

# Las Tarifas

DE LOS

# FERROCARRILES

Y LA EXPORTACIÓN AGRÍCOLA

en la provincia de Murcia,

POR

GABRIEL BALERIOLA



MURCIA

Imp. de «Las Provincias de Levante»

1895

R409434



José Martí

PERROVA RILIS

LA EXPUNTA

de la

GABRIEL RALENOVA

FA

20938

BIBLIOTECA REGIONAL



1518305

tot 255340

**LAS TARIFAS**  
DE LOS  
**FERROCARRILES**  
Y LA EXPORTACIÓN AGRÍCOLA

en la Provincia de Murcia

✎ POR ✎

**GABRIEL BALERIOLA**



MURCIA.—1895

Tip. de "Las Provincias de Levante,"



Al Excmo. Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo.

La semilla arrojada á la tierra fructífera, prospera y florece. ¿Qué de extraño tiene que tratando este libro modesto de asunto tan útil para la agricultura murciana, se dedique al hombre de Estado que con su talento y patriotismo puede hacer que fructifique un propósito que en el bien público se inspira?

Aparte de honrar con ello este humilde trabajo, cumple con un deber de verdadera amistad y sincera admiración

El Autor.

Alfonso de la Cruz, de la villa de ...

Yo Alfonso de la Cruz, de la villa de ...  
por este presente declaro que ...  
nada tengo que alegar en contrario ...  
de lo que en esta escritura se contiene ...  
y me obligo a cumplir lo que en ella se contiene ...  
sin alegar ni alegar en contrario ...  
de lo que en esta escritura se contiene ...

Yo Alfonso de la Cruz



## Preliminar.



Al tratar de un asunto de tanta importancia como el de las tarifas de ferro-carriles en su íntima relación con la exportación agrícola, no hemos de incurrir en la vulgaridad de hacer un estudio encaminado á combatir las Empresas ferroviarias. Ligadas estas íntimamente al movimiento de la riqueza pública, creemos mas conveniente procurar la conciliación de intereses, que si bien pueden ser opuestos, no deben vivir en guerra.

La acción del Estado debe ser de armonía, regulando la vida nacional en todas las manifestaciones de su riqueza, pues claro está que reduciendo, por espíritu de hostilidad, á las Empresas de ferro-carriles, á términos en que no fuera posible su regular funcionamiento, no habrían éstas de poder existir, privando al pais de un medio de vida tan necesario, que no es posible calcular siquiera su importancia actual.

Por otra parte, cabe exigir á dichas Empresas, racionalmente, que auxiliien en lo mucho que pueden la riqueza pública, con lo que, aumentado el tráfico, ellas mismas se auxiliian en grado extraordinario, de lo cual hay muchos ejemplos vivos en varias naciones de Europa.

Tanto las Empresas citadas como los Cuerpos Colegisladores y el Gobierno mismo, se han ocupado más de una vez de la conveniencia de auxilios y concesiones recíprocos, lo cual

hace pensar que ha llegado el momento de establecer un amplio convenio en el que aquellas presten servicios al país y el Estado las conceda á su vez algo de lo que demandan, como indispensable para consolidar su situación financiera, sujeta á los naturales influjos de la crisis general porque la nación atraviesa.

Y para cuando llegue ese convenio, que no creemos lejano, hacemos este modesto trabajo, á fin de que la región murciana, tan rica en producción agrícola, obtenga en el asunto que nos ocupa los beneficios porque viene suspirando y que no son otros que la reduccion de las tarifas de ferro-carriles para exportar los frutos de la tierra.

Es esta cuestión tan grave, tan honda y de tan supremo interés público, que bien se puede lamentar que no se ocupen de ella inteligencias superiores, que plantearan y resolvieran un problema á todas luces trascendentalísimo.

Entraña una verdadera cuestión social, tanto para el propietario como para el colono; se relaciona directamente con la emigración y puede conjurar en la crisis presente los mortales peligros que amenazan la agricultura.

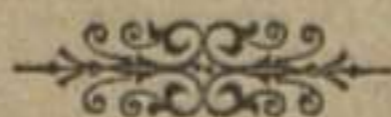
En esta fértil región murciana, por virtud del clima privilegiado que adelanta los frutos de la tierra, la reduccion en las tarifas de ferro-carriles que hoy rigen, sería de tanto provecho que trasformaría la miseria de hoy en visible prosperidad, á la vez que acrecentado el tráfico, seguramente elevaba en términos considerables los ingresos de las citadas Empresas.

Esta cuestión ha trascendido ya á todas las capas sociales; desde el acaudalado propietario al humilde jornalero saben la inmensa influencia, en pró de la agricultura, que tiene el abaratamiento de los transportes, el cual lo han pedido los murcianos repetidas veces á los poderes públicos, poco atentos desgraciadamente á esta clase de asuntos, por las preocupaciones de la política y quizás por falta de hombres de primera fila que se dediquen al estudio de materia tan grave.



Nos hemos aventurado á tratar de ella, por las consideraciones expuestas, seguros de que nos ponemos al servicio de una buena cáusa, interpretando con ello el sentimiento público y llevando un grano de arena á la obra meritoria de favorecer nuestra amada provincia, eminentemente agrícola y, por tanto, profundamente desgraciada.

La producción inmovilizada es signo evidente de muerte por anemia: no circula la sávia nacional, que es la riqueza pública, y donde no hay circulación no es posible la vida.



The paper contains a list of names of persons who have been  
 named in the various reports of the committee on the subject of  
 the proposed amendments to the constitution of the state. The  
 names are arranged in alphabetical order, and are followed by the  
 names of the persons who have been named in the reports of the  
 committee on the subject of the proposed amendments to the  
 constitution of the state. The names of the persons who have  
 been named in the reports of the committee on the subject of  
 the proposed amendments to the constitution of the state are  
 as follows:



1.205  
 078  
 1.814  
 1.081  
 39.314  
 1.835  
 205  
 1.780  
 1.910  
 898  
 502  
 2.193

## La zona de producciòn.



La cuenca del rio Segura que forma el valle de Murcia, tan rico en producciòn, es ancha y prolongada, desde Sierra Segura á Guardamar; en sus montañas se meteoriza el limo fecundo que con una temperie cálida y el riego de aquel rio, hace producir maravillas al suelo arcilloso que constituye dicha importantísima zona agrícola de España, que supera en fertilidad á las mejores de Europa.

En las inmediaciones del Segura existen treinta y una poblaciones con un total de 185,070 habitantes y 40,370-32 hectáreas de regadío, distribuidas en la forma que se expresa en el siguiente cuadro:

| Poblaciones.                 | Habitantes. |
|------------------------------|-------------|
| Segura de la Sierra. . . . . | 2.347       |
| Yeste . . . . .              | 6.464       |
| Letur . . . . .              | 2.080       |
| Ferez . . . . .              | 1.101       |
| Socobos. . . . .             | 1.693       |
| Calasparra. . . . .          | 3.614       |
| Cieza . . . . .              | 9.516       |
| Abarán. . . . .              | 2.652       |
| Ojós. . . . .                | 991         |
| Blanca. . . . .              | 2.458       |
| Ulea. . . . .                | 819         |
| Villanueva. . . . .          | 806         |
| Archena . . . . .            | 3.374       |
| Lorquí. . . . .              | 1.094       |

| Poblaciones.          | Habitantes.    |
|-----------------------|----------------|
| Ceuti . . . . .       | 1.369          |
| Alguazas. . . . .     | 1.209          |
| Molina. . . . .       | 6.370          |
| Cotillas. . . . .     | 1.814          |
| Alcantarilla. . . . . | 4.061          |
| Murcia. . . . .       | 89.314         |
| Beniel. . . . .       | 1.945          |
| Orihuela . . . . .    | 25.208         |
| Benejuzar. . . . .    | 1.780          |
| Almoradí. . . . .     | 3.946          |
| Formentera . . . . .  | 890            |
| Benijofar. . . . .    | 562            |
| Rojales. . . . .      | 2.393          |
| Guardamar . . . . .   | 2.850          |
| Jacarilla . . . . .   | 407            |
| Molins. . . . .       | 352            |
| Bigastro . . . . .    | 1.591          |
| <b>TOTAL.</b>         | <b>185.070</b> |

Recorre el Segura una longitud de 207 kilómetros y su cuenca mide 15.877,50 kilómetros cuadrados, correspondiendo á cada uno de sus afluentes, los que se expresan en el siguiente cuadro:

**Extensión superficial de las cuencas del Segura y sus afluentes.**

| Rios.                    | Kmtros. cuadrados. |           |
|--------------------------|--------------------|-----------|
| Segura. . . . .          | 3.025              | 00        |
| Tus. . . . .             | 375                | 00        |
| Taivilla. . . . .        | 142                | 50        |
| Moratalla . . . . .      | 750                | 00        |
| Caravaca . . . . .       | 725                | 00        |
| Quipar. . . . .          | 825                | 00        |
| Mula. . . . .            | 825                | 00        |
| Guadalentín . . . . .    | 2.100              | 00        |
| Luchena. . . . .         | 625                | 00        |
| Velez. . . . .           | 635                | 00        |
| Mundo. . . . .           | 3.137              | 50        |
| Jumilla. . . . .         | 1.637              | 50        |
| Rambla del Moro. . . . . | 475                | 00        |
| <b>AEREA TOTAL.</b>      | <b>15.877</b>      | <b>50</b> |

Estos datos son de suma importancia para nuestro objeto, pues ellos demuestran con evidencia la importancia extraordinaria de esta región agrícola, cuyo clima y cuyo suelo pueden llegar à un límite de producción extraordinario, como más adelante se expondrá.

Corre paralelamente al Segura su afluente Moratalla, Alárabe ó Benamor, separado de aquel y del Taivilla, por la sierra de Taivilla (que forma parte de la Guillemona), cuya divisoria forma el confín de las provincias de Murcia y Albacete. Tiene un recorrido de 44 kilómetros; nace en el campo de Zacatín, y se forma de la reunión de tres ramblas en el sitio denominado Charco de las Juntas, pasa por Moratalla y desemboca cerca de la presa de Rotas en Calasparra, regando en conjunto 4.280 hectáreas y 2 áreas, que comprenden casi en su totalidad al término de Moratalla. La población de su cuenca es de 10.467 habitantes.

El Guadalentín, en su cuenca tiene una población de 86.262 habitantes, distribuidos entre Lorca, Totana, Aledo, Alhama y Librilla y se riegan 15.486,68 hectáreas, si bien solo unas 10.000 del término de Lorca, con aguas de este río, pues el riego de las restantes se lleva á cabo con aguas de manantiales y ramblas.

Sentimos, dada la índole de este trabajo, no poder ser más extensos en la descripción del valle del Segura; nuestro objeto no es otro que poner de manifiesto sus extraordinarios elementos para la producción agrícola, á fin de demostrar después la importancia que entraña la reducción en las tarifas de los ferro-carriles para transportar los frutos de la tierra, con lo que, aparte de conjurar la crisis que hoy aflige á los agricultores, se aumentaría la riqueza pública.

A los datos y consideraciones antes expuestos, hay que agregar que el cultivo en dicha región es intensivo; que en la tierra pueden obtenerse y se obtienen por lo menos dos cosechas al año; que la producción puede y debe aumentar-

se mucho si los frutos tuvieran fácil exportación, como la tendrían seguramente reduciendo las actuales tarifas de ferro-carriles.

La trascendencia de este asunto es tan grande, que, aparte de otros cuantiosos beneficios, se combatiría la emigración creciente en la costa de Levante, que constituye una verdadera aflicción para la clase labradora y es uno de los signos más evidentes de la miseria.

Es elemental que los cultivos intensivos necesitan mayor número de brazos, tanto por las labores en las hortalizas y arbolado, como por el movimiento de abonos y recolección de frutos, y la ciencia agronómica explica bien que los regadíos sugetos á esa clase de cultivos requieren por lo menos el sextuplo de población rural, en relación con los parages de secano, dedicados generalmente á viñas y cereales.

Las excesivas tarifas de ferro-carriles, que ya examinaremos mas adelante, tienen reducida la exportación en términos considerables, hasta el punto de que en la propia vega de Murcia hay bastantes hectáreas dedicadas á cereales, lo cual es un grave error dadas las excelentes condiciones que para la producción tienen el cielo y el suelo.

¿Cómo es posible que en la cuenca del Segura se dediquen los terrenos á frutas y hortalizas, si no hay medios de exportarlas á los mercados de consumo? Y hé aquí la causa principal de la ruina de la agricultura en la región murciana y la necesidad suprema de facilitar, con la rebaja de las tarifas de los ferro-carriles, los transportes de los productos de la tierra.

Comparando el precio de los arrastres en España con los de otros paises, resultan anomalías estupendas.

La geografía comercial está profundamente alterada; París, Lóndres y Nueva-York, están más cerca de la vega de Murcia que Madrid, Linares, Bilbao y otros centros consumidores, pues la conducción de los productos agrícolas cuesta menos para el extranjero que para los mercados de la península.

Este dato, por sí solo, es elocuentísimo y pone de manifiesto toda la enormidad del problema que nos ocupa.

En Italia y en Francia se han reducido las tarifas de los ferro-carriles para favorecer la agricultura. En España no hemos podido conseguir aun tan extraordinario beneficio.

---

El día que se consiga, se habrá elevado la renta de las tierras en el valle del Segura, y por ende el valor de la propiedad, que viene disminuyendo por multitud de causas que sería prolijo enumerar.

Como medida de salvación pública conviene ayudar á la agricultura con verdadera eficacia, para evitar que de ella se vayan apartando los capitales á fin de dedicarlos á negocios de más pingües beneficios. Seguramente, que en cuanto, con la suspirada reducción de tarifas de ferro-carriles, se abrieran nuevos horizontes á la agricultura murciana, habrían de afluir á ella las capitales y los medios de que necesita para su prosperidad y florecimiento.

El problema, tiene, por tanto, un carácter nacional que reclama la mayor atención y que es susceptible de las soluciones más fecundas.

Nada perderían con la reducción de tarifas las Empresas ferro-viarias: por el contrario, triplicarían sus ingresos fomentando el tráfico en términos extraordinarios y llevando la vida y la animación, tanto á los centros que producen, como á los que consumen.









## Las Compañías ferro-viarias y el Estado.

Con motivo de la llamada ley de auxilios à las empresas de ferro-carriles, presentada al Parlamento, se han publicado diversos estudios tratando un problema tan complejo y que tan directamente afecta à la riqueza nacional.

Claro es que en algunos de esos trabajos predomina hostilidad manifiesta à las Compañías y decidido espíritu de protección en otros, pudiendo apreciarse en conjunto, la necesidad de una fórmula de transacción que por igual tranquilice intereses, que lejos de vivir en guerra deben desarrollarse dentro de un alto criterio de concordia.

De todos los estudios que hemos leído sobre el particular, nos hemos fijado en dos de ellos con singular atención por la enseñanza que ofrecen. Nos referimos al estudio del señor Sanchez de Toca, titulado «Los Caminos de hierro y el Gobierno» y à la proposición de ley del diputado Sr. D. Juan Cañellas, disponiendo que las Compañías de los ferro-carriles del Norte reduzcan sus tarifas.

Aunque à la ligera, debemos ocuparnos de dichos meritorios trabajos, que tan directamente se relacionan con el objeto de este modesto estudio.

Ocupándose del libro del Sr. Sanchez de Toca, ha dicho con gran tino el Sr. Sanz y Escartín, lo siguiente:

«Los caracteres peculiares de las grandes empresas de

transporte, caracteres que explican su consideración especialísima en la economía nacional; la íntima unión y estrecha solidaridad de los intereses del Estado y del interés legítimo de las compañías ó colectividades que constituyen las Empresas ferro-viarias; la influencia inmediata y decisiva que, en el comercio, la producción y la riqueza de un país, ejercen las tarifas de transporte; la necesidad de salvar de la ruina las capitales comprometidos en empresas que casi no pueden llamarse privadas por la conexión estrecha en que se hallan con la administración, por la ingerencia necesaria de esta en su régimen, por el tipo legal á que se someten sus servicios, etc., etc.; la justicia con que las compañías reclaman la reforma de disposiciones que impiden su necesaria libertad de acción, el deber en que se hallan los gobiernos de favorecer la producción y el tráfico; la posibilidad de evitar recargos en las tarifas de viajeros mediante arbitrios impuestos, conforme á los principios de una justa tributación, á los obligacionistas: todo esto se halla expuesto y estudiado con lucidez é imparcialidad.

El Sr. Sanchez de Toca analiza detenidamente el proyecto de ley de auxilios á los ferro-carriles, de 28 de Junio de 1894, que aplaude en cuanto significa el reconocimiento de la necesidad de resolver una situación peligrosa para la riqueza y para el crédito y el propósito de encauzar, en el sentido que demandan las necesidades de la vida moderna, la fijación de las tarifas de los caminos de hierro.

Cuando todos los Estados procuran concertar el factor de los transportes con los intereses de la economía nacional, es verdaderamente triste que nuestros gobiernos no acierten á dar solución al problema planteado en nuestra patria.

Con más energía que el Sr. Sanchez de Toca, y á pesar de nuestros principios en órden á las relaciones del individuo y el Estado, rechazaríamos la política de incautación de las vias férreas por la administración española. Es un recurso extremo que solo podría aceptarse como un mal menor. Todo el que con serenidad juzgue las costumbres

políticas, administrativas y sociales de nuestra patria, se estremecerá al pensar lo que serían, según toda la probabilidad, el régimen y la explotación, por la administración pública, de los ferro-carriles de España.

En materia de enseñanza, la acción del Estado es en nuestro país, casi siempre, una necesidad y un deber; en materia económica, y exceptuando la necesaria y justísima protección del trabajo nacional contra un internacionalismo que sería criminal si no fuera ciego, la intervención del Estado es casi siempre nociva. En otros países más afortunados, la buena política consistirá en moderar las iniciativas desordenadas é invasoras del individuo; en nuestra patria es preciso alentar, por el contrario, la espontaneidad dormida.

Suave también en demasía encontramos al Sr. Sánchez de Toca en su censura de la parte de dicho proyecto de ley, que se refiere á la construcción de ferro-carriles secundarios con interés garantizado por el Estado. Después de los ejemplos que ofrecen Portugal, Australia y la República Argentina; después del juicio unánime con que los economistas; desde Thorold Rogers hasta Leroy Beaulieu, han condenado el sistema ruinoso de destinar á vías de transporte recursos sin justa relación con la riqueza del país, de contraer empréstitos destinados á trabajos cuyo resultado productivo está tan distante, que antes de que los capitales empleados comiencen á dar beneficios han sido ya absorbidos por los intereses del anticipo; después de la afirmación de Leroy Beaulieu, comprobada por los hechos, de que es siempre de temer una suspensión de pagos cuando un país *se compromete en obras públicas que no han de ser remuneradas sino en un lejano porvenir*, después de esto no tiene explicación plausible lo propuesto acerca de este particular en la ley de Junio de 1894.

Desde que, como consecuencia de la crisis económica por que atravesamos, se vieron amenazadas las Compañías de ferro-carriles, no ya en sus legítimos y necesarios provechos, sino hasta en su misma existencia, venimos creyendo

justo y conveniente acudir en auxilio de estas grandes y necesarias empresas de comunicación y transporte.

El libro que nos ocupa demuestra con exceso lo fundado de esta creencia.

Debe tenerse muy en cuenta—como dice el Sr. Sanchez de Toca—que estas empresas han venido á ser un gran cauce, en que se han recogido las parcelas y filtraciones del ahorro de las clases populares y de las clases medias. «Si todo este inmenso caudal llegara á desaparecer como en un naufragio, se perderían con él, para largo trascurso de generaciones, los tesoros de confianza de estas clases. Tras de semejante escarmiento no volverían á aportar su concurso á empresas de esta índole, pues no tiene aquí el ahorro aprendidos los caminos del crédito en términos de afluir á ellos espontáneamente hasta por encima de algunos escarmientos de desastre, como ocurre con otras naciones, donde ni escándalos como el de Panamá han bastado á desviarle. Una catástrofe de parecidas consecuencias, precipitando en la miseria á numerosas familias, esterilizaría entre nosotros por mucho tiempo, para toda vida económica, los manantiales más fecundos de la confianza.»

Los medios á que puede acudir el Estado para evitar tan lamentables resultados hallanse indicados con gran discreción por el Sr. Sanchez de Toca. La prórroga de las concesiones sólo viene en último término y con todas las limitaciones que aconseja la prudencia. Justo es que no se enagene el patrimonio de las generaciones venideras; pero debe tenerse en cuenta que tampoco fuera equitativo sacrificar el presente, de donde ha de nacer, después de todo, heredando necesariamente su debilidad ó su fortaleza, el porvenir.»

**Proposición de Ley, del Sr. Cañellas, disponiendo que la Compañía de los ferro-carriles del Norte reduzca el tipo de sus tarifas.**

Examinadas las Leyes general de Obras públicas, de ferro-carriles y Reglamento para la ejecución de esta clase de

obras, es evidente que en los proyectos el Gobierno acepta ó rechaza las tarifas fijadas de acuerdo con el importe de los presupuestos que sirven de base á la subasta, y que en las revisiones de las tarifas el importe de los presupuestos y la recaudación de las Compañías justifiquen las alteraciones de que tratan los artículos 49 de la Ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877 y 27 del Reglamento para su ejecución de 24 de Mayo de 1878.

El importe de los presupuestos de las líneas de Madrid á Irún, Venta de los Baños á Alar, Villalva á Segovia, y Medina, Alar á Santander, Alsásua á Barcelona, Castejón á Bilbao, Asturias, Galicia y León, subasta segunda después de caducada la primera, Lérida á Tarragona, Barcelona á San Juan de las Abadesas y Almansa, Valencia y Tarragona, es de 650 millones de pesetas, y las subvenciones concedidas y abonadas y los auxilios directos se elevan á 270 millones, cuya diferencia es de 380 millones, cantidad que la Compañía del Norte ha debido suplir para la construcción de las líneas expresadas, sin la acumulación de las partidas gastadas en mejoras de ellas y aumento de material sacadas de las recaudaciones, ni las figuradas para la colocación de acciones y obligaciones ni tampoco las reconocidas á la fusión de las líneas, porque, como se deja indicado, el Estado sólo puede tener en cuenta la diferencia entre el importe de los presupuestos y las subvenciones y auxilios concedidos para la aplicación de los artículos expresados.

El importe de la recaudación total de las líneas citadas es de 86 millones de pesetas y los gastos ocasionados en su explotación ascienden á 37 millones, quedando un líquido de recaudación de 49 millones. Siendo, pues, 380 millones los gastados en la construcción, resulta un interés de 12,90 por 100.

Si se fija el 5 por 100 al interés del capital empleado y 0,50 para la amortización en los sesenta y cinco años que como promedio se necesitan para que las líneas expresadas pasen á ser propiedad del Estado, resulta que para satisfacer este

servicio se necesitan 20,90 millones, quedando un sobrante de 28,10 millones que debe repartirse por mitades en beneficio de la Compañía y del interés público. Los 14 millones en beneficio del interés público representan el 16,28 por 100, tipo que debe servir para la rebaja de las tarifas, y queda á la Compañía para los 380 millones gastados, y en concepto de intereses y amortización, 35, que representan el 9,25 por 100, tipo que es mayor en un 50 por 100 del que desearían obtener las Compañías actuales y las que nuevamente se formen como garantía para el empleo de sus capitales.

Fundado en lo expuesto, el Diputado que suscribe tiene el honor de someter al exámen y aprobación del Congreso la siguiente

### PROPOSICIÓN DE LEY

Artículo único. De conformidad con lo que prescriben los artículos 49 de la Ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877 y 27 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, el Gobierno obligará á la Compañía de los ferro-carriles del Norte á reducir el tipo de sus actuales tarifas en un 15 por 100.

Palacio del Congreso, 7 de Febrero de 1895.—*Juan Cañe-llas.*

### FUNDAMENTOS DE LA PROPOSICIÓN

---

#### Artículo 49 de la Ley de 23 de Noviembre de 1877:

«Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferro-carril, y después de cinco en cinco años, se procederá á la revisión de las tarifas.

»Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de las Empresas pueden bajarse los precios de ellas, y ésta no conviniese en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse á efecto por una ley, garantizando á la Empresa los productos totales del último año, y además el aumento progresivo

que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.»

**Artículo 27 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878:**

«Siempre que el Gobierno considere oportuno proceder á la revisión de las tarifas con arreglo á la facultad que le concede el artículo 49 de la Ley, deberá proceder á cualquiera modificación que en ella se trate de hacer, una información, en que habrá de oirse precisamente á la Empresa concesionaria, á las Juntas de Agricultura, industria y comercio de las provincias que atraviesa el ferro-carril, á las Diputaciones de las mismas, al Ingeniero Jefe de la división, á los Gobernadores, á la Junta Consultiva de Caminos y al Consejo Superior de la Agricultura.

»Terminada la información, se determinará en su caso por medio de un Real decreto la rebaja que debe hacerse en las tarifas; y si la empresa concesionaria no consintiese la reducción, se presentará por el Ministro á las Córtes el oportuno Proyecto de ley para llevarla á efecto y determinar los medios de garantizar al concesionario los productos totales del año anterior al de la revisión y el aumento progresivo que los rendimientos del ferro-carril hubiesen tenido en el quinquenio que finalizó en el expresado año.»

Anunciada por la Compañía de los ferro-carriles del Norte la suspensión de las tarifas especiales, fundada en los quebrantos que se la originan por el menor transporte y por los cambios, si bien éstos no son actualmente lo que eran hace once meses, cuando se celebró la Junta general extraordinaria, es evidente que los intereses del país sufrirían enorme daño con la suspensión de aquellas tarifas. Queda de manifiesto la falta de fundamento de dicha determinación en presencia de los datos que la citada Compañía expone en sus Memorias de 3 de Marzo y 22 de Junio del año 1894 y los datos de las Memorias del Ministerio de Fomento.

La adjudicación de subasta ó concurso á una Compañía, supone en ésta la aceptación de las condiciones que se im-

ponen, y la de las Leyes y Reglamentos pertinentes, así como al Estado corresponde el cumplimiento de las mismas en la parte que se determine. Que éste ha cumplido con exceso lo justifican los auxilios extraordinarios concedidos á las Compañías del Norte, á saber: la subvención adicional y los auxilios directos. Veamos cómo la Compañía del Norte ha cumplido con sus deberes para con el público, y cuales han sido los medios por el Estado empleados para que el país saque todo el provecho posible de una suma superior á 800 millones de pesetas entregadas á las Compañías con dicho fin exclusivamente.

Conforme á las condiciones, sirve de base al Estado para la aplicación de los artículos de la Ley y Reglamento de ferro-carriles el presupuesto de las líneas, deducido el importe de las subvenciones abonadas, y en tal supuesto, único admisible, veamos lo que la Compañía del Norte ha debido gastar en la construcción de sus líneas actualmente explotadas.

|   | <u>Millones<br/>de pesetas</u> |
|---|--------------------------------|
| De Madrid á Irún, Venta de Baños á Alar y de Villalva á Segovia y Medina. . . . . | 198,00                         |
| Alar á Santander. . . . .   | 40,00                          |
| Alsásua á Barcelona. . . . .  | 132,00                         |
| Castejón á Bilbao. . . . .  | 49,00                          |
| Asturias, Galicia y León (Reformado 2. <sup>a</sup> subasta). . .                 | 100,00                         |
| Lérida á Tarragona . . . . .  | 20,00                          |
| San Juan de las Abadesas. . . . .   | 30,00                          |
| Almansa, Valencia y Tarragona . . . . .   | 81,00                          |
| TOTAL. . . . .  | <u>650,00</u>                  |



| SUBVENCIONES                           | Millones<br>de pesetas |
|--|------------------------|
| De Madrid á Irún, etc . . . . .        | 67,30                  |
| Alar á Santander. . . . .              | 32,10                  |
| Alsásua á Barcelona. . . . .           | 42,70                  |
| Castejón á Bilbao. . . . .             | 23,20                  |
| Asturias, Galicia y León. . . . .      | 60,00                  |
| Lérida á Tarragona . . . . .           | 3,90                   |
| San Juan de las Abadesas . . . . .     | 9,00                   |
| Almansa, Valencia y Tarragona. . . . . | 33,30                  |
| TOTAL. . . . .                         | <u>271,50</u>          |

| COMPARACIÓN                          | Millones<br>de pesetas |
|--------------------------------------|------------------------|
| Importe de los presupuestos. . . . . | 650,00                 |
| Idem de las subvenciones . . . . .   | 271,50                 |
| DIFERENCIA . . . . .                 | <u>378,50</u>          |

De donde se deduce que, conforme á presupuestos, deduciendo las subvenciones otorgadas, la Compañía del Norte no ha podido gastar más que 380 millones de pesetas, en números redondos, en los 3.421 kilómetros que tiene en explotación.

La Compañía supone que las líneas expresadas han tenido un coste de 1.407,65 millones, y deduciendo la subvención de 370,80, quedan como gastos líquidos 1.036,85; con lo que tenemos:

|  |               |
|--|---------------|
| Importe de las líneas, según presupuestos. . . . . | 650,00        |
| Idem, según la Compañía . . . . .                  | 1407,65       |
| DIFERENCIA . . . . .                               | <u>757,65</u> |

Veamos de dónde proviene esta diferencia, y la encontraremos en la acumulación de los gastos de aumento de mate-

riales, renovación de vias, edificios y otros, pagados con los productos de las recaudaciones, en la diferencia que existe entre el capital ingresado en Caja y los gastos supuestos, y, por último, en los capitales reconocidos en las fusiones.

Trabajo prolijo sería el de deducir los gastos acumulados por el primer concepto, y solamente se conseguiría con el exámen de todas las Memorias; no así los del 2.º y 3.º que vamos á exponer.

La recaudación líquida supuesta por acciones y obligaciones es de 910 millones de pesetas; los gastos, deducido el importe de la subvención. 1.037; aumento por este concepto, 127 millones de pesetas.

Los aumentos por las fusiones son los que siguen:

|  | Millones<br>de pesetas |
|--|------------------------|
| Línea de Alar á Santander. . . . .     | 36,00                  |
| Alsásua á Barcelona. . . . .           | 124,00                 |
| Castejón á Bilbao. . . . .             | 30,00                  |
| Asturias, Galicia y León. . . . .      | 177,30                 |
| Lérida á Tarragona . . . . .           | 20,00                  |
| San Juan de las Abadesas . . . . .     | 20,00                  |
| Almansa, Valencia y Tarragona. . . . . | 160,50                 |
| <u>SUMA.</u> . . . . .                 | <u>567,80</u>          |

RESUMEN

|  | Millones<br>de pesetas |
|--|------------------------|
| Por acumulación de gastos de aumento de obras, renovación de material en la línea de Madrid á Irún, etc. . . . . | 168,00                 |
| Por diferencia entre los gastos supuestos y la recaudación. . . . .  | 127,00                 |
| Por sumas reconocidas en las fusiones. . . . .   | 567,30                 |
| <u>TOTAL.</u> . . . . .  | <u>862,30</u>          |

| COMPARACIÓN  | Millones<br>de pesetas |
|--|------------------------|
| Diferencia entre lo supuesto gastado por la<br>Compañía y los presupuestos. . . . .  | 757,65                 |
| Importe de acumulación de gastos en la<br>línea principal, diferencia entre los gas-<br>tos supuestos y sumas reconocidas á las<br>apropiaciones y fusiones. . . . . | 862,30                 |
| <u>DIFERENCIA . . . . .</u>  | <u>105,15</u>          |

La diferencia anterior, de cerca de 105 millones, resulta de la que existe entre los gastos supuestos por la Compañía para la línea de Almansa y el capital reconocido á la fusión, y otras de igual clase en las de Lérida á Tarragona, San Juan de las Abadesas, etc.

Como justificación de los principales aumentos supuestos, fijémonos solo en las tres líneas siguientes:

**Alsásua á Barcelona.**

|   | Millones<br>de pesetas |
|---|------------------------|
| Capital reconocido. . . . .   | 212,00                 |
| Líquido importe del presupuesto, dedu-<br>ciendo la subvención. . . . . | 88,00                  |
| <u>AUMENTO. . . . .</u>   | <u>124,00</u>          |

**Asturias, Galicia y León.**

|  | Millones<br>de pesetas |
|--|------------------------|
| Capital reconocido. . . . .  | 376,50                 |
| Subvención del Estado . . . . .  | 159,20                 |
| <u>DIFERENCIA . . . . .</u>  | <u>217,30</u>          |
| Verdaderos gastos hechos por la Compañía<br>del Norte, deduciendo los 60 millones de<br>la subvención. . . . . | 40,00                  |
| <u>AUMENTO. . . . .</u>  | <u>177,30</u>          |

**Almansa, Valencia y Tarragona.**

|  | Millones<br>de pesetas |
|--|------------------------|
| Capital reconocido 220.000 obligaciones, á<br>500 pesetas. . . . .                                     | 110,00                 |
| Idem por transformación de 100.000 accio-<br>nes en obligaciones al 5 por 100 de in-<br>terés. . . . . | 50,00                  |
| Por 100.000 acciones, á seguir la suerte de<br>las del Norte de á 500 pesetas . . . . .                | 50,00                  |
| SUMA . . . . .   | 210,00                 |
| Importe del presupuesto, con la baja de la<br>subvención . . . . .                                     | 49,50                  |
| DIFERENCIA . . . . .   | <u>160,50</u>          |

Veamos ahora si ha sido posible construir con el importe de los presupuestos las líneas de la Compañía, y tomaremos como ejemplo las más modernas construidas por la misma, que son de Segovia á Medina y Villalva á Segovia.

**Línea de Segovia á Medina (Memoria de 10 de Junio de 1882).**

|   | Millones<br>de pesetas. |
|---|-------------------------|
| Por 90 kilómetros, á 70.000 pesetas, de obras de<br>explanación, de fábricas, edificios, etc. . . . . | 6.300.000               |
| Material fijo. . . . .  | 3.993.750               |
| Idem móvil, por comparación, 90 kilómetros á<br>35.000 . . . . .                                      | 3.150.000               |
| SUMAN LOS GASTOS . . . . .  | <u>13.443.750</u>       |
| Deduciendo el importe anterior, del presupuesto<br>que es de. . . . .                                 | 20.122.880              |
| TENEMOS UNA ECONOMIA DE. . . . .  | <u>6.679.130</u>        |

que representa aproximadamente el 34 por 100.

**Línea de Villalva á Segovia (Memoria de 29 de Mayo de 1885).**

|  | Millones<br>de pesetas. |
|--|-------------------------|
| Por 64 kilómetros de explanación, etc., á 180.000 pesetas. . . . . | 11.520.000              |
| Por idem de material fijo, á 40.000 pesetas. . . . .               | 2.560.000               |
| Por idem de id. móvil, á 35.000 idem. . . . .                      | 2.240.000               |
|  | <hr/>                   |
| SUMA . . . . .   | 16.320.000              |
| Importando el presupuesto. . . . .                                 | 21.366.300              |
|  | <hr/>                   |
| TENEMOS UNA ECONOMIA DE. . . . .                                   | 5.046,300               |

que representan el 24 por 100.

De modo que en la línea de Segovia á Medina del Campo, la Compañía obtuvo una economía del 34 por 100, y de 24 en la de Villalva á Segovia, dando, por tanto, un promedio de 29 por 100.

**GASTOS POR KILÓMETRO**

|  |         |
|--|---------|
| Línea de Segovia, con aumento de gastos de concesión de 5.000 pesetas por kilómetro. . . . . | 155.000 |
| Idem de Villalva, id. id. . . . .  | 260.000 |

Como ambas líneas, por las condiciones topográficas del terreno, pueden estimarse como un promedio del terreno recorrido por la línea principal, tomaremos el coste medio por kilómetro para su valoración.

|   | Pesetas.   |
|---|------------|
| Por 90 kilómetros de Segovia á Medina, á 155.000 pesetas. . . . . | 13.950.000 |
| Por 64 id. de Villalva á Segovia, á 260.000 id. . . . .           | 16.640.000 |
|   | <hr/>      |
| SUMA . . . . .  | 30.590.000 |

que dividida por 154, que es el número de kilómetros de las

dos líneas, dá una cantidad poco diferente de 200.000 pesetas por kilómetro, y siendo el número de la línea principal 919, tenemos un importe de 183.800.000 pesetas para coste de la misma; y como los presupuestos importan 198 millones, la economía es de 14,20 millones, es decir, el 7'50 por 100, y teniendo en cuenta que la construcción de las líneas de Villalva á Segovia y Medina se adjudicó sin subasta ni concurso, fácil es, y fundamentado, suponer que el coste de ellas hubiera sido menor que el obtenido sin estas circunstancias.

Es evidente que el Estado no puede tener en cuenta el coste líquido de las obras para la aplicación de la Ley y Reglamento de ferro-carriles en la revisión de las tarifas, ni menos aceptar las cantidades fijadas en las fusiones; sólo los presupuestos, con deducción de las subvenciones otorgadas ha de tener en cuenta para dicho objeto, según expresamos al principio; y como esta cantidad líquida es de 378,50 millones, dicho importe servirá de base para demostrar que la Compañía no puede suprimir las tarifas especiales, antes al contrario, debe rebajar las ordinarias en beneficio del público en tipos que aseguran un interés prudente al capital empleado y lo necesario á la amortización en el tiempo que duren las concesiones.

Los productos líquidos de las líneas, principal, Santander, Barcelona, Bilbao, Almansa, Asturias, Lérida á Tarragona y San Juan de las Abadesas, según la Memoria de 22 de Junio del año anterior, son 49,10 millones, lo que dá un interés de 13 por 100, y como la garantía por el Estado del 5 por 100 de interés y medio por 100 para la amortización, es perfectamente admisible, y con ella se podían sacar á subasta cuantas líneas se quisieran, seguros de que habría Compañías que las solicitaran, la suma que el Norte deba percibir no podrá ser otra que el producto de 378,50 por 5,50, que dá una suma de 20,80 millones, quedando un sobrante de 28,30 millones de pesetas, que según el artículo 49 de la Ley de 23 de Noviembre de 1877 y 27 del Reglamento de 24 de Mayo del 78 deberá destinarse á la baja de

las tarifas en beneficio del interés público, que ha pagado el importe de las subvenciones y anticipos.

El importe total de recaudación es de 86 millones de pesetas; el del sobrante, deducidos los gastos de explotación é intereses necesarios, hemos dicho que resulta ser de 28,30, lo que representa el 32,90 por 100, tipo en que podrían rebajarse las tarifas vigentes extremando las cosas.

En resumen, baste decir que una Compañía que obtiene el 13 por 100 para intereses y amortización, pretende otros auxilios en un país, en que la crisis es profunda.

**(Anuario de 1891).—Líneas que producen  
más de 7.500 pesetas liquidas.**

|   |                  |            |        |       |
|---|------------------|------------|--------|-------|
| Mediodía . . . . .                          | 2.693'136        | kilómetros | 13.000 | ptas. |
| Norte . . . . .                             | 3.409'330        | id.        | 15.400 | »     |
| Andaluces . . . . .                         | 1.052'247        | id.        | 8.700  | »     |
| Tarragona, Barcelona y<br>Francia . . . . . | 600'000          | id.        | 16.500 | »     |
| Langreo . . . . .                           | 51'469           | id.        | 13.000 | »     |
| Compañía del Este . . . .                   | 87'626           | id.        | 10.750 | »     |
| <b>TOTAL . . . . .</b>                      | <b>7.893'808</b> |            |        |       |

Los kilómetros explotados son 10.306'243; de los que 1.180'921 de las líneas de Medina á Zamora y de Orense á Vigo, Madrid á Cáceres y Portugal, Medina á Salamanca, Zafra á Huelva y Salamanca á la frontera portuguesa, Torralba á Soria, merecerían auxilio del Estado; y 1.231'514 son de Compañías mineras, particulares, corporaciones, ferro-carriles de via estrecha y otros no subvencionados.

**RESUMEN**

|   | Kilómetros.       |
|---|-------------------|
| Ferro-carriles que deben rebajar las tarifas. . . . .                       | 7.893'808         |
| Idem que deben ser auxiliados. . . . .                                      | 1.180'921         |
| Idem en Compañías mineras, económicos, de<br>corporaciones y otros. . . . . | 1.231'514         |
| <b>TOTAL.</b> . . . .   | <b>10.306'243</b> |

**Indicaciones acerca del proyecto de ley de auxilios  
á los ferro-carriles.**

Con el artículo 2.º del proyecto de ley de auxilios, teniendo en cuenta que el importe de las mercancías que reúnan las condiciones exigidas para obtener la baja del 10 y 20 por 100, en vista de las Memorias de las Compañías y del Gobierno son 25 y 2,50 millones respectivamente, á los que comprenden los beneficios para el público, serán de 3,00 millones de pesetas al año, en los que se beneficien y en los dos que es obligatorio para las Compañías darán una suma de 6; después veremos hasta qué punto resulta este beneficio ilusorio.

Pasando por alto los artículos 3.º, 4.º, 5.º y 6.º, que son inadmisibles porque sus efectos constituirán un modo especial de legislar, con desconocimiento absoluto de lo que las leyes significan, pasemos á ocuparnos del artículo 8.º que establece un derecho de registro para las Compañías, á grande y pequeña velocidad.

En la Memoria del Gobierno de 1891, se consignan los datos siguientes, que nos servirán de base para nuestros cálculos.

**Billetes expedidos para viajeros y su importe.**

|                       |            |         |                  |
|-----------------------|------------|---------|------------------|
| De 1.ª clase. . . . . | 1.615.086  | Importe | 14.000.000 ptas. |
| De 2.ª idem. . . . .  | 3.822.401  | id.     | 12.750.000 id.   |
| De 3.ª idem. . . . .  | 22.424.916 | id.     | 33.250.000 id.   |



## MERCANCÍAS Á GRAN VELOCIDAD

---

Recaudación de todas clases. . . . . 14.000.000 ptas.

### PEQUEÑA VELOCIDAD

---

Número de toneladas. . . . . 12.250.508  
 Importe de las tarifas. . . . . 130.000.000 ptas.

por su clase de mercancías se dividen en

4.750.000 toneladas de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> clase.

7.500.000 toneladas de las demás.

### POR SU RECAUDACIÓN

---

|   | <u>Pesetas.</u>    |
|---|--------------------|
| Las 4.750.000 á 17,10 pesetas tonelada. . . . . | 81.225.000         |
| Las 7.500.000 á 6,50 id. id. . . . .            | 48.750.000         |
| <b>SUMA.</b> . . . .                            | <b>129.975.000</b> |

---

El promedio aparente de los derechos de registro en los billetes de viajeros es para los

De 1.<sup>a</sup> clase. . . . . 1,73 ptas.  
 De 2.<sup>a</sup> idem. . . . . 1,15 id.  
 De 3.<sup>a</sup> idem. . . . . 0,17 id.

Teniendo en cuenta el precio á que resultan los billetes vendidos, así como los que se expiden á mitad, cuarta parte y de temporadas de baños, hemos obtenido nosotros los promedios siguientes:

En 1.<sup>a</sup> clase. . . . . 1,30 pesetas por billete.  
 En 2.<sup>a</sup> idem. . . . . 0,48 id. id.  
 En 3.<sup>a</sup> idem. . . . . 0,12 id. id.

El número de expediciones á gran velocidad, que pagarían

derechos de registros, los apreciamos en vista de los datos tomados, en 1.250.000.

En pequeña velocidad tomaremos el número de expediciones por el de toneladas; ello influye poco en el resultado de los cálculos, dada la cuantía de los derechos de registro en esta clase de mercancías.

En vista de lo expuesto, apreciaremos las cantidades por derecho de registro del modo siguiente:

### VIAJEROS

|   | <u>Pesetas.</u>     |
|---|---------------------|
| 1.615.086 viajeros de 1. <sup>a</sup> á 1,30 pesetas. . . . . | 2.098.611,80        |
| 3.822.401 id. de 2. <sup>a</sup> á 0,48 id. . . . .           | 1.834.752,48        |
| 22.424.916 id. de 3. <sup>a</sup> á 0,12 id. . . . .          | 2.690.989,92        |
| <b>DERECHOS DE REGISTRO DE VIAJEROS . . . . .</b>             | <b>6.624.354,20</b> |

### MERCANCÍAS Á GRAN VELOCIDAD

|   |              |
|---|--------------|
| 1.250.000 expediciones en gran velocidad á<br>1,00 pesetas. . . . . | 1.250.000,00 |
|---|--------------|

### PEQUEÑA VELOCIDAD

|   |                     |
|---|---------------------|
| Por 4.750.000 expediciones á 0,40 pesetas. . . . .        | 1.900.000,00        |
| Por 7.500.000 id. á 0,10 id. . . . .                      | 750.000,00          |
| <b>DERECHOS DE REGISTRO EN PEQUEÑA VELOCIDAD. . . . .</b> | <b>2.650.000,00</b> |

### RESUMEN DE LOS DERECHOS DE REGISTRO

|   |                      |
|---|----------------------|
| Por viajeros. . . . .                         | 6.624.354,20         |
| Transportes á gran velocidad. . . . .         | 1.250.000,00         |
| Idem á pequeña idem. . . . .                  | 2.650.000,00         |
| <b>TOTAL DE DERECHOS DE REGISTRO. . . . .</b> | <b>10.524.354,20</b> |

### DERECHOS DE CARGA Y DESCARGA

|  |                      |
|--|----------------------|
| 500.000 toneladas á gran velocidad, á 5 pesetas. . . . .   | 2.500.600,00         |
| 4.750.000 idem á pequeña velocidad, de 1. <sup>a</sup> y 2. <sup>a</sup> clase, á 3 pesetas una. . . . . | 14.250.000,00        |
| 7.500.000 idem de id. de las demás clases, á 1 peseta . . . . .  | 7.500.000,00         |
| Por carruajes, caballerías, ganados, etc. . . . .  | 1.000.000,00         |
| <b>TOTAL.</b> . . . . .  | <b>25.250.000,00</b> |

### DERECHOS DE MANIOBRAS

Apreciando en 0,75 pesetas el promedio de este impuesto, que, aunque no lo explica, será por cada tonelada, tendremos 12.500.000 toneladas, que importarán . . . . .

|   |                     |
|---|---------------------|
|   | 9.187.500,00        |
| <b>TOTAL DE ESTOS DERECHOS.</b> . . . . . | <b>9.187.500,00</b> |

### RESUMEN GENERAL

|   |                      |
|---|----------------------|
| Derechos de registro. . . . .                     | 10.524.354,20        |
| Idem de carga y descarga. . . . .                 | 25.250.000,00        |
| Idem de maniobras. . . . .                        | 9.187.500,00         |
| <b>IMPORTE DE LA NUEVA RECAUDACIÓN.</b> . . . . . | <b>44.961.854,20</b> |

Como el promedio que á las líneas les queda de plazo es de unos 67 años, tenemos que el importe de las concesiones á las Compañías es de 67 por 44.961.854 pesetas. . . . .

|  |                      |
|--|----------------------|
|  | 3.012.444.218        |
| Las concesiones de las Compañías en dos años para varios productos de primera necesidad, importan 2 por 3.000.000. . . . . | 6.000.000            |
| <b>LÍQUIDO EN FAVOR DE LAS COMPAÑÍAS</b> . . . . .   | <b>3.006.444.218</b> |

En números redondos se regalaría á las Compañías la enorme cifra de 3.000 millones, sacados de los contribuyentes; véase si esto es posible en las condiciones de miseria en que el país se encuentra, y teniendo en cuenta además que hay Compañías que obtienen el 13 por 100 de interés del dinero verdaderamente empleado en sus obras.

