Idem.—Id. mistos 10 con 1.985.

Total, 1.022 buques con 391.058 toneladas.

El número y tonelaje de los buques construidos respectivamente en los tres reinos es el siguiente:

Inglaterra 787 buques con 252.925 toneladas.

Escocia 227 con 130.230.

Irlanda 8 con 7.903.

Total, 1.022 buques con 391.058 toneladas.

SOCIEDAD DE SOCORROS

A LA SEÑORITA DOÑA ASCENSION EXEA.

Próximo á terminar el primer semestre del año actual, se ruega á los Sres. Sócios que todavía no han abonado sus correspondientes cuotas, lo verifiquen á la mayor brevedad, remitiendo su importe al Sr. Subinspector del Cuerpo D. Rafael del Moral, Presidente de dicha Sociedad.

La Asociacion invita á todos los individuos de las diferentes clases del Cuerpo de Telégrafos á que se suscriban con la cantidad que tengan por conveniente, con el fin de continuar esta obra caritativa en favor de la desgraciada hermana de nuestro malogrado compañero D. Rafael Exea.

MOVIMIENTO DEL PERSONAL EN LA SEGUNDA QUINCENA DEL MES DE MAYO DE 1872.

TRASLACIONES.				
CLASES.	NOMBRES.	PROCEDENCIA.	DESTINO.	OBSERVACIONES.
Telegrafista	D. Antonio Abascal y Gomez	Málaga	Granada	Accediendo á sus deseos.
Idem	D. José Rodriguez Borrajo	Padron	Vigo	Idem.
Idem	D. Francisco Rodriguez Cortés	Málaga	Marbella	Por razon del servicio.
Idem	D. Pedro Cañas y Requena	Sevilla	Málaga	Accediendo á sus deseos.
Oficial	D. Luis Peinador	Coruña	Málaga	Por razon del servicio.
Telegrafista	D. Francisco Perez y Fernandez	Deva	San Sebastian	Idem.
Idem	D. Vicente Díez Gil	San Sebastian	Deva	Idem.