Los efectos del artículo 9.º lo tienen aplicado ya algunas Compañías para atraer viajeros, pues dado lo elevado de las tarifas ordinarias, los obreros tienen economía, haciendo el viaje á pié, como se demuestra del modo siguiente, fácil de comprobar:

De Lugo á Madrid, por ferro-carril, el coste de los 711 kilómetros de recorrido es de 36,55 pesetas.

Por carretera hay 506 kilómetros, en los que se emplean unos doce dias, á 1,50 pesetas, y cuenta que ya se alegrarían los pobres obreros de disponer de esa cantidad para gastos: con 18 pesetas, menos de la mitad de la tarifa ordinaria, hacen el viaje; esto obligó á la Compañía del Norte á conceder una tarifa especial para los segadores, más baja que la ordinaria, pues sólo así podían los obreros aceptar tales comodidades; de modo que el artículo 9.º es una concesión de las Compañías, que resulta nula.

Para terminar, haremos notar que la rebaja que establece el artículo 2.º se convierte en aumento de otra suma igual por los derechos de registro, carga y descarga y de manobras, que importan doble que la baja, según puede demostrarse fácilmente.

### **PRÓRROGA DEL PLAZO DE CONCESIÓN**

Pasemos ahora á hacer un cálculo aproximado del beneficio que ha de reportar á las Compañías el aumento de duración de los plazos de las concesiones.

Fácil es deducir la cuantía de este aumento si se tiene en cuenta que la cantidad líquida que á todas las Compañías queda de ingresos es de unos 130 millones al año. Las líneas principales cuentan unos 40 años de existencia, que-

dándoles, por tanto, 60 años de disfrute de los beneficios de concesión. Basta la enunciación de estos dos datos para que se comprenda que, por pequeño que sea este aumento, el Estado regalaría á las Compañías una cifra enorme.

Concretando por Compañías, tendríamos los siguientes:

INGRESOS A COSTA DEL ESTADO POR AÑO (1)

|   |                    |          |
|---|--------------------|----------|
| Mediodía . . . . .                      | 35.000.000         | pesetas. |
| Norte. . . . .                          | 50.000.000         | »        |
| Andaluces. . . . .                      | 9.000.000          | »        |
| Tarragona, Barcelona y Francia. . . . . | 10.000.000         | »        |
| <u>TOTAL. . . . .</u>                   | <u>104.000.000</u> | »        |

Y cuenta que omitimos las demás Compañías, porque tienen poca importancia, comparando sus ingresos líquidos con los que obtienen las que dejamos anotadas.

En diez años se regalarían, pues, á dichas Compañías, 1.040 millones de pesetas; en quince años, 1.560 millones de pesetas, y en veinte años 2.080 millones de pesetas.

No debe, por último, perderse de vista que, atendiendo al progresivo aumento de los ingresos de año en año, las cantidades que quedan anotadas se habrán duplicado, quizá con exceso, al finir los sesenta años que restan para la terminación de los plazos de concesión. De modo que, en realidad, por cada año que se aumente á dicho plazo, el Estado auxiliará á las cuatro Compañías citadas con una suma poco diferente á 210 millones de pesetas por año, suma que hay que añadir á los 3.000 millones que, según hemos dicho, se les viene á conceder por virtud de la ley de auxilios.

Madrid 1.º de Marzo de 1895.

Juan Cañellas.

(1) Anuario de 1891.

Elaborado en el mes de mayo de 1950 en el Estado de Costa Rica. Este documento es propiedad del Estado y no debe ser reproducido sin el consentimiento expreso de la Autoridad competente.

### RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA ENCUESTA


|              |             |
|--------------|-------------|
| 1. Ingresos  | 100.000.000 |
| 2. Gastos    | 85.000.000  |
| 3. Excedente | 15.000.000  |
| 4. Total     | 100.000.000 |

El presente informe tiene por objeto dar a conocer los resultados de la encuesta realizada en el mes de mayo de 1950 en el Estado de Costa Rica. Los datos obtenidos se refieren a los ingresos y gastos de las entidades públicas y privadas que participan en el desarrollo de la actividad económica del país.

Los ingresos totales ascienden a 100.000.000, correspondiendo a los impuestos 60.000.000, a las contribuciones 20.000.000 y a los otros recursos 20.000.000. Los gastos totales ascienden a 85.000.000, correspondiendo a los salarios 40.000.000, a los intereses 15.000.000, a los alquileres 10.000.000 y a los otros gastos 20.000.000.

El excedente de 15.000.000 representa el resultado positivo de la encuesta, el cual puede ser utilizado para el desarrollo de la actividad económica del país.

Estado de Costa Rica



# OPINIÓN OFICIAL



En la sesión del Senado del viernes 3 de Mayo del año actual, se suscitó un interesante debate sobre las tarifas de ferro-carriles, que tiene verdadera importancia.

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento D. Alberto Bosch, expresó la opinión del Gobierno sobre materia tan grave, y nos parece muy oportuno, por ello y dada la índole de este trabajo, transcribir lo expuesto en dicha sesión, que es lo siguiente:

## SENADO

---

*Presidencia del Excmo. Sr. D. Eugenio Montero Rios.*

EXTRACTO DE LA SESIÓN CELEBRADA EL VIERNES  
3 DE MAYO DE 1895.

«El Sr. Ministro de **Fomento**: Sres. Senadores: en la sesión de anteayer, es decir, en la sesión del miércoles, el Senador Sr. Cuesta y Santiago tuvo á bien dirigir al Gobierno de S. M., y especialmente al Ministro de Fomento, algunas preguntas relacionadas con la grave y delicada cuestión de las tarifas de ferro-carriles. Voy á tener el honor de manifestar á S. S. cuáles son, acerca de este asunto, las opiniones, y más todavía que las opiniones, los propósitos del Gobierno.

No entraré de lleno en un debate que pudiéramos calificar de incidental, puesto que se suscita con motivo de una pregunta en el exámen de todos los pormenores que se refieren á las tarifas de los ferro-carriles; me concretaré á las preguntas expuestas por el Sr. Cuesta y Santiago, y á aquellos propósitos del Gobierno más congruentes á dichas preguntas.

Es en efecto (en eso estoy enteramente conforme con su señoría) este problema de los transportes ferroviarios uno de los más importantes, no ya del orden económico, sino hasta del orden político.

Hace ya tiempo que han cambiado á la vista de todo el mundo las corrientes de la economía; desde cincuenta años acá ha estado muy en boga el sistema de la economía política clásica, y con este sistema todas las consecuencias, en mi juicio tristísimas, del librecambio; pero ya de algún tiempo á esta parte esa corriente ha cambiado de dirección, y lo cierto es que la mayor parte de los hombres políticos blasonan de proteccionistas; y aun aquellos que en alguna ocasión se han presentado como librecambistas radicales, cubren su radicalismo con una palabra nueva y de sentido algo dudoso: la palabra oportunismo.

Sea de esto lo que fuere, es indudable que todos hablamos á cada paso de la conveniencia de adoptar medidas protectoras, desde luego para las industrias necesarias, desde luego también para las industrias convenientes, y sólo nos consideramos exentos de aplicar medidas protectoras ó dispensados de aplicarlas á aquellas industrias que pudiéramos calificar de exóticas, en el sentido de que no hay manera de que tomen carta de naturaleza en nuestro país; y no solamente estamos conformes la mayor parte de los hombres políticos (claro es que no todos, pero en mayor ó menor medida en esto de la protección la mayor parte), sino que creo yo que estamos conformes también en que los dos instrumentos más eficaces, y tal vez los dos instrumentos únicos para proteger el trabajo nacional, y con el trabajo nacional la



agricultura y la industria, son el Arancel y la tarifa, y estoy por añadir, y en esto me parece que también me encontraré de acuerdo con el Sr. Cuesta y Santiago, que más todavía la tarifa que el Arancel, por la sencilla razón de que la tarifa es menos artificial que el Arancel y obra de una manera más continua sobre el precio de los productos de la riqueza nacional, hasta tal extremo, que todas las obras de carácter arancelario que adoptara un Gobierno podrían ser ineficaces y caer por tierra si no se tuviera muy en cuenta cuanto afecta á las tarifas de los ferro-carriles, que por sí solas serían bastantes para destruir toda la obra protectora que se quisiera implantar por medio de los derechos arancelarios.

Ahora bien: conformes en esto, conformes en la importancia del problema, habrá que abordar ya el problema mismo, el problema en su esencia. Yo he leído las palabras que pronunció aquí el Sr. Cuesta y Santiago y que constan en el *Diario de las Sesiones*; esas palabras van acompañadas de razonamientos sobrios; como suelen ser los de S. S., y de dos estados que corroboran la tesis que S. S. se propuso mantener en la sesión del miércoles. La imprenta ha sido despiadada con el Sr. Cuesta y Santiago, porque ha destrozado completamente con erratas muy curiosas y deplorables los razonamientos de S. S., al menos los razonamientos que arrancan del segundo de sus estados; porque en este estado la columna quinta ha pasado á ser columna tercera y la tercera columna quinta; y con esto resultan dislates como el de llamar kilogramo á lo que es kilómetro, y el aplicar números kilométricos á los kilogramos á que se refiere el estado. Dígolo esto para que las palabras que yo he de pronunciar y que figuran naturalmente en el *Diario de las Sesiones*, no parezcan para quien las lea inoportunas frente á frente ó al lado del segundo de los estados numéricos que presentó S. S.

¿Cuál es la síntesis de los argumentos del Sr. Cuesta y Santiago? ¿Cuál es la síntesis de sus observaciones para no

molestar demasiado á la Cámara y no seguir una por una sus palabras ni sus cifras? Plantea S. S., como antes dije, con brevedad, pero al cabo plantea, los problemas más delicados de la economía ferro-viaria. Empieza S. S. por plantear y hasta por pedir, aunque no lo haya hecho de una manera explícita, lo que se denomina la unificación de las tarifas. ¿Y qué es la unificación de las tarifas? Es la pretensión de que cada materia, cada mercancía, cada producto pague lo mismo en todas las líneas por tonelada y por kilómetro; y yo, en general, no soy partidario de la unificación de tarifas, por la sencillísima razón de que la tarifa, ó no es nada, ó es una cifra arbitraria, una cifra calculada para que el interés de los capitales invertidos en la construcción de los ferro-carriles sea proporcional á esos capitales mismos; para que esté en armonía ó sea remunerador, en una palabra, de esos capitales.

¿Y cómo se ha de admitir entonces el sistema de la unificación de tarifas? ¿Cómo se quiere que se pague una cantidad constante por tonelada y por kilómetro, si el precio, si el coste de la construcción de cada ferro-carril es, no solo esencialmente distinto, sino que también lo es el coste de la explotación?

Por eso, en términos generales, yo no soy partidario del sistema de unificación de las tarifas, así como tampoco lo soy de aquél á que indirectamente alude el Sr. Cuesta y Santiago, y que de una manera técnica se denomina el sistema kilométrico. Frente á frente de este sistema sostengo las ventajas del sistema diferencial: y esta no es solo una opinión mia, sino que es una opinión grandemente discutida y aceptada por todos los Ingenieros que se han ocupado de estos asuntos. Ahora, recientemente, una de las personas más entendidas en esta materia, el Ingeniero Sr. Loria, en repetidas conferencias habidas en el Colegio de Arquitectos y de Ingenieros de Milán, ha demostrado que sería verdaderamente absurdo y peligroso el sistema kilométrico, y que no puede emplearse más que el sistema diferencial, si se

tiene en cuenta los razonables beneficios de las Compañías, y más que esto, sobre todo, los intereses públicos.

Y la cuestión es muy sencilla. Podríamos aceptar el sistema kilométrico si el coste ó los gastos del transporte fueran rigurosamente proporcionales al peso y á la distancia; pero no sólo no lo son, sino que, lejos de ser el coste de los transportes proporcional á la distancia y al peso, disminuye por unidad á medida que aumentan las unidades de transporte, y á medida que aumenta la distancia á que estas unidades deben ser transportadas.

Por esto se explican ciertos fenómenos que á primera vista sorprenden; y por esto se explica el hecho que sintetiza todas las observaciones del Sr. Cuesta de que la tonelada de trigo cueste en su transporte desde Salamanca á Barcelona 0,20 pesetas por kilómetro, y la misma tonelada de trigo cuesta en su transporte desde Valladolid 0,03.

Es esta ley, después de todo, la ley que se llama en economía práctica la ley de las masas, y lo que el vulgo dice y repite á cada paso cuando se dá cuenta de que las cosas al por mayor cuestan menos que las cosas al por menor.

Por eso soy yo partidario, y repito, que no yo, que esto tendría escasa importancia, sino todas las personas que vienen ocupándose de estos asuntos, no del sistema kilométrico para la determinación de las tarifas, sino del sistema diferencial, cuyo sistema tiene una ventaja desde el punto de vista de los intereses públicos, cual es que él aumenta el radio de acción de los productores y de los consumidores, y que bajo el punto de vista de los intereses de los consumidores destruye uno á uno los monopolios locales.

Después de estas observaciones, que más bien que contradecir las del Sr. Cuesta y Santiago vienen en su apoyo, como S. S. comprenderá cuando yo más adelante exponga esta misma doctrina desde otro punto de vista, he de añadir algunas otras.

Es verdad que á propósito de estos asuntos se duelen muchas personas que de ellos tratan, de la competencia ruinosa

que se están haciendo á la hora presente las Compañías de ferro-carriles, y que sobre todo se hacen las Compañías de los ferro-carriles del Norte y la de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.

Yo lamento, como el que más, desde mi criterio proteccionista, todos los desórdenes y anomalías que arrancan y no pueden menos de arrancar, de la competencia exagerada; pero como procedente para cuando estos asuntos se estudien de una manera detenida, permítaseme que haga observar que esa competencia no es ruinoso para los agricultores y para los industriales, sino provechosa para ellos; que en todo caso será ruinoso para los accionistas. Y permítaseme que haga notar de una manera muy especial á nuestro amigo y compañero el Sr. Cuesta y Santiago, que tan de cerca sigue las vicisitudes por que pasa la ley de los transportes en lo que afecta principalmente á los trigos, que de esa competencia la industria del transporte del trigo, sale altamente beneficiosa en estos momentos, (*El Sr. Cuesta y Santiago: Si fuera para todos igual.....*) Voy á eso. Qué sucedería si la Compañía de los ferro-carriles del Norte aplicara al transporte del trigo, pongamos un ejemplo concreto, del trigo que se cosecha en Valladolid, sus tarifas generales?

Pues aplicando la tarifa general, la que estaria dentro de la más perfecta legalidad, la tonelada de trigo costaría en su transporte desde Valladolid á Barcelona 124'19 pesetas, y ahora cuesta 27 pesetas; es decir, en virtud de esa competencia, por otros motivos desagradable y lastimosa, recibe un provecho el productor agrícola, recibe un provecho el productor de cereales, recibe un provecho el productor de trigos, que asciende nada menos, cuando se trata del transporte de Valladolid á Barcelona, que es el ejemplo que he expuesto ante la Cámara, de 97 pesetas y 19 céntimos por tonelada.

Esto en lo que se refiere á los tarifas generales: porque para que todo sea anómalo en estos asuntos y confunda algún tanto á los que los examinan de una manera superficial,

resulta un tecnicismo impropio. Divídense las tarifas, como sabe mejor que nadie el Sr. Cuesta y Santiago, en generales, legales y especiales. Háblase primero en la ley de las tarifas legales y después de las generales y especiales.

No parece al decir esto sino que las tarifas generales y las especiales no sean legales; y además al hablar de tarifas legales no les dá el nombre exacto, que sería, para que todos nos entendiéramos, el de tarifas máximas.

Pero dejando ya este detalle aparte; abandonando cuanto pudiera decirse acerca de las tarifas legales y de las tarifas generales, y viniendo á las especiales, ¿qué es lo que el Gobierno puede hacer frente á frente de las tarifas especiales, que en algunos casos perjudican mucho á determinadas localidades de nuestra pátria muy dignas de la atención del Gobierno? Pues el Gobierno de S. M. en esta materia no tiene por la legislación vigente más que la facultad del veto. Proponen las Compañías las tarifas especiales: pasan esas tarifas á informe de las respectivas divisiones; vienen con sus informes á la Dirección de Obras públicas; las examina el Negociado, las examina la Dirección, y el Ministro en último caso tiene la facultad del veto; pero del veto ¿de qué manera? ¿Del veto cuando cree el Ministro que se perjudican los intereses de una región ó de una comarca determinada? Nó; eso no lo dice la ley: la ley dice que tiene el Gobierno, representado por el Ministro de Fomento, el veto cuando estime que esas tarifas especiales perjudican los intereses generales de la Nación española. Por eso es tan difícil el análisis y la discusión de este asunto; porque cuando se presenta al Ministro una tarifa especial para que pueda ejercitar el derecho del veto, lo que tiene que examinar es, no si aquella tarifa favorece á una localidad determinada y perjudica á otra, sino si esa tarifa perjudica á los intereses generales de la Nación.

Con esto podría yo dar por terminada mi contestación al Sr. Cuesta y Santiago, si no estimara á S. S. tanto como lo estimo, si no considerase á la Cámara tanto como la consi-

sidero, y, sobre todo, si no estuviera resuelto ahora, como en todas ocasiones, á manifestar de una manera explícita cuál es el pensamiento del Gobierno en esta materia y en todas aquellas en que haya de ocuparse.

Las consideraciones que acabo de exponer demuestran que la cuestión de las tarifas de los ferro-carriles es una cuestión de interés general que no puede resolverse á la luz de un criterio particular ó local; que hay que abordarla en todo su conjunto, y que tal vez, tal vez para que la resolvamos con acierto, habría que modificar la legislación vigente.

Este es un asunto que se está discutiendo ahora por publicistas de mucho crédito. Hay quien opina que el Gobierno de S. M., por medio de un Real decreto que arrancara del artículo 35 de la ley de Ferro-carriles del año 55, podría abordar con perfecto derecho y en su conjunto las árdidas y difíciles cuestiones que se refieren á las tarifas de ferro-carriles; hay en cambio quien opina que esto sería peligroso ó ilegal, porque si bien la ley de Ferro-carriles del año 55 es una ley general, no dejan de ser leyes las de concesión de los diferentes ferro-carriles que después de la ley del año 55, han ido extendiéndose por el territorio de la Península.

Se presenta aquí, pues, una cuestión de derecho que yo abordaría, porque es de mi deber abordar todo lo que pertenece á mi competencia oficial, pero que no abordo ahora por una razón que creo que los Sres. Senadores comprenderán con su competencia indispensable en esta y en todas las materias, y es que yo no podría abordar este asunto (perdóneme, pues, el Sr. Cuesta y Santiago que no lo aborde en este sentido generalísimo), en primer lugar por cortesía al Gobierno que nos ha precedido en este banco, y en segundo lugar, lo que es más importante que esto, por respeto al Congreso de los Sres. Diputados. Este problema, considerado en conjunto como yo lo considero en la segunda parte de la contestación que á S. S. dirijo, fué abordado por el Gobierno de S. M. anterior al que en estos momentos ocupa este banco, y en Junio de 1894 se presentó una ley, que ya

no se llamará como la de 1892 de auxilio á las Compañías de ferro-carriles, sino una ley fijando las condiciones para estudiar los auxilios que pueden prestarse á las Compañías, en cuya ley se abordan, no sólo algunos problemas como el de los ferro-carriles secundarios, el de ciertas carreteras y otros íntimamente ligados con los ferro-carriles, sino el mismo problema de las tarifas, en sus artículos 1.º y 3.º

Es, por tanto, este asunto un problema que está sometido al Congreso de los Sres. Diputados: no me creo, pues, en el caso de abordarlo en toda su integridad; al menos no podría abordarse en esta forma frente á frente de una proposición de ley, de un proyecto de ley, y mucho menos de un decreto.

Claro es que si los Sres. Senadores sobre esta materia hacen preguntas ó dirigen excitaciones al Gobierno ó plantean una interpelación, por deferencia contestará lo que estime oportuno.

¿Quiére esto decir que el Gobierno esté ó deje de estar conforme con el proyecto de ley sometido al Congreso? En ninguna manera. Esta es una cuestión libre, técnica, que está por encima de los partidos; es una cuestión nacional que á todos afecta por igual. El Congreso la estudiará, la Comisión emitirá el oportuno dictámen, allí se modificará si es que se proponen modificaciones, en su dia vendrá al Senado, esté podrá y deberá estudiarlo, y entonces y siempre el Gobierno de S. M. estará á disposición de todos los señores Senadores.

**El Sr. Cuesta y Santiago:** Ya habeis oido la contestación que me ha dado el Sr. Ministro de Fomento. No puedo menos de estar conforme con S. S. en cuanto se refiere á la verdadera protección á la industria y al comercio y agricultura nacionales. Tengo una íntima satisfacción al ver que el señor Ministro aprecia como yo la importancia grandísima que tiene la cuestión de los trigos. Esta cuestión puede influir de tal modo sobre la riqueza del país, que puede decirse que es tan importante como la de los Aranceles.

Debo manifestar al Sr. Ministro, que yo no me he quejado

de que las Compañías suban ó bajen sus tarifas dentro de la ley: Me he quejado de otra cosa, y he preguntado al Gobierno qué medios piensa adoptar para que cese el abuso que cometen las Compañías al hacer pagar de distinto modo á unos que á otros en una misma línea, en un mismo punto y en una misma mercancía.

No puedo menos de lamentar, como dije el otro día, que siendo por la Constitución todos los españoles iguales ante la ley, hayan venido las Compañías de ferro-carriles á demostrar lo contrario, puesto que de ellas depende cambiar las condiciones de aquéllos, estableciendo en unos casos unos precios de transporte muy equitativos y en otros tarifas onerosas.

El Sr. Ministro de Fomento habrá visto en el estado que dí el otro día, aunque no está bien impreso y no resulta con toda la necesaria claridad, que mientras el transporte de la tonelada de trigo de Valladolid á Barcelona cuesta 24 pesetas, la harina procedente de ese trigo, y que no tiene que fabricarse en Castilla, cuesta 40 pesetas; diferencia que no existe en ningún país del mundo.

¿No hay manera de resolver eso? ¿Cómo se han aprobado esas tarifas? Eso equivale á decir que se han hecho tarifas para una región, para un comercio y para unas personas determinadas, en perjuicio de la mayoría de los españoles.

El otro día dije, y repito hoy, que, de seguir esto así, en un día no lejano se cerrarán todas las fábricas de harinas de Castilla, porque no podemos soportar el pago del doble del transporte de una mercancía que es igual á otra que cuesta la mitad.

Figuraos que desaparecen los ferro-carriles (y no sé si será una ventaja que desaparezcan), y decidme si es posible que el medio de transporte que los sustituya establezca un precio distinto para el trigo y la harina. Y en último caso, el mayor precio debería pagarlo el trigo por ser más difícil su transporte y estar más expuesto á riegos. En el momento en que se abre la pitara de un saco de trigo se derrama todo



éste, en tanto que un saco de harina se abre por completo y no se pierde casi nada. El Sr. Ministro de Ultramar, que me está oyendo, sabe esto tan bien como yo.

Un saco de trigo que se moja sufre las consecuencias de la fermentación, y si un saco de harina cae en un río no se moja más que la capa de encima.

Sin embargo de esto, para las Compañías de ferro-carriles vale 80 por 100 más el transporte de la harina que el del trigo.

¿Quién ha dado autorización para eso? ¿Dónde está la ley que permite que unos españoles sean distintos de los otros y que una región esté completamente á merced de la otra?

Dice el Sr. Ministro de Fomento que me quejo de la desigualdad. Es cierto. Interin la tonelada de harina paga por su transporte de Barcelona á Madrid (700 y pico de kilómetros) 15 pesetas, satisface por el de Valladolid á Barcelona (200 kilómetros) igual cantidad, y no hace mucho tiempo que costaba más, 20 pesetas.

Decidme: ¿es posible que en mano de esas Compañías esté así la fortuna de una región, de una provincia, del comercio, de la industria y de la agricultura? ¿Es posible que esas Compañías dispongan *ab libitum* de la fortuna de los españoles? ¿Es posible que haya un Gobierno que autorice esto? Comprendo que, si la ley de Ferro-carriles autoriza á las Compañías para subir ó bajar las tarifas, será en proporción y para todos igual; pero no se puede consentir la desigualdad. Por lo tanto, es necesario proteger á la agricultura, á la industria y al comercio, y para ello es preciso poner límite á los abusos de las Compañías de ferro-carriles.

Hay quien supone con bastante fundamento que las Compañías de ferro-carriles interesadas en otras Sociedades extranjeras, son las que están explotando á nuestro país; es decir, que en lugar de servir para fomentar nuestra riqueza, sirven para acabar con ella. ¿Qué adelantamos con pedir protección y que el Gobierno se halle animado de estos mismos sentimientos, si estamos en manos de esas Compañías que de tal modo nos explotan?

Prácticamente os diré una cosa: el transporte de una tonelada de géneros coloniales ó de cacao, cuesta menos desde Burdeos á Madrid que desde Valladolid, Bilbao ó Santander á Madrid. Me diréis que el movimiento mercantil de la industria, la riqueza bancaria y todo lo que produce este movimiento vá desde Madrid á Burdeos; pero ¿es posible que una Compañía extranjera pueda estar autorizada para hacer eso? De ninguna manera.

Ruego, pues, al Sr. Ministro de Fomento que se fije bien en que yo no me quejo de las Compañías, sino de la desigualdad que establecen para los transportes. La Compañía del ferro-carril de Ariza (línea de Madrid á Zaragoza y Alicante) ha establecido una tarifa desde Barcelona á Valladolid de 15 pesetas la tonelada de géneros catalanes, cuando antes pagaban 127 pesetas. ¿Por qué no se hace esa bonificación tratándose de los trigos? Porque no quieren.

Pues bien: estas Compañías son las que se vienen quejando de que no tienen ingresos, y son ellas las que están tirando su fortuna por la ventana; y no solamente la suya, sino que arrojan la fortuna de los españoles desde aquí al extranjero.

El Sr. Ministro de **Fomento**: Respecto á las últimas palabras pronunciadas por el Sr. Cuesta y Santiago, recordaré el dato que antes aduje. En uso de su derecho, alguna Compañía de ferro-carriles ha reducido la tarifa para el transporte de lanas y géneros de este producto; pero también ha habido Compañía que ha rebajado el transporte de los trigos, por los que tanto se desvela el Sr. Cuesta, en términos que las 124'19 pesetas que pudiera costar con arreglo á la tarifa legal, el transporte de la tonelada desde Valladolid á Barcelona, se ha reducido por la Compañía del Norte á 26 pesetas. (*El Sr. Cuesta y Santiago*: Y ¿por qué no se hace lo mismo con la harina?) Esa es una cuestión que corresponde á las atribuciones de la Compañía del ferro-carril del Norte, que, con arreglo á la legislación vigente, hará eso ó dejará de hacerlo, según crea que conviene ó nó á sus intereses y

el Gobierno procederá en esto, como en todo, dentro de la órbita de sus atribuciones.

¿Qué es lo que pide en suma, el Sr. Cuesta y Santiago? (*El Sr. Cuesta y Santiago: Igualdad ante la ley.*) ¿Es que la ley se cumple para unas mercancías y no para otras? No; es que en uso de sus atribuciones, repito, establecen las Compañías aquellas desigualdades del orden económico que creen convenientes, siempre dentro de su derecho y para obtener el mayor beneficio posible.

Pero yo reconozco que este es un asunto complejo que debe plantearse de una manera elevada para que la solución tenga cierta unidad, y eso no puede hacerse sino en virtud de medidas legislativas. Por este motivo he recordado al señor Cuesta el proyecto de ley pendiente ahora de la deliberación del Congreso de los Sres. Diputados.

Aparte de esto existe la legislación, y el Gobierno se atendrá á ella de una manera estricta. Y ¿qué se desprende de esa legislación? Que hay tarifas legales, mejor dicho, máximas, porque eso son las tarifas legales, cifras que determinan como cuadro de precios las Compañías con arreglo á la ley, cifras que no pueden excederse ni por las Compañías de ferro-carriles ni por el Gobierno. Al lado de estas cifras hay algo más: hay una série de condiciones con arreglo al pliego, série de condiciones á que han de someterse en el transporte las Compañías.

Después de las tarifas legales están las generales. ¿Cómo se llega á las tarifas generales? Lo sabe muy bien S. S.: por medio de propuestas hechas por las Compañías al Gobierno; propuestas que no alteran en nada las condiciones del transporte, que no alteran más que la cifra que figura en el cuadro de precios. Se dá cuenta de esas tarifas generales al Gobierno, y si en el término de quince dias el Gobierno no tiene ninguna observación que hacer, rigen. Aparte de las tarifas legales y de las generales están las tarifas especiales, las cuales alteran, no sólo las cifras, sino las condiciones de transporte, poniéndose de acuerdo en cada caso de una manera distinta;

pero, en fin, poniéndose de acuerdo como estiman conveniente á sus intereses el porteador y el cargador. Respecto á esas tarifas especiales no tienen que hacer otra cosa las Compañías más que dar cuenta al Gobierno, previos los informes de la División de ferro-carriles y los demás que estime oportunos la Administración central; el Gobierno aprueba la tarifa especial ó la pone su veto, porque el derecho de veto es el único que tiene; pero veto condicional, puesto que solo puede usarle en el caso de que creyera que la tarifa especial perjudicaba los intereses públicos. Hay, pues, que estudiar en cada caso si una tarifa especial perjudica, no á la localidad ó á una región, sino á los intereses públicos.

Esta es una cuestión árdua y delicada; una cuestión que, por la manera como están planteadas las cosas, no puede ser que ahora aborde el Gobierno, sino siguiendo una de las indicaciones de S. S.; esto es, entablado negociaciones de carácter condicional con las Compañías de ferro-carriles, transigiendo unos y otros, y viendo si se llega á un acuerdo entre esos diferentes intereses, la mayor parte de carácter local y regional, que están siempre por debajo, como es lógico, de los intereses generales de la Nación.

Esta será la actitud del Gobierno y la del Ministro de Fomento, y con esto me parece quedará complacido S. S. Es un criterio general que yo en esta materia, como en todas las que se refieren á los ferro-carriles, ya en el orden constituyente como en el derecho positivo, he de seguir, y que me atreveré á llamar (permitidme la frase porque es mía y tal vez sea inexacta) el sistema de la doble protección: una protección de las Compañías de ferro-carriles, por medio de sus tarifas, al trabajo nacional, á la agricultura, á la industria; es decir, una primera protección que sirva para que en ella se inspiren las tarifas de los ferro-carriles á fin de que éstas protejan al trabajo nacional, la industria y la agricultura; y una segunda protección, muy importante, protección del Gobierno á las Compañías de ferro-carriles para darles todos aquellos medios de acción que necesitan á fin de que, á su vez, pue-

dan convertirse en protectoras, como he dicho, de la industria, de la agricultura y del trabajo nacional.

Por esto llamo yo á este sistema el sistema de la doble proteccion; proteccion de las tarifas de ferro-carriles para la agricultura y la industria, y proteccion del Gobierno á las Compañías de ferro-carriles.

El Sr. **Cuesta y Santiago**: Ya habréis oido, Sres. Senadores, que una de las cosas más necesarias es que todos seamos iguales, que no haya perjuicios para los intereses generales. Pues bien: yo creo que los intereses generales de la Nación están perjudicados porque hay desigualdad entre unos y otros españoles. De esa desigualdad me quejo yo, porque aquí hay una lesión conocidísima contra esos intereses. ¿Por qué un fabricante catalán ha de tener ventajas sobre el fabricante de Castilla, nada más que porque así se les antoje á las Compañías de ferro-carriles? Claro es que en eso hay una lesión para los intereses generales, por esa desigualdad ante la ley que entraña la conducta de las referidas Compañías.

Pueden muy bien las Compañías, como ha dicho el señor Ministro de Fomento, establecer tarifas especiales; pero cuando ha llegado el momento de presentar al Ministro de Fomento una tarifa especial de transporte, según he manifestado antes, del trigo á un precio y de la harina á otro, el Gobierno ha debido decir: «Esto no puede ser; esta es una desigualdad que no se puede tolerar.»

Voy á poner un ejemplo. Esa Compañía de ferro-carriles puede tener una industria harinera en un punto dado, y querer protegerla con perjuicio de los intereses de los demás; pues poniendo el transporte de la harina á Barcelona ú otro puerto á un precio elevadísimo, resultaría que trayendo la harina del extranjero podría venderla en competencia con los fabricantes de Castilla. Esta es la desigualdad de que yo me lamento, y eso es lo que deseo y espero que el Gobierno de S. M., inspirado en un proteccionismo verdad, podrá evitar, porque, si nó, no dejaré de levantarme aquí uno y otro dia mientras las Compañías continúen por ese camino.

Las Compañías han establecido una lucha entre sí, lucha que terminará con la muerte de una de ellas, y el triunfo de la que salga victoriosa nos ha de costar á los españoles muchos disgustos. Si yo fuera Ministro de Fomento ó Gobernación, muy pronto las pondría á raya; me sometería á la ley; pero haría que esta fuese igual para todos, evitando así los disgustos que nos están proporcionando.

El Sr. Ministro de **Fomento**: La desigualdad ante la ley que encuentra el Sr. Cuesta es una desigualdad aparente, al menos en la mayor parte de los casos; es la desigualdad que existiera en la vida social entre dos personas que compraran una misma mercancía ó producto, una al por mayor, y otra al por menor. El que lo comprara al por mayor lo compraría más barato por unidad que el que lo comprara al por menor, y no tendría explicación que se dolieran estas dos personas de la situación que se les había creado diciendo que era desigual ante la misma ley económica.

Nó; éstos son resultados de los fenómenos económicos, de las leyes de la competencia, de cómo se regula el mercado de los precios y de los valores. Fuera del criterio de la libertad, en esto, aunque dentro naturalmente de las leyes constituidas, el Gobierno se mirará mucho (si bien hará toda clase de gestiones confidenciales con las Compañías de ferrocarriles para armonizar los intereses de todos) en tomar medidas que por su parte puedan influir en el precio y valor de los productos que constituyen la riqueza; porque fuera de aquellos precios y valores que se regulan por la libre concurrencia, es peligrosísimo, aunque se pretenda hacerlo por medio del razonamiento y del cálculo, fijar el valor y el precio de los productos naturales, y mucho más de los artículos debidos á la industria.

Pero, en fin, de todo esto nos hemos ocupado el Sr. Cuesta y Santiago y yo; si las medidas que yo adopte y mis gestiones acerca de las Compañías de ferrocarriles no dieran el resultado que todos apetecemos, S. S. me amenaza con que casi todos los días me dirigirá preguntas y me anunciará

interpelaciones. Esto no es para mí una amenaza; esto para mí es un anuncio gratisísimo. Yo parto siempre con el Sr. Cuesta y Santiago, y discuto con él con muchísimo gusto.

Como síntesis de sus últimas palabras, permítaseme que yo añada nada más que las siguientes: que el resultado de mis gestiones y de mis medidas habrá de procurar ser siempre que las tarifas de penetración sean todo lo mayor posible que las tarifas de irradiación, porque esto es lo que corresponde al criterio económico que profeso, que es el mismo que profesa el Sr. Cuesta y Santiago. (*El Sr. Marqués de Hazas pide la palabra.*)

**El Sr. Cuesta y Santiago:** Ante todo debo decir que he oído con mucho gusto las últimas palabras pronunciadas por el Sr. Ministro de Fomento, á saber: que el Gobierno animado de un verdadero criterio proteccionista, procurará hacer que las tarifas de penetración sean lo contrario de lo que han sido hasta ahora. Por de pronto habremos conseguido esa ventaja, porque hasta ahora han sido la mitad que las de irradiación. Reconozco que obrar así obedece á un verdadero espíritu proteccionista, por lo que doy la enhorabuena á S. S. y le felicito.

Ahora dirigiré á S. S. un ruego, y es que, ya que las Compañías de ferro-carriles en su mayor parte se componen de judíos (*Risas*), antes de aprobar una tarifa consulte con una Comisión de comerciantes é industriales á fin de conseguir el mayor acierto.

Sólo me resta decir al Sr. Ministro, y también deseo que los Sres. Senadores lo tengan bien presente, que ínterin que á un fabricante de Castilla, si ha de surtir sus fábricas llevando los trigos de Salamanca, Zamora ó Arévalo, le cuesta nueve céntimos por tonelada y kilómetro, á un fabricante de Cataluña sólo le cuesta el transporte de ese trigo dos céntimos por tonelada y kilómetro. Esta no es igualdad; esto es pagar 400 por 100 más caro que el fabricante de Cataluña el de Castilla, que no tendrá más remedio que dejar de fabricar precisamente aquello mismo que en su región se produce.

El Sr. Ministro de **Fomento**: A fin de ilustrarme todo lo posible, procuraré, como desea el Sr. Cuesta y Santiago, consultar à los comerciantes, industriales y à toda persona competente en la materia de que nos estamos ocupando; claro es, y, no hay para qué decirlo, que he de prescindir en este asunto de los sentimientos religiosos, porque no se trata más que de cuestiones económicas.

El Sr. **Presidente**: El Sr. Marqués de Hazas tiene la palabra, pero la Mesa se la concede à S. S. en la suposición de que la habrá pedido para dirigir alguna pregunta ó ruego al Gobierno, puesto que sobre la contestación que acaba de dar el Sr. Ministro de Fomento à las preguntas del Sr. Cuesta y Santiago no puede hablar S. S., porque el artículo 185 del Reglamento prohíbe que haya discusión acerca de preguntas ya respondidas por los Sres. Ministros. Así, pues, para formular una pregunta ó ruego al Gobierno es para lo que su señoría tiene la palabra.

El Sr. Marqués de **Hazas**: Sr. Presidente, ya soy muy viejo aquí, y sé que con motivo de una pregunta no hay derecho à intervenir, y sólo el Ministro es el que contesta.

Yo habia pedido la palabra para dirigir una pregunta, ó más bien un ruego al Sr. Ministro de Fomento; pero esto no quita para que antes de dirigir el ruego me permita el señor Presidente y el Senado manifieste que he oido con mucho gusto la elocuencia del Sr. Ministro, como la oigo siempre, pero que el fondo de su discurso me ha apenado bastante, y voy à dar alguna razón en demostración de esto.

Nosotros creemos que lo que à las zonas lastimadas salva es la unidad en el recorrido por tonelada y kilómetro, y su señoría ha manifestado que no es partidario de ese procedimiento, y, por lo tanto, no estamos de acuerdo en este principio. También ha manifestado aquí S. S., y yo lo he leido con mucha pena, que el Gobierno nada puede hacer, porque ya sabemos cuáles son las tarifas generales, el máximun de las tarifas, y sabemos también cuáles son las especiales, y cuando las Compañías presentan al Gobierno unas tarifas es-



peciales el Gobierno las estudia, y si no lastiman los intereses generales nada tiene que hacer. ¡Ah! Pero como hay 40 zonas que forman parte de esos intereses generales, éstas tienen que conformarse con que nada se haga, y Santander, por ejemplo, que es una zona importante, no puede continuar como hasta aquí. Y luego diré de paso lo que el Sr. Ministro de Fomento antecesor á S. S. nos contestó, siquiera para calmar un poco los espíritus de los habitantes de aquella zona, que está atravesando verdaderamente una situación violentísima.

Al aceptar esas tarifas dice S. S. que nada puede hacer, pero mi observación es la siguiente: una Compañía de ferrocarriles, que yo creo tiene derecho, y lo hace, de alterar las tarifas en la misma clase de mercancías en el recorrido por tonelada y kilómetro, dá el espectáculo de llegar un cargamento de azúcar y café de América á Santander, y el que lo ha de recibir en Madrid telegrafía á Santander diciendo que no se lo manden, porque vá á dar orden de que lo embarquen con dirección á Barcelona, para desde esta población traerlo á Madrid, teniendo, como tiene, novecientos y pico kilómetros de recorrido y 500 á Santander. Esta población como comprenderá S. S., no puede continuar en la situación en que se halla, y se hace necesario tomar alguna determinación á fin de sacarla de ese triste estado en que hoy vive. Y á propósito de esto me decía el antecesor de S. S.: «Verdaderamente que la situación en que se encuentran Bilbao, San Sebastián y otras provincias es verdaderamente deplorable, y yo me propongo, cuando se presente un proyecto de ley de auxilio á las Compañías, puesto que nada se puede hacer en el derecho que tienen á la clasificación de sus tarifas, buscar una compensación para que esas zonas no queden lastimadas.» Eso es lo que me ofreció el antecesor de S. S. y lo que estamos esperando; pero como S. S. ha hablado aquí en el sentido de desprenderse completamente de ese ofrecimiento, es por lo que yo me he permitido dirigirle este ruego. Nosotros además tenemos otro derecho con la Compañía

del ferro-carril del Norte, y es que, al hacerle la concesión se consigna que no puede alterar tarifa ninguna en el recorrido que perjudique al puerto de Santander; y como hay lenidad por parte de los Gobiernos, como tienen influencia legítima las Compañías, y como aquí se vive como se vive, yo llamo la atención del Gobierno de S. M. y le ruego que, cuando se trate de alguna Compañía de ferro-carriles, estudie primero esas tarifas especiales, y después esa concesión y esa escritura por nosotros otorgada, á fin de ver si hay forma ó modo de que al puerto de Santander se le pueda poner siquiera en condiciones viables.

Este ruego es el que yo quería dirigirle al Sr. Ministro de Fomento para atenuar en algo lo que en su primer discurso ha dicho S. S., y con el objeto de que vea que quedan abandonadas aquellas zonas, que no pueden seguir viviendo como viven.

El Sr. Ministro de **Fomento**: Voy á tranquilizar por completo al Sr. Marqués de Hazas.

Yo no me he ocupado de Santander porque departia con el Sr. Cuesta, y contestaba concretamente á las preguntas que este señor tuvo á bien dirigirme en la sesión del miércoles. Y no sólo contestaba á esas preguntas, unas veces en términos generales y otras concretamente, sino que me ocupaba también de los ejemplos que S. S. habia citado, y que se limitaban á lo que sucede con los transportes de Salamanca y Valladolid que salen para Barcelona, y, por lo mismo, ni de cerca ni de lejos tenia que decir nada respecto á la situación de Santander, población que despierta en mí las más vivas simpatías.

Parece que al Sr. Marqués de Hazas le satisfizo por completo la contestación que hubo de darle en otra ocasión uno de mis dignos antecesores. Pues bien: yo hago mias aquellas palabras de aquel Sr. Ministro de Fomento á que se refiere S. S., y, por lo tanto, si aquellas palabras le satisficieron, las que yo en este momento dirijo á S. S. y al Senado no pueden menos de satisfacerle igualmente.

No es necesario que el Sr. Marqués de Hazas se esfuerze en demostrarnos la abrumadora crisis que pesa sobre el puerto de Santander hace ya muchos años. A estas anomalías me he referido yo, no precisamente hablando de Santander, sino de otras regiones y localidades, y á esto he aludido cuando he manifestado que pensaba celebrar con las Compañías de ferro-carriles cuantas conferencias fueran precisas, y entablar negociaciones officiosas á fin de que cesaran estos disgustos, estos enconos y estas luchas de carácter principalmente comercial, y algunas veces más general, con que tropiezan algunas importantísimas provincias de España.

Pero las luchas se entablan, por desgracia con demasiada frecuencia en el órden económico. Vivimos en medio de una lucha por la existencia, de intereses contra intereses, de consumidores contra productores, de consumidores entre sí, de productores entre sí, y la misión del Estado es armónica, sacrificando en último caso todos los intereses á los generales de la pátria, aunque agotando todos los esfuerzos para que los intereses regionales y principales obtengan toda la protección que necesitan y merecen, que es lo que S. S. pide y lo que yo ofrezco dentro de la órbita de mis atribuciones.

Sobre todo esto se ciernen aquellos peligros que trae consigo siempre la concurrencia, y á que antes he aludido, los cuales están por encima de las atribuciones de los Gobiernos y por encima de las facultades de los pueblos, de las provincias y de las regiones, cosas anormales que llevan consigo la lucha en el seno de las concurrencias, como esas de que ha hecho mérito el Sr. Marqués de Hazas respecto á los productos que se descargan en Santander, y que tienen que dar la vuelta por mar hasta Barcelona. Cosas tan raras como éstas están ocurriendo á cada paso, que lamento, y que repito procuraré remediar sin salirme del círculo de mis atribuciones. Ahora mismo está pasando que las naranjas de Valencia vienen á Madrid, en virtud de estas circunstancias extrañas, dando la vuelta por Lérida y por Miranda, y que los azúcares de Málaga llegan á Madrid dando la vuelta por mar hasta

Lisboa, y viniendo después por el ferro-carril de Lisboa y Extremadura á Madrid.

Todo esto resulta de las combinaciones que en esa lucha que he llamado antes por la existencia sostienen las Compañías de ferro-carriles, y todo ello aconseja estudiar esta cuestión con un gran criterio de unidad, para que, respetando todos los intereses colectivos, resulte presidiendo el interés general de la Nación; cosa tan árdua, como ha apuntado ya el Sr. Marqués de Hazas, que no puede llevarse á efecto sino por medio de medidas legislativas como las que le anunció á S. S. uno de mis dignos antecesores, y como las que yo he citado aquí esta misma tarde cuando empecé á contestar al Sr. Cuesta y Santiago.

Dije más. ¡Si no hay que traerse esa ley! ¡Si la trajo ya el Gobierno anterior! ¡Si está ahora pendiente de la deliberación del Congreso de Sres. Diputados una ley que no se llama de auxilio á las Compañías, sino de condiciones, con arreglo á las cuales deben llevarse á cabo esos auxilios! Esa ley trata de una porción de asuntos con más ó menos oportunidad, pero que yo no he de discutir ahora: de tarifas, de compensaciones, de la manera de ayudar á determinadas provincias ó regiones españolas, etc., etc. ¿No se considera aquella ley bastante completa? La iniciativa de los señores Diputados y de los Sres. Senadores la completará. El buen deseo del Gobierno está y estará siempre al lado de propósitos tan levantados y tan patrióticos como los que ha expuesto esta tarde el Sr. Marqués de Hazas.

El Sr. Marqués de **Hazas**: Yo conozco muy someramente la ley presentada en el Congreso; pero no sé si el Sr. Ministro de Fomento nos indicó antes que no estaba del todo conforme con ella. (*El Sr. Ministro de Fomento*: Que no emitía juicio.) Supongo yo que ya en esta legislatura aquélla no podrá ser ley, razón por la cual á S. S. le queda tiempo suficiente para modificarla en aquello que nosotros vayamos exponiéndole.

Además nos ha expresado S. S. que piensa oír á los cargadores y comerciantes para inspirarse en un criterio más

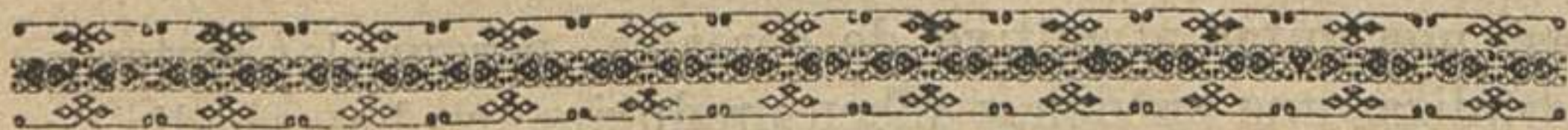
completo, y yo no puedo menos de aplaudir el propósito de su señoría.

Por lo demás, yo me alegro mucho de haber promovido estas explicaciones del Sr. Ministro de Fomento, porque estoy seguro que el efecto, quizás desagradable, que en ciertas zonas pudiera producir el primer discurso pronunciado aquí esta tarde por S. S., ha de quedar desvanecido por la lectura del segundo discurso, toda vez que en él ha indicado su señoría que se hace solidario de las manifestaciones de su antecesor y que se propone estudiar con cuidado la cuestión, procurando la armonía entre todos los intereses.

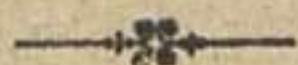
Y termino agradeciéndole en nombre de Santander las frases que á esa provincia ha dirigido S. S.»







## La Exportación en Murcia.



No es posible calcular los frutos de la tierra que podrían exportarse del valle de Murcia con la reducción de las tarifas de ferro-carriles, ni tampoco hasta dónde podría elevarse la importancia de sus cultivos.

Lo que está fuera de toda duda es que la riqueza agrícola del valle del Segura adquiriría un extraordinario incremento, aumentándose el trabajo, el movimiento, la producción y el tráfico, en términos que excederían á toda ponderación.

No hay medida alguna de protección tan eficaz ni tan positiva como la de facilitar la exportación de los productos de la tierra en zonas que, como la que nos ocupa, no tienen otra fuente de riqueza.

Rico y Sinovas, cuya competencia en estas materias es indudable, ha demostrado el profundo error económico que entraña el cultivo de cereales en las zonas agrícolas del Mediodía de España, en las que por el cielo y por el suelo se deben propagar los cultivos intensivos. Y para reforzar más la autorizada opinión del Sr. Rico y Sinovas, bastará consignar el reducido precio de los cereales en los actuales tiempos, hasta el extremo de que su cultivo resulta ruinoso, aun en las tierras de secano, cuyo valor es ínfimo comparado con las de regadío.

Sin embargo de ello, la vega del Segura está dedicada en

casi una mitad al cultivo de cereales, porque las frutas y hortalizas que pueden y deben producirse no hay medio de exportarlas con las excesivas tarifas de ferro-carriles vigentes, y por tanto es imposible su cultivo, originando tan tristes circunstancias la ruina y la emigración de los agricultores.

Han llegado las cosas á un extremo tan lamentable, que urge conjurar el conflicto de la crisis agrícola, abordando de frente la cuestión de las tarifas de transporte, que es la verdadera clave del problema.

Lo demostraremos, entrando de lleno en el principal objeto de este modesto trabajo.

Para ello citaremos primeramente los datos relativos á la exportación agrícola en un año determinado, y después examinaremos las tarifas de ferro-carriles que se aplican para el transporte de los productos agrícolas.

Debemos hacer constar, ante todo, que los datos relativos á la exportación nos ha sido difícil y penoso adquirirlos, pues en las estaciones de los ferro-carriles han opuesto una resistencia invencible para suministrarlos.

Hemos tenido que apelar á los libros de los exportadores y á los de aquellos consignatarios de Madrid, Linares, Bilbao y otros puntos que reciben géneros de la zona de Murcia y que se han prestado á procurarnos las expresados antecedentes.

Ellos dan clarísima idea de lo que podría engrandecerse la agricultura murciana y de la importancia trascendental que entraña el problema que nos ocupa.

Publicamos, pues, los cuadros de exportación de los puntos principales de la vega de Murcia: después iremos acumulando los datos de los demás centros de menos importancia, para llegar á cifras finales que sirvan de base á nuestros cálculos y consideraciones.



**Año 1894.**

Exportación de frutas y hortalizas y otros productos agrícolas  
por la estación del ferro-carril de Murcia,  
según los libros de las Compañías exportadoras.

ENERO

| GÉNEROS                      | KLGRAMOS. | KLGRAMOS. |
|------------------------------|-----------|-----------|
| Frutas y hortalizas. . . . . |           | 131.564   |
| Frutas secas. . . . .        |           | 19.252    |
| Harinas. . . . .             | 96.449    |           |
| Limones y naranjas. . . . .  |           | 270.112   |
| Pimentón. . . . .            | 282.105   |           |
| Legumbres secas. . . . .     | 1.714     |           |
| Conservas. . . . .           | 8.265     |           |
| TOTALES . . . . .            | 388.533   | 420.928   |

FEBRERO

|                               |         |         |
|-------------------------------|---------|---------|
| Frutas y hortalizas. . . . .  |         | 286.682 |
| Idem secas . . . . .          |         | 3.475   |
| Harinas. . . . .              | 70.357  |         |
| Cebada. . . . .               | 7.510   |         |
| Limones y naranjas. . . . .   |         | 432.409 |
| Legumbres secas. . . . .      | 2.364   |         |
| Conservas. . . . .            | 2.327   |         |
| Pimentón. . . . .             | 266.557 |         |
| Frutas secas en g. v. . . . . |         | 3.090   |
| TOTALES . . . . .             | 349.115 | 725.656 |

MARZO

| GÉNEROS                          | KLGRAMOS.      | KLGRAMOS.        |
|----------------------------------|----------------|------------------|
| Frutas y hortalizas. . . . .     |                | 410.660          |
| Idem secas.. . . .               |                | 9.044            |
| Harinas.. . . .                  | 59.393         |                  |
| Limones y naranjas. . . . .      |                | 648.050          |
| Legumbres secas.. . . .          | 4.280          |                  |
| Trigos,. . . . .                 | 21.929         |                  |
| Conservas. . . . .               | 2.453          |                  |
| Pimentón. . . . .                | 213.937        |                  |
| Frutas secas y frescas en g. v.. |                | 5.921            |
| <b>TOTALES. . . . .</b>          | <b>301.992</b> | <b>1.073.675</b> |

ABRIL

|                                  |                |                  |
|----------------------------------|----------------|------------------|
| Frutas y hortalizas. . . . .     |                | 310.477          |
| Idem secas. . . . .              |                | 7.161            |
| Harinas.. . . .                  | 78.840         |                  |
| Limones y naranjas .. . . .      |                | 718.796          |
| Legumbres secas.. . . .          | 3.392          |                  |
| Patatas. . . . .                 |                | 26.662           |
| Conservas. . . . .               | 1.953          |                  |
| Pimentón. . . . .                | 263.405        |                  |
| Frutas y hortalizar en g. v. . . |                | 4.431            |
| <b>TOTALES . . . . .</b>         | <b>347.590</b> | <b>1.067.527</b> |

MAYO

| GÉNEROS                              | KLGRAMOS.      | KLGRAMOS.        |
|--------------------------------------|----------------|------------------|
| Frutas y hortalizas. . . . .         |                | 290.380          |
| Idem secas . . . . .                 |                | 6.213            |
| Harinas. . . . .                     | 70.720         |                  |
| Cebada. . . . .                      | 0.960          |                  |
| Limones y naranjas . . . . .         |                | 450.712          |
| Legumbres secas . . . . .            | 3.103          |                  |
| Patatas. . . . .                     |                | 790.530          |
| Conservas. . . . .                   | 910            |                  |
| Pimentón. . . . .                    | 180.160        |                  |
| Frutas y hortalizas en g. v. . . . . |                | 4.664            |
| <b>TOTALES. . . . .</b>              | <b>255.853</b> | <b>1.542.499</b> |

JUNIO

|                                      |                |                  |
|--------------------------------------|----------------|------------------|
| Frutas y hortalizas. . . . .         |                | 796.071          |
| Idem secas . . . . .                 |                | 3.663            |
| Harinas . . . . .                    | 56.474         |                  |
| Cebada. . . . .                      | 0.825          |                  |
| Limones y naranjas . . . . .         |                | 93.455           |
| Legumbres secas . . . . .            | 1.907          |                  |
| Patatas . . . . .                    |                | 993.298          |
| Trigos. . . . .                      | 10.000         |                  |
| Pimentón. . . . .                    | 161.019        |                  |
| Frutas y hortalizas en g. v. . . . . |                | 35.546           |
| <b>TOTALES. . . . .</b>              | <b>230.225</b> | <b>1.922.033</b> |

NOVIEMBRE

| GÉNEROS                      | KLGRAMOS. | KLGRAMOS. |
|------------------------------|-----------|-----------|
| Frutas y hortalizas. . . . . |           | 46.578    |
| Idem secas . . . . .         |           | 51.131    |
| Harinas. . . . .             | 37.084    |           |
| Centeno . . . . .            | 21.905    |           |
| Limonos y naranjas. . . . .  |           | 188.678   |
| Legumbres secas. . . . .     | 1.711     |           |
| Patatas. . . . .             |           | 27.700    |
| Trigos. . . . .              | 36.113    |           |
| Conservas. . . . .           | 25.229    |           |
| Pimentón. . . . .            | 642.468   |           |
| TOTALES. . . . .             | 764.510   | 314.087   |

DICIEMBRE

|                               |         |         |
|-------------------------------|---------|---------|
| Frutas y hortalizas. . . . .  |         | 23.296  |
| Idem secas. . . . .           |         | 38.393  |
| Harinas. . . . .              | 40.764  |         |
| Limonos y naranjas . . . . .  |         | 222.293 |
| Legumbres secas . . . . .     | 5.464   |         |
| Patatas. . . . .              |         | 7.262   |
| Trigos. . . . .               | 31.891  |         |
| Pimentón. . . . .             | 331.078 |         |
| Frutas secas en g. v. . . . . |         | 1.003   |
| Conservas. . . . .            | 6.256   |         |
| TOTALES. . . . .              | 415.453 | 292.247 |

## RESUMEN—MURCIA

| MESES                   | Otros produc-<br>tos agrícolas. | Frutas y horta-<br>lizas. |
|-------------------------|---------------------------------|---------------------------|
|                         | KLGRAMOS.                       | KLGRAMOS.                 |
| Enero. . . . .          | 388.533                         | 420.928                   |
| Febrero. . . . .        | 348.115                         | 725.656                   |
| Marzo. . . . .          | 301.992                         | 1.073.675                 |
| Abril . . . . .         | 348.590                         | 1.067.527                 |
| Mayo . . . . .          | 255.853                         | 1.542.499                 |
| Junio. . . . .          | 230.325                         | 1.922.033                 |
| Julio . . . . .         | 207.514                         | 1.384.840                 |
| Agosto. . . . .         | 261.886                         | 457.489                   |
| Septiembre . . . . .    | 280.304                         | 206.360                   |
| Octubre. . . . .        | 1.082.673                       | 278.907                   |
| Noviembre . . . . .     | 764.510                         | 314.087                   |
| Diciembre. . . . .      | 415.453                         | 292.247                   |
| <b>TOTALES.</b> . . . . | <b>4.885.748</b>                | <b>9.686.248</b>          |

## 1894

Relación de las frutas y hortalizas exportadas en 1894,  
por la estación del ferro-carril de Blanca, según los  
datos facilitados por las Compañías exportadoras.

| MESES                   | Frutas.       | Agrios.          |
|-------------------------|---------------|------------------|
|                         | KLGRAMOS.     | KLGRAMOS.        |
| Enero. . . . .          | 563           | 224.800          |
| Febrero. . . . .        | »             | 141.889          |
| Marzo. . . . .          | »             | 132.406          |
| Abril . . . . .         | »             | 146.310          |
| Mayo . . . . .          | 1.161         | 88.541           |
| Junio . . . . .         | 20.075        | 60.705           |
| Julio. . . . .          | 30.340        | 60.103           |
| Agosto. . . . .         | 36.670        | 77.397           |
| Septiembre . . . . .    | 3.437         | 29.308           |
| Octubre. . . . .        | 4.221         | 13.113           |
| Noviembre. . . . .      | »             | 340.122          |
| Diciembre. . . . .      | »             | 417.114          |
| <b>TOTALES. . . . .</b> | <b>96.467</b> | <b>1.731.808</b> |

# RESUMEN DE EXPORTACIÓN

1894

| PUNTOS DE EMBARQUE   | Frutas<br>y hortalizas.<br><u>KILÓGRAMOS.</u> | Agrios.<br><u>KILÓGRAMOS.</u> | Otros productos<br>agrícolas.<br><u>KILÓGRAMOS.</u> |
|--|---|-------------------------------|---|
| Murcia. . . . .  | 9.686.248                                     |                               | 4.885.748   |
| Cieza. . . . .   | 142.851                                       | 2.200.479                     |   |
| Beniaján, Cotillas, Alcantarilla, Archena,<br>Ceutí, Lorquí, Alguazas. . . . . | 281.445                                       | 3.481.990                     | 465.120   |
| Blanca. . . . .  | 96.467  | 1.731.808                     |   |
| TOTALES. . . . .   | <u>10.207.011</u>                             | <u>7.414.277</u>              | <u>5.350.868</u>                                    |

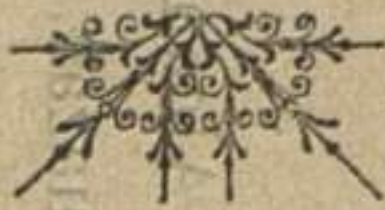
—  
73

## RESUMEN GENERAL

|                                    | <u>KILÓGRAMOS.</u> |
|------------------------------------|--------------------|
| Frutas y hortalizas. . . . .       | 10.207.017         |
| Agrios. . . . .                    | 7.414.277          |
| Otros productos agrícolas. . . . . | 5.350.868          |
| <b>TOTAL GENERAL . . . . .</b>     | <b>22.972.162</b>  |

En estos cálculos hemos procurado la mayor aproximación. Sinceramente creemos que la exportación por ferro-carril es mayor de lo consignado en las anteriores cifras, en razón á que el año 1894, al que nos venimos refiriendo, no fué muy abundante en los productos de la tierra.

Aceptando esos cálculos como buenos y antes de entrar en otro orden de consideraciones, vamos á examinar ahora lo que produce á las empresas de ferro-carriles la exportación actual y qué ingresos supone para el productor. Después nos ocuparemos de lo que pudiera importar para el país y para las mismas Empresas la reduccion de tarifas de transporte, que es el principal objeto de este humildísimo estudio.




JOYNER

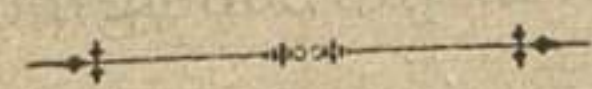
Bjencs  
 Ceni, Gokdm, y/ba  
 Bepiofen, Cephje  
 Cieno  
 Mulois

LEMINOR DE BARRAGONE





## RECAUDACIÓN POR TRANSPORTES



Para calcular lo que recaudan hoy las Compañías de los ferro-carriles, por transporte de los productos agrícolas, hay que tener en cuenta las diversas tarifas que aplican y de ellas obtener el promedio más aproximado á la realidad.

En doble pequeña velocidad (tarifa que se aplica bastante á las frutas y hortalizas que no pueden sufrir sin averías muchos dias de itinerario) se paga de Murcia á Madrid, (tarifa Especial 8) la suma de 115 pesetas por tonelada, que corresponde á 0,25 por tonelada y kilómetro.

En pequeña velocidad y en el mismo recorrido, se aplican la T. general 2 para las hortalizas, que impone 63 pesetas 25 céntimos por tonelada y la T. ampliación, 10, para las frutas, á razón de 70 pesetas por tonelada, ó sea á unos 15 céntimos por tonelada y kilómetro.

Hay una tarifa internacional combinada de Murcia á París, que impone 474 pesetas por tonelada, y habiendo un recorrido de 1860 kilómetros por Port-Bou, resulta á 0'254 milésimas por tonelada y kilómetro.

Ante la enormidad de esta tarifa, era imposible la exportación, y las Empresas de ferro-carriles establecieron una tarifa Especial para las Naranjas, Limones, Membrillos y Granadas, que impone la suma de 106 pesetas por tonelada, la cual resulta á razón de 0'058 milésimas por tonelada y kilómetro.

El promedio de esas tarifas, teniendo en cuenta la mucha exportación que se hace de ágricos para el extranjero y la mayor facturación en doble pequeña velocidad para la Península, es de 72 pesetas por tonelada, como tipo de ingreso; y aceptando esta cifra por ser aproximada á la verdad, resultan los siguientes cálculos relativos á la recaudación que en la zona de Murcia se hace, en concepto de transporte de los productos agrícolas por ferro-carril.

Véase el cuadro de cifras que consignamos á continuación:

**Cálculo de recaudación á razón de 72 pesetas por tonelada.**

| PUNTOS DE EMBARQUE  | KILÓGRAMOS.       | Ingresos.        |
|---|-------------------|------------------|
|   |                   | PESETAS.         |
| Murcia. . . . .   | 14.571.998        | 1.049.112        |
| Cieza. . . . .  | 2.343.330         | 167.696          |
| Beniaján, Cotillas, Alcantarilla, Archena Lorquí, Ceutí y Alguazas. . . . . | 3.763.435         | 270.936          |
| Blanca. . . . .   | 1.828.276         | 131.616          |
| <b>TOTALES. . . . .</b>   | <b>22.507.039</b> | <b>1.619.360</b> |

Bien merece la pena, una región que exporta 22.507 toneladas al año, de productos agrícolas, con unas tarifas imposibles; bien merece la pena—repetimos—de que se preocupen los poderes públicos de la necesidad de facilitar mas los transportes, que por la razón indicada resultan prohibitivos para muchos artículos.

La Empresa ferro-viaria que recauda por dichos conceptos más de millón y medio de pesetas, también debe procurar fórmulas de transacción fecunda, que indudablemente aumentarían sus ingresos de una manera extraordinaria.

Aunque en números redondos y con objeto de patentizar más la importancia excepcional de este problema, vamos

á calcular lo que significa para la zona murciana la exportación de sus productos agrícolas.

Para ello, y con el objeto de que no se nos tache de exagerados, haremos el cálculo, considerando todos los productos como si fuesen aquellos que tienen menos valor, y aplicaremos después el tipo de su precio medio.

La arroba de fruta (11 kilos y medio) vale por término medio á una peseta veinticinco céntimos; la de ágrio se cotiza por un valor mucho más alto; el pimentón vale como mínimo á 10 pesetas arroba; igualmente sucede con las frutas secas y conservas de diversa índole, por lo que no se podrá considerar exagerado para nuestro cálculo, fijar en 100 pesetas la tonelada de lo que se exporta en la zona á que nos venimos refiriendo.

Téngase en cuenta además, que en el estudio que hemos hecho, no están incluidas las estaciones de Calasparra, Alquerías, Riquelme y Balsicas, ni tampoco hemos tomado nota de los espartos, vinos y otros productos que los secanos producen. Nos hemos limitado á la producción de los regadíos, en donde pueden aumentar mucho los cultivos intensivos en cuanto se facilite la exportación, con la rebaja de las tarifas de los ferro-carriles.

También hemos prescindido de la línea de Alcantarilla á Lorca, que es muy productiva y facilita importantes ingresos á la del Mediodía.

Los ágrios de Totana, las uvas frescas de Alhama y los productos de la vega lorquina, facilitan un buen contingente á la exportación.

Omitiendo tan importantes factores hacemos el cálculo, reduciendo además los precios naturales de los artículos exportados, y claro es que, sin temor á equivocarnos, podemos asegurar que apenas si llegaremos á la mitad del verdadero importe de la exportación.

Hé aquí el cuadro de dicho cálculo, que para mayor claridad hacemos en números redondos.

Relación del importe de la exportación de productos agrícolas en el valle de Murcia, á razón de 100 pesetas la tonelada.

| PUEBLOS  | TONELADAS | Importe.<br>PESETAS |
|--|-----------|---------------------|
| Murcia. . . . .  | 14.571    | 1.457.100           |
| Cieza. . . . .   | 2.343     | 234.300             |
| Beniaján, Cotillas, Alcantarilla,<br>Archena, Lorquí, Ceutí y Al-<br>guazas. . . . . | 3.763     | 376.300             |
| Blanca. . . . .  | 1.823     | 182.800             |
| TOTALES. . . . .   | 22.505    | 2.250.500           |

Con unos dos millones y medio de pesetas, como cifra mínima para la exportación agrícola, se puede hacer el cálculo aproximado de lo mucho á que puede elevarse esta cuando se llegue á la ansiada reducción de las tarifas de transporte, que sería indudablemente la más eficaz y positiva protección que puede dispensarse á la agricultura en un valle como el murciano, que es seguramente de los más productivos del Mediodía de España.

Con el aumento de producción tendríamos el aumento de cultivo, que influiría mucho para evitar la emigración que con aterradoras proporciones crece todos los años, según demuestran las desconsoladoras estadísticas que hemos examinado, y que no trascibimos por creer ociosa la demostración de un hecho de notoriedad pública.

En las huertas de la ribera del Segura, se ha suspendido la plantación de frutales, que en sí constituyen una verdadera riqueza, dejando perder gran parte de los existentes, en razón á que las frutas no pueden exportarlas sino en pequeñas proporciones.

Cuando los cambios sobre París estaban al veinte, se enviaba fruta á Francia con solo la ganancia de una parte

del beneficio del papel; pero desde que el cambio ha descendido se dificulta más y más la exportación.

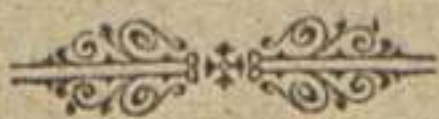
Sería una verdadera felicidad aumentar la exportación en la medida de que es susceptible, siquiera por el aumento de trabajo en la vasta región agrícola de la cuenca del Segura, en la que perecen en la miseria multitud de familias de agricultores.

Los cereales, que eran el último recurso del agricultor, ya no valen ni los gastos de producción. La propiedad vá descendiendo de valor y los colonos, si no se conjura el conflicto, no podrán pagar el importe de los arrendamientos, y claro es que tanto malestar y desequilibrio van creando una angustiosa situación, de la que solo tienen idea aquellos que de cerca la examinan.

Lo sensible es que las corporaciones oficiales del país no se hagan eco, con la energía y perseverancia que el caso requiere, de un estado social tan grave, que entraña verdaderos peligros para el porvenir.

La provincia de Murcia es eminentemente agrícola; ¿qué vá á ocurrir el día en que los agricultores se persuadan de que no hay esperanza ni salvación para ellos? ¿Qué sería entonces de los 350.000 habitantes, que solo viven del trabajo de las tierras y de los propietarios que en ellas tienen sus rentas?

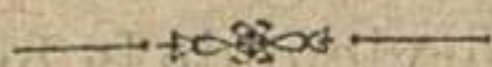
Y, como decimos al comienzo de este pequeño estudio, no nos anima el deseo de combatir por sistema á las Empresas de los ferro-carriles; creemos que el Gobierno debe establecer con ellas un convenio que favorezca la exportación agrícola en forma tan adecuada y racional, que no se lesionen intereses legítimos de nadie, sino que se armonizen debidamente para el desarrollo y crecimiento de la riqueza nacional.







## LAS TARIFAS VIGENTES



En 1892, los diputados de la provincia de Murcia y de Orihuela, se reunieron en la sección tercera del Congreso de los Diputados, para tratar de las tarifas de los ferro-carriles, en lo que se refieren á los transportes agrícolas, constituyéndose una junta bajo la presidencia del Excmo. Señor D. Trinitario Ruiz Capdepón.

Tratóse ámpliamente la materia, y el que escribe este humilde libro fué encargado de hacer un estudio referente al asunto, para someterlo á la consideración de aquellos dignos representantes de los pueblos del valle del Segura.

Evacuada aquella especie de ponencia, fué aprobada con frases inmerecidas por lo encomiásticas y en aquel informe se puso bien de manifiesto la urgente necesidad de conseguir la rebaja de las tarifas vigentes para el transporte de los productos agrícolas.

La expresada Junta, se trasladó á conferenciar con el Sr. Director de la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, con objeto de conseguir tan ansiada rebaja, cosa que, á pesar de los muchos esfuerzos que se hicieron, no se pudo conseguir, por dificultades invencibles que sería prolijo consignar y que nacían de que la Empresa ferro-viaria á que aludimos entendió que la reducción de tarifas significaba de su parte una novación de contrato,

que no podía realizar sin la autorización de los accionistas y previa la oportuna negociación con el Gobierno.

Aquel noble intento, originado por los lamentos de los agricultores, quedó esterilizado en cuanto al objeto principal que se perseguía, pero puso bien de manifiesto la necesidad en que se inspiraba y que cada día vá acentuándose por la irresistible fuerza de las circunstancias.

Los hombres públicos que concurrieron á aquellas sesiones, recordarán bien los datos y juicios que se expusieron, y es de creer que cuando llegue la oportunidad pondrán su valiosa influencia al servicio de la buena causa.

---

El estudio de las tarifas vigentes de ferro-carriles, lleva al ánimo el profundo convencimiento de la urgente necesidad de su reducción, y explica hasta la evidencia el abatimiento y decadencia de nuestra pobre agricultura, cuyos productos no pueden exportarse ni moverse, ni siquiera dentro de nuestra Península, por la irresistible elevación de aquellas.

Haciendo juicios comparativos entre las tarifas de los ferro-carriles españoles y las de Turquía y Rusia, resultan estas baratísimas por lo reducidas y extraordinariamente mínimas las de Inglaterra, Alemania, Francia é Italia. En América se goza en mayor grado de la economía en los transportes.

Cuando la ruptura de relaciones comerciales entre Francia é Italia, y para reparar en parte los quebrantos causados á esta última nación, el Gobierno de la misma procuró la reducción en los transportes, en términos que neutralizara en lo posible la elevación de los aranceles, cuya medida pudo evitar la enormidad del desastre, reduciendo las proporciones de este á términos más soportables.

Citamos este hecho para demostrar que en todos los países civilizados, se estima en su verdadera importancia la gravísima cuestión de los transportes, porque en sí supone la



circulación de los productos, aproximando ó alejando los mercados de consumo de los centros de producción y engrandeciendo ó arruinando las naciones, según patentizan multitud de ejemplos que pudiéramos citar, sinó lo creyéramos de todo punto ocioso, dada la ilustración y buen juicio de los que han de leer estas líneas.

La economía en los transportes de que gozan otros países, explica bien claramente el creciente desarrollo que en ellos han adquirido la agricultura y la industria, y hasta la competencia que pueden hacer y hacen á los productores nacionales, dentro de la misma Península, con lo cual, como ya tenemos dicho, se altera la geografía comercial con profunda perturbación del orden económico.

La opinión pública aún no ha penetrado bien el fárrago de las tarifas españolas, cuyos detalles son tristísimos, pero sufre, palpa y conoce los extragos que causan en la riqueza pública, condenada á la inmovilización; riqueza que se esteriliza por sí propia ante la imposibilidad de circular, dañando por igual á los que producen y á los que consumen.

Permítasenos una digresión que es aplicable al estudio que nos ocupa.

En la pavorosa cuestión de los vinos, se ha dicho y con razón, que las regiones vitícolas más próximas á los grandes centros de consumo, como Madrid y Barcelona, soportan mejor las terribles consecuencias de la actual crisis de la viticultura. ¿Por qué? Porque las comarcas más lejanas de aquellos centros de consumo tienen que soportar unas elevadas tarifas de transportes para exportar sus vinos, y claro es que sufren una competencia irresistible, que en los más apartados parages de la producción significa la absoluta prohibición de exportar, que es la ruina completa, que se revela con lamentos de desesperación en los meetings y reuniones recientemente celebrados.

Por este solo hecho se puede calcular lo que sucede con todos los productos agrícolas del valle del Segura, á la vez que las consecuencias deplorables que trae consigo esa

triste situación, respecto al desarrollo de la agricultura.

El objeto principal de este modesto estudio es poner de manifiesto la elevación de las tarifas de ferro-carriles para los productos agrícolas en la región murciana, y por tanto la conveniencia de su reducción.

No detallamos, en obsequio á la brevedad, cifras de producción; haremos constar datos sencillos para convencer al que lo dude de la urgencia en la aplicación del remedio que pedimos.

Cotizándose en Murcia y Orihuela á seis céntimos el kilo de tomates y en Madrid á quince céntimos, no puede exportarse dicho artículo á la capital de España, gran mercado de consumo, en donde también las elevadas tarifas motivan el encarecimiento de los artículos, limitando y casi prohibiendo los beneficios de la concurrencia.

La vega del Segura puede producir muy bien tres millones de kilos de tomates, que rebajando las tarifas podrían exportarse con un buen aumento de precio para el productor, á la vez que venderse con mayor economía para los consumidores.

Y conforme sucede con el indicado fruto, ocurriría lo mismo con los múltiples que ofrece aquella rica vega, elevándose á bastantes millones los ingresos de la exportación, con lo que la agricultura del país obtendría un vigoroso elemento de vida, cuyo alcance saben apreciar los que se ocupan con cariñoso anhelo de la índole y condición de tan hermoso valle del Mediodía de España.

A fin de poder comprender de alguna manera la enormidad de las tarifas de ferro-carriles, á que nos referimos, vamos á ponerlas de manifiesto; y como en esta materia existe una habilidosa complicación, tenemos que reducir mucho las cifras para que el exámen no aparezca difuso.

Hé aquí esas tarifas que tanto daño vienen causando.

En la doble pequeña velocidad hay que pagar de Murcia á Madrid (T. Especial 8) 115 pesetas por tonelada, ó sea á razón de 25 céntimos de peseta por tonelada y kilómetro; es decir, más del doble del valor de la mercancía, por lo que son relativamente escasas las facturaciones que se hacen á tan elevado precio, á pesar de que son muchas las hortalizas y frutas que no se pueden expedir en pequeña velocidad, por las grandes averías que sufren en los cinco días de plazo que se asignan al expresado recorrido.

Pudiéramos citar multitud de productos agrícolas, que no pueden sufrir dicha enormísima tarifa y que por tanto no pueden cultivarse para la exportación.

Los pimientos—por ejemplo—se pueden producir en Murcia, á diez céntimos kilo, para el consumo, en verde. Vale, pues, una tonelada, cien pesetas, y ciento quince el transporte de la misma á Madrid, por lo que, si se añaden los derechos de consumos y otras gabelas municipales, envases, quebrantos y ganancia legítima para el traficante, resulta que no puede venderse dicha mercancía á menos de treinta céntimos, lo cual triplica el precio de la misma desde el centro productor al consumidor, y claro es que no hay que pensar en que por ese camino pueda prosperar la agricultura, ni tampoco que los consumidores pobres ó poco acomodados puedan gozar de estos artículos, tan necesarios á los que por falta de medios se ven privados de carnes, jamones y otras materias succulentas.

No creemos necesario esforzarnos para demostrar, que la tarifa mencionada de la doble pequeña velocidad es casi prohibitiva, fuera de las exportaciones que se hacen exclusivamente para las clases más pudientes, que sabido es no son las que reúnen mayor número de consumidores.

---

La tarifa que rige para la pequeña velocidad entre Murcia y Madrid, aparte de que también resulta excesiva, contiene un mal gravísimo para la exportación, pues fija nada menos que cinco días de itinerario, que con uno más de envase y

otro de descarga, suman un período de siete días, plazo más que suficiente para que se averíen por fermentación las hortalizas y frutas, como ya ha sucedido multitud de veces.

Una tonelada de hortalizas de Murcia á Madrid, en pequeña velocidad, paga por transporte 63 pesetas 25 céntimos (T. general 2) y una tonelada de frutas 70 pesetas (T. ampliación 10) resultando á unos 15 céntimos por tonelada y kilómetro en todo el recorrido, tipo enormísimo, si se tiene en cuenta que muchas veces vale más que la mercancía; y si á esto se añade la velocidad mínima para géneros que no pueden estar envasados mucho tiempo, se comprenderá la deficiencia á la vez que la incapacidad de esta tarifa, para responder á las necesidades del país agricultor y á las conveniencias del tráfico.

Obsérvase igual elevación de tarifas entre los mercados consumidores y productores, mientras que entre aquellos que no trafican se vé una irónica reducción.

Un solo ejemplo bastará para convencerse de este hecho, que tiene cierto sabor á burla sangrienta.

De Murcia á Madrid (460 kilómetros) se transporta una tonelada de fruta por 70 pesetas, y de Murcia á Sevilla, cuyo recorrido es mayor (513 kilómetros) se cobran 40 pesetas por cada tonelada de la misma mercancía. Como entre Murcia y Madrid hay tráfico de dicho artículo, se impone en menor distancia y en línea de una misma Compañía, mayor precio que entre Murcia y Sevilla, cuyos dos últimos centros no pueden tener cambio alguno de productos iguales.

¡Qué enseñanzas más profundas contiene el hecho que dejamos apuntado!

Y no hay que olvidar que la tarifa que ahora discutimos es especial y que en ella hay cierta reducción comparada con la general, pero á cambio de que los remitentes renuncien en el boletín de embarque á ciertos derechos é indemnizaciones que son en justicia irrenunciables, dado el proceder de las Empresas en el servicio de transportes, del que más adelante nos ocuparemos.

Ya ven nuestros lectores, lo que es y significa la llamada tarifa especial, tarifa imposible, pesadilla de los agricultores en la región murciana y causa principalísima de la crisis agrícola que sufren los valles del Mediodía de España, cuyos productos no gozan de los beneficios de las líneas férreas, construidas con la subvención del Estado, para que fomenten y desarrollen la riqueza agrícola y no para que la exploten y la arruinen.

Con la ansiada reducción de esas tarifas, podría obtener el agricultor un aumento de precio en los productos que ofrece al mercado y otro aumento de mucha importancia en los cultivos, pues sabido es que muchas de las tierras de regadío que hoy se dedican á cereales, por razones ya expresadas, se dedicarían á frutas y hortalizas, y con ello quedaba conjurada la hondísima crisis de que nos venimos quejando. El agricultor, con tan grande beneficio, obtenía una ganancia bastante para pagar la renta de las tierras que cultiva y aun algo más, beneficiándose con ello el propietario y la propiedad misma, hoy depreciada y roida en gran parte por la hipoteca, circunstancias que son muy de tener en cuenta para resolver el problema social del transporte de los productos de la agricultura.

---

Ocupémonos de la llamada tarifa internacional, que reviste mucha importancia para el envío de nuestros productos agrícolas al extranjero, ya que es casi imposible hacerlo á los mercados de la Península.

Hay una tarifa especial combinada de Murcia á París, que impone 474 pesetas por tonelada de frutas y hortalizas; y habiendo un recorrido de 1860 kilómetros por la línea de Port-Bou, resulta á 0'254 milésimas por tonelada y kilómetro.

Esta tarifa de doble pequeña velocidad, resulta también completamente imposible para la exportación agrícola. Pagar más de 4000 pesetas por un vagón de esta mercancía, con un largo itinerario y constantes riesgos de averías, es en

toda regla una tarifa prohibitiva en absoluto, como lo comprenderá el lector á poco que se fije.

Así lo debieron comprender las Empresas ferro-viarias y visto que no se embarcaba nada para el extranjero, establecieron una tarifa especial para Francia, comprendiendo solamente las naranjas, limones, membrillos y granadas.

Esta tarifa impone 106 pesetas á cada tonelada de Murcia á París y resulta á 0'058 milésimas por tonelada y kilómetro, via de Port-Bou.

Con esa reducción se han podido hacer algunas remesas á la nación vecina, si bien pagando los artículos á poco precio, pues bien puede decirse que casi toda la utilidad del negocio se lo lleva el transporte, como lo demuestran las estadísticas y los precios medios consignados en documentos oficiales.

Sin embargo; desde que se estableció dicha tarifa se han hecho grandes plantaciones de naranjales, adquiriendo incremento el tráfico de este artículo. En el pueblo de Totana, por ejemplo, se ha creado una verdadera riqueza con las naranjas, al amparo de esa tarifa especial, y claro es que este hecho pone de manifiesto, una vez más, lo que tantas veces hemos repetido en el curso de este trabajo; esto es, que con la reducción de tarifas se fomentaría mucho la agricultura, se crean nuevas riquezas y se hacen más fructíferas las existentes, razón por lo que damos tanta importancia á la materia que nos ocupa.





## Consideraciones generales.



Aun dentro de la brevedad á que procuramos ajustarnos, no debemos omitir ciertas consideraciones pertinentes al objeto que nos proponemos.

La tarifa combinada N. M. A. I que rige para las líneas del Norte y Madrid á Zaragoza y Alicante, ofrece una verdadera anomalía para el transporte de los productos agrícolas. Esta última línea cobra por menos recorrido mayor cantidad que la del Norte, en una proporción de 460 kilómetros la de Madrid á Zaragoza y Alicante y 800 kilómetros la primera. La anomalía alcanza los límites de percibir el doble la de los 460 kilómetros que la de los 800.

Veámoslo prácticamente en unos cuantos ejemplos tomados al vuelo.

De Murcia á Hendaya (1428 kilómetros) cobra por tonelada de frutas y hortalizas, la línea de Madrid á Zaragoza y Alicante la suma de 58 pesetas 51 céntimos, en 460 kilómetros y la del Norte 23 pesetas 99 céntimos por 968 kilómetros.

De Murcia á San Sebastian cobra la llamada línea del Mediodía por tonelada del mismo producto agrícola y en sus 460 kilómetros, 59 pesetas 51 céntimos y la del Norte la cantidad de 20 pesetas 18 céntimos en 949 kilómetros; y en la misma proporción, mejor dicho, desproporción, se aplica

la misma tarifa entre Murcia y las demás estaciones de la referida línea del Norte.

La anomalía que hemos citado, demuestra que las Empresas ferro-viarias entre sí, explotan á la exclusiva las zonas productoras que atraviesan las respectivas zonas.

Si la línea del Norte transporta frutas y hortalizas de la región murciana, ha de ser á condición de aceptar una tarifa combinada, en la que cobre por tonelada y kilómetro la tercera parte de lo que percibe la del Mediodía, porque esta es la que ejerce en su región lo que pudiéramos llamar el privilegio de la explotación en grado preferente.

---

Y para que la desgracia de la región murciana sea mayor, viene sufriendo una competencia en los transportes de parte de la región valenciana, que constituye por sí un gran daño para la agricultura del valle del Segura.

Hay que consignar que la vega de Valencia tiene para sí el gran mercado de consumo de Barcelona, sin competencia alguna.

Sin embargo, gozan los valencianos de una rebaja, respecto de los murcianos, en el transporte de los productos agrícolas, en la antigua línea de Almansa á Valencia y Tarragona, hoy Norte de España.

Mientras Valencia, por virtud de este privilegio, envía sus productos á Madrid, no puede hacerlo Murcia, sino en muy desventajosas proporciones, y hé aquí una de las causas de la decadencia de la agricultura en el valle murciano, reducido á peor condición, en esta materia, que los demás de la península.

Y para que se vea hasta qué punto está dañado por las excesivas tarifas de los ferro-carriles, bastará consignar que de Murcia á Cartagena, apenas si se transportan frutas y hortalizas por ferro-carril.

El transporte se hace en gran escala por la carretera, transitada por multitud de carros, que diariamente conducen á



dicha ciudad y á la de La Unión multitud de toneladas de productos agrícolas, haciendo ilusoria para este objeto la existencia del ferro-carril, que en todas partes es elemento poderoso para favorecer la riqueza pública.

Y lo mismo que sucede de Murcia á Cartagena, ocurre y por los mismos motivos, en el recorrido de Murcia á Albacete y de Murcia á Alicante.

Desde mediados de Abril á fin de Octubre, se ven todos los días en la Lonja de Murcia centenares de arrieros que cargan géneros para distintas poblaciones en las que hay estación del ferro-carril. Hemos tenido la curiosidad de hacer un cálculo sobre el terreno y resulta que por manifesración de los mismos arrieros hacen ellos el transporte de unas 2.000 toneladas cada año, de frutas y hortalizas, á distintos puntos cruzados por líneas férreas y con la particularidad de que lo verifican á mitad de precio, lo cual no necesita comentarios de nuestra parte.

La agricultura murciana aún utiliza los arrieros, como elemento de transporte más ventajoso que el ferro-carril.

Digamos algo concerniente á la velocidad en los trasportes.

Sabido es que las frutas y hortalizas pueden estar pocos días envasados por que la fermentación causa averias de mucha entidad. Al gran mercado de Paris no podemos enviar mas que las frutas de mayor resistencia y con un empaque especial que resulta muy caro.

Para los mercados de la península, tampoco se pueden enviar todos los productos agrícolas y los que se envían sufren quebrantos de consideración por la falta de velocidad. Los consignatarios de Madrid pueden atestiguar las muchas veces que se han perdido las mercancías por el excesivo tiempo que permanecen embarcadas. Sin duda alguna, por esta causa, las Empresas cobran los portes anticipados cuando se trata de frutas y hortalizas. Todas las desventajas son para el productor.

Por término medio, las Empresas ferro-viarias tienen marcado un límite de recorrido de unos 100 kilómetros por cada 24 horas; de Murcia á Madrid unos cinco días, plazo suficiente para que lleguen los géneros muy averiados, lo cual retrae bastante de la compra á las Compañías exportadoras en daño del productor.

Y este es el motivo y muy racional, de que cada año se observe mayor temor en los exportadores y con ello justifican el bajo precio á que pagan los productos de la tierra, alegando siempre lo mucho que pierden en las averias que sufren constantemente.

Muchos años, el infeliz colono de Murcia ha tenido que vender á 2 céntimos el kilo de tomates y aun labrar los bancales sin recolectarlos por no encontrar quien los compre, porque los exportadores tiemblan y paralizan la demanda en cuanto experimentan algun descalabro.

Las Empresas ferro-viarias, aparte de reducir sus tarifas en el ramo á que aludimos, pueden y deben aumentar la velocidad para las frutas y hortalizas; y pueden y deben aumentar la velocidad porque aun teniendo mas gastos de carbon (pues no llegará á 50 kilos de Murcia á Madrid) disminuyen en su beneficio el plazo largo que tienen ocupado el material; es decir, que en diez días, con el mismo material y personal triplican (aumentando la velocidad) el número de toneladas trasportadas y por tanto la enorme ganancia de que gozan.

En la antigua línea de Almansa á Valencia y Tarragona (hoy Norte de España) hay un servicio llamado rápido para el transporte de los artículos citados y que consiste en cobrar la tarifa de pequeña velocidad y transportar por la doble pequeña.

De Murcia á Madrid se ha establecido alguna vez el mismo servicio, dando un magnífico resultado para los exportadores y grandes ingresos para la Compañía del Mediodía; pero este verdadero beneficio se suprimió sólo en la region murciana. Atribuimos tan funesta supresion á que la Com-

pañía citada prefiere conducir menos mercancía en doble pequeña velocidad y cobrar mayor tarifa, con lo que sus ingresos pueden ser los mismos, aunque dañe con ello considerablemente al agricultor, que al exportar menor cantidad de frutos, pierde el 50 por 100 del valor de los mismos, no solo por lo que deja de vender, si que tambien por lo que se abaratan los productos cuando disminuye la demanda.

Se ha pedido varias veces el restablecimiento del tren rápido, sin conseguir el menor resultado.

---

En esta tristísima relacion de desventuras para la región murciana falta consignar otro hecho que reviste bastante importancia.

Nos referimos á la falta de material que hay en muchas estaciones del ferro-carril, á la falta de personal para despachar las facturaciones y al escaso cuidado en la carga, colocación y custodia de géneros tan delicados como son las frutas y hortalizas.

Muchos remitentes tienen que pagar jornaleros que ayuden á pesar y cargar, pues la escasez de personal en algunas estaciones impide facturar y claro es que perder un dia más el envío, aumenta el ya largo plazo del itinerario con perjuicios considerables para el traficante.

En cuanto á las reclamaciones que este interpone, tardan mucho tiempo en resolverse y casi siempre terminan con un resultado favorable á las Empresas. Un pleito largo y costoso es casi un malísimo negocio del que huyen los reclamantes, prefiriendo desistir de las reclamaciones á gastar dinero en tramitación judicial.

En materia de policía de ferro-carriles estamos muy atrasados. Desde que se embarca la mercancía hasta que se descarga, el remitente está con el alma en un hilo, pues sabe que de las averías sufridas no tiene esperanza de indemnización.

La lluvia, el sol y todos los accidentes de la intemperie

caen sobre los wagones descubiertos como una verdadera plaga, pues no siempre hay disponibles en todas las estaciones los wagones cubiertos que son necesarios y que el remitente reclama sin el menor resultado.

Hay que oír á los exportadores para penetrarse bien de los contratiempos que sufren y que en su mayor parte pueden y deben evitarse.

Conviene á nuestro objeto concretar (huyendo de la difusión que ofrece toda acumulación de cifras) las diferencias enormes que se observan en las distintas tarifas que hoy se aplican y que tienen perturbadas las relaciones que deben existir entre los mercados consumidores y productores.

Hé aquí la proporción que entre dichas tarifas existe, con relación á las frutas y hortalizas.

Resulta que el importe del transporte de

### MURCIA Á

|   | <u>PESETAS</u> |
|---|----------------|
| Madrid, por tonelada y kilómetro, en doble pequeña velocidad. . . . . | 0'25           |
| Madrid, idem, idem, en pequeña velocidad. . . . .                     | 0'15           |
| Sevilla, idem, idem, idem. . . . .                                    | 0'08           |
| París, por la tarifa internacional, llamada de la Naranja. . . . .    | 0'058          |

Es decir, que por esta última tarifa se reduce el precio del transporte á una tercera parte, teniendo en cuenta que por ser mayor el recorrido, está el material ocupado mayor período de tiempo. Otra anomalía.

Desde la terminación de nuestro último tratado comercial con Francia, la nación vecina ha elevado los derechos de

introducción á los productos agrícolas españoles y muy singularmente á la naranja. Es indudable que ha disminuido esta circunstancia el tráfico internacional de aquellos, mantenido artificialmente en los dos últimos años por la elevación de los cambios.

Pero estos han descendido en la fecha en que hacemos este modesto estudio, y si el descenso continúa, hay que pensar en que el gran mercado de París se aleja mucho para nuestros ácidos y ricas frutas.

Privados del consumo francés, es de interés nacional facilitar, por medio del abaratamiento de los transportes, el acceso de los productos españoles á los mercados de la península, supuesto que los hay de excepcional importancia.

Madrid, Bilbao, Linares, San Sebastian, Valladolid, Burgos y otras capitales, podrían hacer un consumo inmenso si lo permitieran las tarifas de ferro-carriles. Aunque en pequeña cantidad, por efecto de lo caro del transporte, Murcia envia á Lisboa ajos, alcachofas y otros productos que aquella plaza los paga con singular estimación.

Linares, con su importante distrito minero consumiría muchas toneladas de hortalizas y frutas, y en cuanto al mercado de Madrid no hay que esforzarse para demostrar que su consumo es de una entidad superior, según resulta de las estadísticas actuales, á pesar del relativo encarecimiento que siempre existe en dicha plaza.

---

En la reunión celebrada por los Diputados de Murcia, en 1892, de la que ya hemos hecho mención, se expuso un criterio para resolver este gran problema nacional, criterio que parece acertado y que mereció la aprobación de todos los representantes allí reunidos.

Vamos á exponerlo, seguros de que llamará la atención de nuestros lectores.

La Empresa de los ferro-carriles del Mediodía, transporta por su línea y por la llamada tarifa combinada internacional,

à razón de 0'058 milésimas por tonelada y kilómetro: nos referimos á la titulada tarifa de la Naranja. Si esa misma tarifa se aplicara para el transporte de los productos agrícolas en la península, creemos favorablemente resuelto este gran problema.

En 905 kilómetros que hay de Murcia á la frontera francesa (línea de Port-Bou) se cobra 52 pesetas 50 céntimos, en la tarifa internacional y por 460 kilómetros de Murcia á Madrid, se cobran 70 pesetas por tonelada.

Claro es que las Empresas ferro-viarias darán la explicación de este verdadero fenómeno, pero cualquiera que ella sea no puede satisfacer á los que examinan la anomalía que dejamos apuntada.

A mayor recorrido menor gasto de transporte, es una afirmación que está contra todas las leyes de la lógica y que en la materia que estamos tratando resulta á todas luces perjudicial.

No somos partidarios de la unificación de tarifas en todos los recorridos, porque en cada uno de estos hay empleado distinto capital que tiene que devengar su correspondiente interés, así como cada uno de aquellos exige distinto gasto de personal, reparación y entretenimiento; pero nadie podrá demostrar la racionalidad de que en una misma línea, se cobre una tarifa más alta á la misma mercancía cuando se envíe á cualquier punto de la península.

Basta para comprobar la anormalidad del hecho, fijar los datos en concreto, como ya lo hemos hecho y persuadirse de que cuando se envía una tonelada de frutas à 905 kilómetros de distancia se cobra por cada tonelada 52 pesetas 90 céntimos, mientras que si el envío se hace por la misma línea á 460 kilómetros se exigen 70 pesetas, marcándose una diferencia enorme en daño del tráfico entre los mercados de la península.

Es evidente que si para Francia puede trasportar una Compañía de ferro-carriles á razón de 0'058 milésimas por tonelada y kilómetro, no hay razón para que exija un precio tri-

plicado para transportar dentro de la península y hé aquí el argumento principal en que se fundan los que piden que se aplique para el tráfico nacional, la tarifa combinada internacional, que dicho sea en honor á la verdad, ha causado grandes beneficios al país.

---

Creemos sinceramente que las Empresas ferro-viarias no han calculado bien esto de las tarifas y que por tanto ellas mismas se perjudican con no reformarlas en el sentido de favorecer el movimiento de los productos agrícolas.

Esas Empresas temen siempre hacer cualquier concesión en el sentido de reducir las tarifas.

Todos los años conceden billetes baratos de viajeros para férias y fiestas en distintas poblaciones, y es seguro que obtienen pingües ganancias, pues demostrado está hasta la evidencia que la baratura es el estímulo más poderoso en el incremento de todo negocio.

Sin embargo, para el transporte de los productos agrícolas, resisten siempre el otorgamiento de cualquier concesión.

Ya explicaremos el por qué, según hemos podido averiguar por el testimonio de personas que creemos muy competentes.









## ECOS DE LOS EXPORTADORES

De varios pueblos exportadores de la zona murciana, nos han remitido notas y datos, instándonos con empeño para que los hagamos constar en este libro. Son las quejas y lamentos del productor y del exportador, que ansían se remedien pronto las deficiencias más dañosas de los transportes ferro-viarios para los productos agrícolas.

Con gusto los complacemos, transcribiendo esos antecedentes que reflejan con sus propios y negros colores la situación triste del exportador y las no menos tristes consecuencias para los productores de la tierra.

### MURCIA

Se quejan, primeramente, de la enormidad de las tarifas, que no permiten exportar más que los frutos tempranos y cuando se pagan muy caros en el mercado de Madrid.

Con el itinerario y plazo marcado á la pequeña velocidad, no pueden exportarse la mayoría de los frutos, ni tampoco concurrir á importantes mercados del Norte de España, Castilla y la Mancha, pues los géneros no pueden resistir muchos días envasados, ni pagar tampoco las tarifas de doble pequeña y gran velocidad.

Se quejan además del mal trato que se dá á las mercancías por no haber siempre material adecuado para el embarque, y piden que se les conceda gratis el retorno de los en-

vases en doble pequeña velocidad, por serles de suma urgencia este servicio.

Aparte de la reducción de tarifas, reclaman el restablecimiento del tren rápido para las frutas y hortalizas.

Calculan, que con estas reformas se triplicaría por lo menos la exportación de dichos artículos, disminuyendo mucho las averías de estos, lo cual les permitiría pagar los géneros á mayor precio.

Créen, que con tales medidas se abrirían nuevos é importantes mercados para la región murciana, pudiendo irradiarse la exportación por España y Portugal.

Solicitan también que se conceda pasage gratis á un encargado de cada Compañía exportadora, para que cuide de los géneros durante el viaje, pues han observado repetidas veces que los envases contienen menos género que el embarcado y que en algunas ocasiones son maltratadas las seras y banastas, especialmente cuando van embarcadas en wagón incompleto, por efecto de que en las estaciones del recorrido aumentan la carga con otras mercancías y hacen esta operación con poco cuidado. Se ha dado el caso de echar sobre banastas de fruta, pipas de vino, baules y otros cargamentos, que han machacado aquél género.

Véase por estos hechos, en qué malas condiciones se hace la exportación.

### **BENIAJÁN**

Beniaján es una pequeña diputación rural del término municipal de Murcia, que tiene estación de ferro-carril.

Citamos cuanto nos comunican los exportadores de este punto de embarque, para que se conozca la cuestión que nos ocupa, bajo sus aspectos grande y pequeño, pues así es más fácil formarse idea completa del problema de la exportación en el valle del Segura.

Los exportadores de Baniaján, nos dicen lo siguiente:

1.º Que en los meses de Noviembre á Abril de cada año, se facturan para París cien wagones de naranja, que le producen á la Compañía ferro-viaria unas 20.000 pesetas.

2.º Que en los mismos meses se facturan del mismo artículo unos cuarenta wagones para Madrid, cuyo arrastre importa unas 5.000 pesetas y otros veinte wagones para Valladolid y Palencia, que producen á la Compañía ferroviaria otras 5000 pesetas.

3.º Que en los meses de Junio á Agosto se facturan dos wagones diarios de frutas y hortalizas para Madrid, que dan un producto á la misma Compañía de 30.000 pesetas.

4.º Que rebajando las tarifas de transporte, pudieran exportar géneros á muchos mercados, á los que no lo hacen, como son Tarragona, Palencia, Santander, San Sebastián, Bilbao, Salamanca, Linares y Córdoba, aumentando mucho la exportación para los que remiten actualmente algunos productos agrícolas.

5.º Que reclaman el restablecimiento del tren rápido.

6.º Que piden las mismas reformas que los exportadores de Murcia.

Hagamos ahora un cálculo á la ligera de los ingresos en la pequeña estación de Beniaján, por la exportación actual de las frutas y hortalizas, en cada un año.

|  | PESETAS |
|--|---------|
| Por cien wagones de naranja, para París. . . . .                       | 20.000  |
| Por cuarenta idem, idem, para Madrid. . . . .                          | 5.000   |
| Por veinte idem, idem, para Valladolid y Palencia. . . . .             | 5.000   |
| Por unos cuarenta wagones de frutas y hortalizas, para Madrid. . . . . | 30.000  |
| TOTAL. . . . .   | 60.000  |

Al duplicarse la exportación con la reducción de tarifas, resultaría que una estación de última clase, recaudaría 120.000 pesetas al año, tan solo por frutas y hortalizas, lo cual pone bien de manifiesto cuanto llevamos manifestado.

### CIEZA-BLANCA

Los datos de Cieza y Blanca van publicados ya en los estados correspondientes á dichos pueblos, en lo que concierne á la cantidad de los géneros que se exportan.

En cuanto á las reclamaciones de los exportadores, son las mismas que hacen los de Murcia y que ya dejamos consignadas en el lugar correspondiente.

Cieza y Blanca, tienen mucha importancia como pueblos fruteros. Sus delicadas frutas gozan de gran estimación en todos los mercados consumidores y muy singularmente en Madrid y París.

Con la baja de los cambios han paralizado casi sus exportaciones á Francia, lo cual ha motivado la baja de los precios en las frutas, hasta el extremo de no obtener los agricultores un rendimiento que compense los grandes gastos del cultivo de las huertas.

### ABARÁN

La exportación de frutos agrícolas de Abarán, en el año 1894, es la siguiente:

|  | KILÓGRAMOS       |
|--|------------------|
| Limones y naranjas para la península . . . . . | 240.000          |
| Idem idem para el extranjero. . . . .          | 620.000          |
| Frutas para la península. . . . .              | 210.000          |
| Idem para el extranjero. . . . .               | 100.000          |
| TOTAL. . . . .                                 | <u>1.170.000</u> |

Los precios medios, han sido los siguientes, por cada un kilo:

|                           | CTS. DE PTS. |
|---------------------------|--------------|
| Kilo de naranjas. . . . . | 7            |
| Idem de limones. . . . .  | 12           |
| Idem de frutas. . . . .   | 10           |

Con arreglo á estos datos, resulta que lo exportado en aquel pueblo, asciende, por término medio, á la suma siguiente:

|                                 | PESETAS       |
|---------------------------------|---------------|
| Por naranjas y limones. . . . . | 68.800        |
| Por frutas. . . . .             | 31.000        |
| TOTAL. . . . .                  | <u>99.800</u> |

Los exportadores de Abarán, exponen:

1.º Que el precio de los transportes es tan excesivo, que impide la exportación de las frutas á muchas plazas de la península, prohibiendo en absoluto la de aquellos géneros de inferior calidad.

2.º Que los actuales mercados á donde exporta, son París, Madrid, las provincias del Norte y Andalucía.

3.º Que conviene, aparte de la reducción de tarifas, el restablecimiento de los trenes rápidos, así como el porte se pague en las estaciones de llegada.

4.º Que las estaciones de ferro-carril estén bien provistas de personal y material.

5.º Que hacen suyas las reclamaciones expuestas por los exportadores de Murcia.

6.º Que concedidas las reformas que piden, se triplicaría la exportación en el término de Abarán, para bien de la agricultura y del tráfico.

### CEUTÍ

Los exportadores de Ceutí, exponen:

1.º Con las actuales tarifas de ferro-carriles para los productos agrícolas, se exportan de aquel término en cada año 1.120.000 kilogramos de frutas y hortalizas.

2.º El precio medio de dichos artículos en esta localidad, es de una peseta veinticinco céntimos kilo, variando este según la clase y calidad.

3.º Debiera reformarse la tarifa especial, número 8 de la gran velocidad para el transporte de frutas á Madrid, Córdoba, Sevilla y Cádiz, rebajándola en un cincuenta por ciento, permitiendo la facturación hasta quince minutos antes de la salida del tren que conduzca los géneros.

4.º Los principales mercados de consumo que tiene Ceutí, son Madrid, Andalucía, Bilbao, San Sebastián, Orán y Cartagena.

5.º Con la rebaja de tarifas pudieran exportarse frutas á Barcelona, Lugo, Vigo y otros mercados de importancia.

6.º Con este beneficio se conseguirán inmensas ventajas para la agricultura y para el tráfico.

7.º Debieran reducirse los plazos reglamentarios para el transporte en pequeña velocidad, pues por el mucho plazo concedido para la llegada al punto de destino, se averían los géneros y se hace imposible la exportación.

---

Los demás pueblos de la ribera del Segura hacen iguales manifestaciones que las ya expuestas, y que no reproducimos por no repetir los conceptos.

La síntesis del resultado de esta información práctica, comprueba cuanto venimos consignando en el curso de este estudio.

---

Los exportadores de la región murciana no tienen espíritu de asociación para defender los intereses que les son comunes: viven completamente aislados, se lamentan amargamente de los desastres que experimentan, pero no aunan sus fuerzas para poner á cubierto aquello que siempre tienen en constante peligro.

El espíritu del país es desidioso, retraído, no produce á nadie sus quejas, ni tiene idea de la fuerza de la colectividad para todos los fines lícitos de la vida humana.

En todas las demás zonas de España hay un más alto concepto de la asociación; repetidas pruebas nos ofrecen de ello Cataluña y todas las demás provincias del Norte de España.

Estas consideraciones las hacemos para que nadie extrañe la falta de una protexta contra lo que viene ocurriendo en la zona murciana, en lo relativo á la exportación agrícola.

Todos sufren y nadie se queja; no por eso se debe abusar de los pacientes.

---



## LA LEY Y LA CONVENIENCIA



Con motivo de las quejas de algunas regiones españolas sobre las tarifas de los ferro-carriles, se ha discutido bastante el derecho del Gobierno ha imponer la reducción de aquellas, promoviéndose debates en los cuerpos colegisladores, en los que se han manifestado diversas opiniones.

Creemos que el camino de la polémica no ha de conducir á un fin práctico y que lo mejor sería una amplia fórmula de concordia para harmonizar intereses que no deben vivir en divorcio.

El Ministro de Fomento Sr. Bochs, en el discurso que hemos copiado, dice que es partidario de que el Estado proteja á las Compañías de los ferro-carriles, con objeto de que estas á su vez protejan la riqueza nacional, favoreciendo su desarrollo.

Este ya es un punto de vista, desde el que honradamente se puede llegar á algo práctico.

Sin embargo, para que nuestros lectores conozcan hasta qué punto puede tener el Estado derecho á la reducción de tarifas de los ferro-carriles, haremos constar cuanto dicen las disposiciones legales vigentes, sobre la materia.

En 3 de Junio de 1855 se votó la primera ley para regular las concesiones de ferro-carriles. Esta ley, inspirada en la

necesidad de favorecer la construcción de líneas férreas atrayendo capitales extranjeros con franquicias y subvenciones, reconoció en principio el precepto de la revisión de tarifas. En su artículo 35 se prescribe que de cinco en cinco años se revisen las tarifas en sentido favorable al comercio y teniendo en cuenta los ingresos de las Empresas.

En 23 de Noviembre de 1877 se vota otra ley de concesión de vías férreas y en su artículo 49 se consigna el mismo precepto legal; esto es, la revisión de tarifas también de cinco en cinco años y la reducción de las mismas en sentido favorable al comercio.

En 24 de Mayo de 1878, se dicta un Reglamento, en cuyo artículo 27, se preceptúa, que «siempre que el Gobierno» considere oportuno proceder á la revisión de las tarifas con «arreglo á la facultad que le concede el artículo 49 de la ley,» «deberá preceder á cualquiera modificación que en ellas se «trate de hacer, una información en que habrá de oirse precisamente á la Empresa concesionaria, á las Juntas de «Agricultura, industria y comercio de las provincias que «atraviesa el ferro-carril, á las Diputaciones de las mismas, «al Ingeniero jefe de la división, á los Gobernadores, á la «Junta Consultiva de Caminos y al Consejo Superior de la «Agricultura.

«Terminada la información, se determinará en su caso la «rebaja que debe hacerse en las Tarifas; y si la Empresa «concesionaria no consintiese la revisión, se presentará por «el Ministro á las Córtes, el oportuno Proyecto de ley para «llevarla á efecto y determinar los medios de garantizar al «concesionario los productos totales del año anterior al de «la revisión y el aumento progresivo que los rendimientos «del ferro-carril hubiesen tenido en el quinquenio que finalizó en el expresado año.»

Estas disposiciones legales, demuestran plenamente el derecho del Estado á reducir las tarifas de transporte, una vez garantido el interés legítimo que ha de devengar el capital invertido por las Empresas para la construcción de sus res-



pectivas líneas, bajo cuya base se han otorgado las concesiones.

Alguna vez se ha intentado la información prévia, á que se refiere el artículo 27 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878; pero, dicho sea en honor á la verdad, aún no hemos visto en los Gobiernos un decidido propósito en favor de la revisión de tarifas, en el sentido de favorecer el tráfico y para dar cumplida satisfacción á las exigencias del país.

Cierto que las Empresas ferro-viarias han de oponer todo linage de habilidosas resistencias, en lo que se refiere á la liquidación de sus beneficios, y mucho más si de esa liquidación ha de nacer el derecho á que se reduzcan las tarifas de transporte, pero el Gobierno tiene en cada caso medios suficientes para cumplir con sus deberes.

Aparte de otros procedimientos legales y atinados, hay uno que dá clarísima idea del ingreso que por beneficios perciben las Empresas citadas; nos referimos á la cotización de sus acciones en bolsa, dato aceptable en la esfera legal y dentro de la buena fé, pues nada determina con tanto acierto la situación financiera de una Compañía anónima, sus ingresos y su porvenir económico, como el aprecio de sus acciones en el mercado de los valores públicos, signo evidente del beneficio que se liquida y que alcanza á los accionistas.

No queremos penetrar en si las Empresas cumplen con todas las obligaciones que aceptaron en la concesión. Hemos oido opiniones que sostienen que aquellas tienen incumplidos varios preceptos legales; como son, entre otros, la construcción de la doble via, el cierre de la línea por un muro longitudinal, la custodia de los pasos á nivel y algo en lo referente á seguridad de pasajeros y mercancías; pero no es nuestro propósito hacer capítulos de cargos contra las citadas Compañías, sino poner de manifiesto la necesidad y la conveniencia de buscar fórmulas de transacción que por igual sean fecundas para todos los intereses legítimos.

Nos basta para ello, dejar consignado que en la concesión no se fijaron las tarifas á perpetuidad, sino que por el con-

trario se instituyó el precepto obligatorio de reducir las en cuanto quedase garantido el interés legítimo que las Empresas deben percibir por el capital empleado en la construcción de las líneas.

Quede también consignado, en cuanto al capital que se diga invertido, que hay medio de conocerlo, por los presupuestos de la concesión, pues claro está que si se admitiese toda la cifra que pueden fijar dichas Compañías por combinaciones financieras, no había medio de liquidar rectamente el interés devengado, para proceder en su caso á la reducción de tarifas.

---

Hemos dicho y repetimos, que conviene mucho á los Empresas ferro-viarias la reducción de las tarifas para el transporte de las frutas y hortalizas, porque se triplicarían sus ingresos, y así es ciertamente.

Cabe el argumento de que no debe suceder lo que afirmamos, por cuanto esas Empresas no habrían de sufrir voluntariamente la pérdida que experimentan por no reducir las tarifas en el ramo á que nos venimos refiriendo, y á ese argumento queremos hacer las objeciones que nos parecen pertinentes, exponiendo las causas que motivan, á nuestro juicio, que aquellas se priven de una ganancia evidente á todas luces.

Al triplicarse la exportación de las frutas y hortalizas por la reducción de tarifas, cuyo hecho sucedería infaliblemente, las Empresas tendrían necesidad de triplicar el material. Está demostrado por los hechos, que este es muy escaso en la actualidad, hasta el punto de resultar deficiente para las necesidades actuales y claro es que habría que aumentarlo considerablemente en cuanto la exportación de los productos agrícolas adquiriera el apetecido incremento.

Para aumentar el material en los términos que juzgamos necesarios, sería imprescindible un desembolso de importancia, que aunque reproductivo y de seguro y pingüe interés

tiene que ser objeto de un detenido estudio de parte de las Compañías.

Los que entienden de estos negocios, opinan que no sería posible reunir esa suma, con destino á la adquisición del material necesario, por medio de repartos ó dividendos pasivos entre los accionistas: de manera que no hay más solución que acudir al fondo social.

En este caso, se mermarían, aunque momentáneamente y con segura compensación, los repartos que de los beneficios líquidos se hacen anualmente entre los accionistas, y por este camino asoma el peligro de que disminuida la renta, si bien sea para aumentarla, se depreciaran las acciones, y quizás se acumularan en bolsa para enagenarlas, lo cual puede causar las complicaciones que á veces nacen de la desconfianza, la que tanto influye en el mundo mercantil y que se juzga como saludable y conveniente previsión.

Y hé aquí por qué creemos que las Compañías ferro-viarias no aumentan sus ingresos con la reducción de tarifas para el transporte de los productos agrícolas, porque no tienen material suficiente, y para adquirirlo surgen dificultades de cierto orden en la vida interior de las Empresas.

Si éstas tuviesen el material que para el caso se necesita, es indudable que hubieran reducido espontáneamente sus altas tarifas, con lo que seguramente aumentarían sus ingresos.

Creemos que este punto queda bien dilucidado y que nuestros lectores comprenderán bien el por qué las Compañías ferro-viarias no aceptan un beneficio positivo con que les brinda la producción agrícola, lo cual no quiere decir que deje de haber fórmula satisfactoria para resolver tan importante problema.

---

Tanto el Gobierno del partido liberal como el del conservador, han creído necesario pedir al poder legislativo una ley de auxilio, de convenio ó de protección á las Empresas

de ferro-carriles, habiéndose expuesto con este motivo diversas opiniones en pró y en contra, que hasta la fecha vienen dificultando una solución satisfactoria.

Las Empresas, por efecto de varios accidentes del mundo financiero y principalmente por la elevación de los cambios con Francia, también han reclamado la protección del Estado, dirigiendo sus aspiraciones con visible empeño á la prórroga de la concesión, que entraña suma importancia para el porvenir.

De todas las opiniones en pró y en contra sustentadas, se puede afirmar que hay una grave cuestión que resolver; que no están bien reguladas las funciones de las líneas férreas en su decisiva influencia sobre la riqueza nacional y que, como ha dicho discretamente el Sr. Ministro de Fomento en el Senado, nada se resuelve con la elevación de aranceles para proteger los intereses nacionales, sino se dá práctica y acertada solución en lo que concierne á las tarifas de ferro-carriles.

Y siendo éstas de tan extraordinaria importancia para los más altos intereses nacionales, natural es que las primeras inteligencias del país concurren á dar solución al conflicto, en forma adecuada y racional.

Dado el régimen arancelario á que hoy vivimos sugetos, cada dia se nos van cerrando los mercados del extranjero. La crisis agrícola es profunda; solo con la movilización de productos, con el aumento del tráfico, con lo que acertadamente se puede llamar creación de nuevos veneros de riqueza y aumento de los existentes, es como podemos salvarnos.

Para ello, es de toda precisión la reducción de tarifas de transporte, haciendo una labor atinada, reflexiva, patriótica y noble, que lleve la esperanza al atribulado espíritu de nuestros agricultores y que atraiga capitales á las industrias del país.

Las Empresas ferro-viarias deben «dejarse proteger,» facilitando toda solución patriótica, despojándose por completo de egoismos que imposibiliten el ansiado arreglo y pene-

trándose de lo mucho que les conviene el fomento de la riqueza pública, de la que han de participar en proporción legítima, pues con la ruina del país, no pueden en ningún caso salir gananciosos.

Ha de ser esta obra de un alto sentido de patriotismo, de armonización de intereses que no deben luchar como enemigos, de común esfuerzo y sacrificio por parte de todos hasta poner las cosas en el justo equilibrio en que deben vivir, para un honrado y fecundo consorcio.

Con las actuales tarifas de ferro-carriles, pierde la agricultura murciana muchos millones al año; las Empresas también dejan de percibir muchos ingresos; ¿por qué se ha de perpetuar un estado de cosas que á todos perjudica y que constituye la ruina y el malestar de multitud de familias?

Desgraciadamente, no se ocupan nuestros hombres públicos con la preferencia que debieran de estas graves cuestiones, dignas de la mayor atención, divorciándose de la función política en que es justo se inspiren, á favor de la riqueza nacional.

Fomentando, por medio de la reducción de tarifas, el movimiento de los productos agrícolas, se fomenta el trabajo, se auxilia á las industrias que necesitan sus primeras materias de los frutos de la tierra, crecen los ingresos para el tesoro, que es coopartícipe de los que tiene por cualquier concepto todo ciudadano, y se consigue por medios lícitos y racionales el progreso moral y material de ésta patria querida.

Es de tal importancia esta cuestión, que los sencillos cultivadores de la región murciana, créen un sueño ver conseguida la reducción de tarifas, por parecerles imposible que Dios les pueda conceder tanta felicidad.

Y cuando se vé un camino como el que hemos indicado para llegar á puerto de salvación; cuando la persuasión nos demuestra que se puede realizar un bien inmenso á la humanidad y al ciudadano, todo corazón español debe palpar de entusiasmo en pró de la buena causa y contribuir noblemente á la realización de un ideal digno y fecundo.

Nosotros quisiéramos que los hombres de influencia, de prestigio y de competencia, que pueden y deben contribuir á dar solución acertada á este conflicto, vieran por sí propios y sobre el terreno, todo el inmenso bien que habrían de producir, poniéndose al servicio de tan noble empeño. Estamos seguros, que estudiados los factores de tan interesante problema, habrían de resolverlo como demandan el patriotismo y las conveniencias del país.

¡Dios quiera que así lo comprendan!





## LA MEJOR SOLUCIÓN

Después de examinar con detenimiento todos los datos que hemos acumulado en este humilde trabajo, debemos exponer con sano juicio, exento de toda pasión, lo que debe hacerse en esta importante materia de la reducción de tarifas de ferro-carriles para los transportes agrícolas.

No discutiremos si el Estado tiene derecho á exigir y en su caso á imponer la ansiada reducción de tarifas que defendemos: nuestro propósito no es provocar ni mantener polémicas, ni tampoco mostrar hostilidad alguna á las Empresas ferro-viarias: aspiramos á fines prácticos, á someter soluciones al juicio público y á pedir que se acepten si parecen justas y racionales.

Cuando llegue el momento de aprobar la ley de auxilios á las Compañías de ferro-carriles; cuando el Gobierno resuelva con el concurso legislativo este profundo problema, entonces será la oportunidad de procurar que no se olviden las conveniencias generales de la región murciana en esta materia, conveniencias expuestas aquí honradamente y previas escrupulosas informaciones.

Ya sabemos que lo mejor es enemigo de lo bueno y que por tanto no debemos pedir imposibles, sino atrevernos á lo más hacedero y fácil, pues de esta suerte, moderando las

exigencias, se podrá alcanzar gran parte, sino todo de lo que pedimos en nombre de los agricultores del valle del Segura.

---

Hemos dicho y repetimos, que lo más esencial es la reducción de tarifas, lo cual es el punto más delicadísimo para las Empresas ferro-viarias y no accederán fácilmente á ello sin otras concesiones de parte del Estado, cuyos beneficios permitan la adquisición del material necesario para servicio tan preeminente.

Pero no queremos penetrar en si la reducción referida debe obtenerse por transacción con las Compañías ó por exigencia del Estado, con arreglo á las disposiciones vigentes. Que resuelva esta cuestión de derecho quien puede y debe.

Lo que sí queremos exponer y razonar es la reducción que debe hacerse en las tarifas de ferro-carriles para los productos agrícolas del valle murciano, como resultado de nuestras investigaciones y juicios.

Seamos breves, en obsequio al lector y que supla su recta intención y su cultura los detalles que omitimos en aras de la concisión.

Ya sabemos que por la tarifa internacional llamada de la naranja, se transportan por tonelada y kilómetro este y otros frutos, á razón de 0'058 milésimas: hemos opinado porque se aplicara la misma tarifa al transporte de los productos agrícolas destinados á los mercados de la península.

Pero aun se podría aceptar una tarifa más alta; la de 0'075 milésimas por tonelada y kilómetro, 17 milésimas más, cuando se tratara del arrastre del género para los mercados españoles, quedando vigente para los extranjeros la tarifa internacional que rige.

Hagamos números.



## DE MURCIA Á MADRID

|   | PESETAS |
|---|---------|
| La tarifa internacional, importa por tonelada. . .  | 26'68   |
| La tarifa que pedimos para los mercados interiores de la península, á razón de 0'75 milésimas por tonelada y kilómetro. . . . . | 34'50   |
| DIFERENCIA DE MÁS EN ESTA ÚLTIMA. . .   | 7'82    |

No creemos exagerada la pretensión. Si se realizase sería una verdadera felicidad para toda la región murciana y un seguro aumento de ingresos para las Compañías de los ferrocarriles.

Esto es en lo concerniente á la pequeña velocidad.

Respecto á la doble pequeña velocidad, ya hemos visto que la tarifa vigente es irresistible: importa, nada menos, que 0'25 céntimos por tonelada y kilómetro. De Murcia á Madrid 115 pts. la tonelada; mucho más de lo que vale la mercancía en la generalidad de los casos.

Esta tarifa hay que reducirla, por lo menos, en un 40 por 100 y no sería hacer otra cosa que lo indispensable. Hay muchos frutos que tienen que ser facturados en doble pequeña velocidad, por no poder sufrir muchos días de envase, y claro es que en su mayoría no resisten la tarifa de 115 pesetas por tonelada, y no se exportan. Las frutas de clase mediana y las inferiores están en este caso y hay triple de toneladas de estas que de las de clase superior.

Véase por ese simple dato la importancia que tiene la reducción de la tarifa de la doble pequeña velocidad.

---

La velocidad actual hay que reformarla; en pequeña se impone hoy un plazo que resulta á menos de 100 kilómetros por cada 24 horas; no llega á cinco kilómetros por hora; lo

que anda un mal carro, tirado por una caballería menor. En este punto no tienen razón ninguna las Empresas de ferrocarriles.

La velocidad para los géneros que se averían es de esencia y en ningún país civilizado se puede consentir que se transporte por vía férrea á razón de cuatro kilómetros por hora; lo que anda buenamente el que pasea.

Lo menos que deben aceptar las Empresas en la pequeña velocidad para géneros que no pueden estar, sin averiarse, un largo plazo envasados, es 250 kilómetros cada veinticuatro horas; unos diez kilómetros por hora; lo que andan las diligencias en las carreteras públicas; nadie puede decir que esta es una pretensión desatinada.

Con ella no habría las pérdidas que actualmente su sufren y que motivan el justificado retraimiento de los exportadores en daño del productor y de la riqueza pública en general.

Las judías verdes, las frutas sin excepción, las lechugas, los tomates y otras muchas hortalizas, no pueden enviarse á ningún mercado que diste más de cien kilómetros de Murcia, con la velocidad actual de cuatro kilómetros por hora; baste decir que de Murcia á la inmediata plaza de Cartagena, se transportan hoy los productos agrícolas con más velocidad y á menos precio, por carros ordinarios que por ferrocarril.

Bueno que para los cereales y otros productos que no sufren quebrantos en cuatro ó seis días más ó menos, se mantuviera esa velocidad mínima; pero resulta de todo punto inadmisibles para todas las frutas y la mayoría de las hortalizas, habiendo algunos artículos, como las brevas, que apenas pueden tolerar la gran velocidad sin averiarse por completo.

La velocidad influye muchísimo en la exportación de los géneros á que nos referimos.

Cuando el mercado de Madrid, por ejemplo, demanda á buenos precios tomates ó verduras, ó frutas ó cualquiera otro producto análogo; cuando convienen al productor expedir y recibir al consumidor, se telegrafía á Murcia pidiendo

el artículo, y mientras se envasa, se factura y se transporta, ha transcurrido la oportunidad de la venta.

Se han dado casos repetidos de salir de la zona murciana un género, cotizándose en Madrid á 1'40 céntimos kilo y al llegar á esta última plaza tenerlo que vender á diez y siete céntimos. En seis dias que transcurrieron de la facturación al desembarco, descendieron los precios en Madrid de tal suerte, que el exportador sufrió pérdidas enormes.

En esas condiciones es imposible exportar; los riesgos exceden á una razonable previsión.

---

Los trenes rápidos para este servicio son de suma conveniencia; en la línea de Valencia están establecidos; en la del Mediodía y por razones que ya hemos expuesto, se suprimieron; con solo restablecerlos, se había resuelto el importante problema de la velocidad.

Y téngase en cuenta, que habiendo trenes rápidos para las frutas y hortalizas entre Valencia y Madrid, es sumamente cómodo establecerlos para la línea de Murcia; la reforma se reduce á que se establezcan desde esta última capital á Chinchilla, desde cuyo punto enlazan con los trenes de Valencia á la capital de España.

A todo el mundo parecerá que se pide bien poco, y que el sacrificio exigido á la Compañía del Mediodía es bien escaso, comparado con el inmenso y extraordinario beneficio que se produce.

---

La devolución del envase en gran velocidad, y por lo menos á mitad de precio, parece también racional.

El envase para esta clase de tráfico, es esencial: muchas veces las banastas valen más que el género que contienen.

Las Compañías exportadoras tienen que hacer un gran desembolso para la adquisición de los envases; con la pequeña velocidad en el transporte y en la devolución, resulta que

con unas mismas seras y banastas apenas si pueden hacer dos expediciones en cada un mes, lo cual constituye un quebranto de entidad que tiene que ser compensado á costa del negocio mismo. Esta circunstancia constituye otra causa para que se pague á menos precio todo producto agrícola. A poca costa y con solo lo expuesto, también quedaba satisfactoriamente resuelta esta cuestión.

En cuanto á la escasez de personal y material, á nadie conviene más que á las mismas Compañías ferro-viarias, subsanar esta deficiencia de orden interior que tanto influye en perjuicio del público.

Por regla general en todas las estaciones, el personal es muy escaso y no bien retribuido.

Cuando se aglomeran géneros para expedir, se promueve un verdadero conflicto. Con solo el pesarlo basta para que los factores no puedan hacer otro servicio en todo el día.

Pero como la facturación de frutas y hortalizas, se concreta á cuatro meses del año, no es necesario un personal permanente; bastaría con algunos auxiliares temporeros. La cuestión no nos parece difícil: sobre todo lo reclama el servicio público.

La escasez de material daña á las Empresas y á los remitentes; disminuye el tráfico y causa averías, especialmente en los wagones descubiertos, que tienen que sufrir los rigores de la intemperie.

No necesitamos esforzarnos para demostrar que sin material suficiente no se puede exportar en buenas condiciones.

---

Algunas otras concesiones podían hacer las Empresas ferro-viarias, de suma importancia y sin quebranto de sus intereses.

Entre ellas nos parece muy conveniente la de permitir las facturaciones hasta quince minutos antes de la salida de los trenes. Sabido es que el ganar un día supone alcanzar un buen precio para los géneros.

En muchas ocasiones han perdido los traficantes una venta excelente por haberse cerrado la hora de facturación.

Para facilidad de todos, se pudiera imponer la obligación de la carga y peso del género á los remitentes que facturen desde la hora en que hoy se termina ese servicio hasta quince minutos antes de la salida del tren.

A muy poca costa, con solo estender el talón, se hacía mucho beneficio sin daño para nadie.

---

En muy pocos puntos de embarque no hay telégrafo ó teléfono públicos. Este servicio es también importante para los exportadores, porque los pedidos se hacen siempre con la mayor rapidez posible.

En aquellos puntos, donde se carece de tan apetecido medio de comunicación, como Beniaján, Cotillas, Lorquí y algún otro pueblo, debiera permitirse utilizar el telégrafo del ferro-carril, pagando los derechos que corresponden al Estado y lo que fuese racional para las Compañías.

En la época de la exportación agrícola, circulan todos los dias por el centro telegráfico de Murcia, unos trescientos despachos, relativos á este tráfico. Desde Murcia podrían reexpedirse por el telégrafo de los ferro-carriles á los pueblos que hoy no tienen tan estimable beneficio.

También conviene conceder que se permita inmediatamente la descarga de los géneros en cuanto lleguen á la estación de su destino. Ya hemos dicho que á veces un dia perdido para la venta es una verdadera ruina.

Los consignatarios de Madrid reclaman esta concesión con muchísimo interés. No creemos que se perjudiquen las Compañías con que le desocupen pronto los wagones.

---

Dejamos para lo último un punto que puede relacionarse muy bien con la materia que nos ocupa.

Las Compañías, de adquirir la exportación el incremento

que deseamos, no tienen carga que conducir de retorno á las estaciones expedidoras de frutas y hortalizas: han de volver los wagones vacíos á los puntos de embarque.

Con solo reducir las tarifas para el transporte de abonos, ya tenían seguro el cargamento.

En Madrid, por ejemplo, las basuras y estiércoles no valen nada, mientras que en la vega de Murcia, que tanto los necesita, tienen un precio muy regular.

Poniendo la tarifa en condiciones de que se puedan transportar abonos, no se movería por la línea un solo wagón vacío; el tráfico tomaría mayor incremento; las Empresas de ferro-carriles obtendrían un mayor beneficio, y la huerta de Murcia recibiría como una bendición las basuras y estiércoles de Madrid.

Véase como todo se puede y se debe harmonizar en beneficio público y sin daño para nadie.

Lo extraño es que aún no se haya puesto mano seriamente en tan vitales cuestiones de tan trascendental interés público.





## JUICIO COMPARATIVO



Aunque prescindiendo de detalles que no deben apreciarse ante la magnitud del problema que nos ocupa, vamos á hacer un juicio comparativo entre la recaudación que obtienen las Compañías ferro-viarias, con las tarifas vigentes y la que pueden percibir con la reducción por nosotros propuesta.

Ya hemos dicho y repetimos, que no nos mueve espíritu de hostilidad contra las Empresas de los caminos de hierro, sino que por el contrario creemos que una fecunda transacción puede traer las apetecidas fórmulas de concordia.

Sin embargo, antes de entrar en ese juicio comparativo, debemos hacernos eco de las tolerancias tenidas por los Gobiernos con las expresadas Compañías, para demostrar que á todos conviene la concordia y la tolerancia mútuas.

Persona que tiene competencia en estas materias, nos asegura que las Empresas ferro-viarias, aparte de otros incumplimientos de la ley, tiene, respecto del Gobierno, varios descubiertos por los conceptos siguientes:

1.º Por retener en su poder las sumas á disposición que pertenecen al Estado.

2.º Por ingresar menos de lo que les corresponde por el impuesto del 15 y 3 por 100 para el Estado, en cuyo nombre lo recaudan.

3.º Por no haber hecho los transportes durante la última guerra civil con arreglo á la ley, resultando de esto un gran perjuicio para el Estado.

4.º Por no haber ingresado los 40 millones de pesetas á que se comprometió la del Norte al encargarse de la del Noroeste.

5.º Por haber disfrutado de franquicia en los derechos de Aduana por más tiempo del que se les concedía.

6.º Por no ingresar lo que les correspondía satisfacer por gastos de inspección.

7.º Por cobrar en algunos casos el transporte de la correspondencia, y que, según la ley, es obligatoria su conducción gratuitamente.

8.º Por no pagar la contribución territorial á que están sujetos los edificios destinados á oficinas, viviendas de empleados, fondas y edificios destinados á fabricación.

9.º Por no haber satisfecho los intereses de demora de las cantidades que por la ley de 1.º de Marzo de 1861 se les anticiparon.

10.º Por no haber entregado á los establecimientos de Beneficencia lo que les corresponde en las subastas de mercancías abandonadas, habiéndose hecho muchas de éstas sin las formalidades legales.

11.º Haber sacado los billetes de andén faltando á la ley, y quedarse con cantidades que no les corresponden por este concepto.

No queremos sacar partido de estas afirmaciones; queden consignadas para que se aprecien por quien deba hacerlo, y con el solo objeto de que las Compañías se persuadan de que les conviene una transacción.

---

Ocupémonos ahora en los siguientes cuadros estadísticos, del juicio comparativo que tanto interesa á nuestro objeto.



Recaudación media, que obtienen las Empresas actualmente, á razón de 72 pesetas por tonelada, como tipo medio.

| PUNTOS DE EMBARQUE  | KILÓGRAMOS | Ingresos. |
|---|------------|-----------|
|   |            | PESETAS   |
| Murcia. . . . .   | 14.571.998 | 1.049.112 |
| Cieza . . . . .   | 2.343.330  | 167.696   |
| Beniaján, Cotillas, Alcantarilla, Archena, Lorquí, Ceutí y Alguazas . . . . | 3.763.435  | 270.936   |
| Blanca. . . . .   | 1.828.276  | 131.616   |
| TOTALES. . . . .  | 22.507.039 | 1.619.360 |

Recaudación calculada por el transporte de una triple exportación, con la tarifa reducida á razón de 0'075 milésimas por tonelada y kilómetro.

| PUNTOS DE EMBARQUE   | KILÓGRAMOS | Ingresos. |
|--|------------|-----------|
|  |            | PESETAS   |
| Murcia. . . . .  | 43.715.994 | 1.476.310 |
| Cieza . . . . .  | 7.029.990  | 238.986   |
| Beniaján, Cotillas, Alcantarilla, Archena, Lorquí, Ceutí y Alguazas. . . . . | 11.290.305 | 383.860   |
| Blanca. . . . .  | 5.484.828  | 186.456   |
| TOTALES. . . . .   | 67.521.117 | 2.285.612 |

**Cuadro comparativo de recaudacion, entre las tarifas vigentes y las reducidas á 0'075 milésimas por tonelada y kilómetro.**

| PUNTOS DE EMBARQUE   | Por las tarifas vigentes. | Por las tarifas reducidas |
|--|---------------------------|---------------------------|
|  | PESETAS                   | PESETAS                   |
| Murcia. . . . .  | 1.049.112                 | 1.476.310                 |
| Cieza. . . . .   | 167.696                   | 238.986                   |
| Beniajan, Cotillas, Alcantarilla, Archena, Lorquí, Ceutí y Alguazas. . . . . | 270.936                   | 383.860                   |
| Blanca. . . . .  | 131.616                   | 186.456                   |
| <b>TOTALES. . . . .</b>  | <b>1.619.360</b>          | <b>2.285.612</b>          |

**Resumen de diferencias entre las tarifas vigentes y las reducidas.**

| PUNTOS DE EMBARQUE  | Diferencia anual de más en la recaudación para las Empresas ferro-viarias, con las tarifas reducidas. |
|---|---|
|   | PESETAS   |
| Murcia. . . . .   | 427.198   |
| Cieza. . . . .  | 71.290  |
| Beniaján, Cotillas, Alcantarilla, Lorquí, Ceutí y Alguazas. . . . . | 112.924   |
| Blanca. . . . .   | 54.840  |
| <b>TOTAL. . . . .</b>   | <b>666.252</b>  |

Importe de la exportación, á razón de 100 pesetas tonelada, con el aumento calculado por virtud de las tarifas reducidas.

| <u>PUNTOS DE EMBARQUE</u>  | <u>TONELADAS</u> | <u>PESETAS</u> |
|--|------------------|----------------|
| Murcia. . . . .  | 43.715           | 4.371.500      |
| Cieza. . . . .   | 7.029            | 702.900        |
| Beniaján, Cotillas, Alcantarilla, Archena, Lorquí, Ceutí y Alguazas. . . . . | 11.290           | 1.129.000      |
| Blanca. . . . .  | 5.484            | 548.400        |
| TOTALES. . . . .   | 67.518           | 6.751.800      |

Resumen comparativo del importe de los productos agrícolas exportados, con las tarifas vigentes y las reducidas, á razón de 100 pesetas la tonelada de frutos.

| <u>PUNTOS DE EMBARQUE</u>  | <u>Con las tarifas vigentes.</u> | <u>Con las tarifas reducidas.</u> |
|--|----------------------------------|-----------------------------------|
|  | <u>PESETAS</u>                   | <u>PESETAS</u>                    |
| Murcia. . . . .  | 1.457.100                        | 4.371.500                         |
| Cieza. . . . .   | 234.300                          | 702.900                           |
| Beniajan, Cotillas, Alcantarilla, Archena, Lorquí, Ceutí y Alguazas. . . . . | 376.300                          | 1.129.000                         |
| Blanca. . . . .  | 182.800                          | 548.400                           |
| TOTALES. . . . .   | 2.250.500                        | 6.751.800                         |

**Resumen de diferencias de mas á favor de la exportacion con la reduccion de tarifas de transporte, calculando en 100 pesetas cada tonelada de productos agricolas exportados:**

| PUNTOS DE EMBARQUE  | Diferencia de mas con las<br>tarifas reducidas. |
|---|---|
|   | PESETAS   |
| Murcia. . . . .   | 2.914.400                                       |
| Cieza. . . . .  | 468.600   |
| Beniajan, Cotillas, Alcantarilla,<br>Archena, Lorquí, Ceutí y Alguazas. . . . . | 753.000   |
| Blanca. . . . .   | 365.600   |
| <b>TOTAL. . . . .</b>   | <b>4.501.600</b>                                |

Por los precedentes datos estadísticos queda plénamente demostrado que con la reduccion de tarifas recaudarían las Empresas ferro-viarias más de medio millón de pesetas al año, cantidad suficiente para ir satisfaciendo el importe del aumento de material, lo cual constituye en favor de aquellas una positiva ganancia para el presente y para el porvenir.

Si á esto se añadiera el aumento de recaudación que pueden tener con el transporte de abonos de Madrid á Murcia, reduciendo las tarifas, es evidente que por este concepto llegarían á conseguir una nueva ganancia, causando un bien á la agricultura de la vega murciana.

Y téngase en cuenta que hemos hecho los cálculos muy por bajo, huyendo de que se nos tache de exagerados.

Con el beneficio de la reduccion de tarifas, se iría aumentando de un modo asombroso la produccion, creciendo constantemente la cantidad de frutas exportadas.

Podríanse abrir nuevos é importantes mercados de consumo que gozarían de géneros que actualmente no pueden consumir más que las clases pudientes, que son las menos.

El distrito minero de Linares, por ejemplo, podría absorber diariamente treinta ó cuarenta toneladas de frutas y verduras, y lo mismo habia de ocurrir con otras poblaciones de la península.

El beneficio se extendería más allá de la ancha zona del regadío del valle del Segura. Alcanzaría á los campos, en los que se pueden producir y se producen ágrios y otros frutos apetecidos y de estimación, fomentándose la agricultura hasta en los secanos.

---

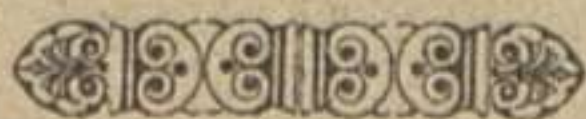
Las Empresas de ferro-carriles, dicen que están necesitadas de auxilios de parte del Estado y realmente tienen en contra á la opinión pública para obtenerlas.

Cada vez que los Gobiernos han tanteado con un proyecto de ley, la concesión de esos auxilios, han encontrado grandes resistencias y protestas.

Si las Empresas citadas se colocaran en una plausible actitud de transacción para favorecer en lo mucho que pueden los intereses generales, darían facilidades al Gobierno para auxiliarlas; de otra suerte, viviendo en divorcio con las conveniencias del país, irán creciendo aquellas resistencias que imposibilitarán la apetecida concordia.

Vivir es transigir, y es de esperar que cada cual, por salvar sus propios intereses, busque y acepte la apetecida y fecunda fórmula de concordia que regule la vida nacional dentro del órden importantísimo de los transportes ferroviarios.

La paz es la fecundidad; la guerra la destrucción.





## PARA TERMINAR

La crisis agrícola es profunda en la región murciana, que tiene el honor y la virtud de ser la más paciente de España; sufre con paciencia su vida angustiosa y difícil; pero tiene derecho á la protección que en beneficio general puede y debe darle el poder público.

La región murciana solo vive de la agricultura; no tiene industria, ni comercio, ni otro venero de riqueza que el penoso trabajo de la tierra.

La emigración creciente y la hipoteca que roe la propiedad, son signos elocuentísimos de la miseria pública y exigen estas circunstancias pensar seriamente en conjurar pronto y con acierto una situación tan difícil.

Hay imposibilidad, por causas ya expuestas, de llevar los productos agrícolas á los mercados extranjeros, y de otra parte el precio de aquellos ha descendido considerablemente.

En la primavera del año actual de 1895, ha sido un desastre la cotización de las hortalizas tempranas, que son las que mayores beneficios proporcionan al agricultor.

Veámoslo, transcribiendo la que rigió en la Lonja el día 27 de Mayo, en que la comprobamos por nosotros mismos, sin error alguno.

En dicho día se vendieron en la Lonja de Murcia los géneros que á continuación se expresan, á los siguientes precios:

|  |      |
|--|------|
| Patatas tempranas, la arroba castellana (11 kilos y medio) á . . . . . | 1    |
| Guisantes, idem idem idem, á . . . . .                                 | 1    |
| Bajocas, idem idem idem, á . . . . .                                   | 1'75 |
| Idem (de sin hebra) idem idem, á . . . . .                             | 3'10 |
| Tomates, idem idem idem, á . . . . .                                   | 4'50 |
| Albaricoques, á . . . . .  | 2    |
| Peretas, idem idem idem, á . . . . .                                   | 3'10 |
| Cerezas, idem idem idem, á . . . . .                                   | 3'15 |
| Pepinos, la docena, á . . . . .  | 0'70 |
| Calabazas, idem idem, á . . . . .                                      | 0'20 |

Téngase en cuenta, que en dicho día, por el retraso de la estación no había casi tomates, ni frutas, y que los precios expresados, con la escasez que se observaba, eran ruinosos porque indican una gran baja en cuanto á la plaza pública se aglomeren los que permita más adelante la maduración.

Los que entiendan de la materia que nos ocupa, comprenderán la inmensa desdicha que el indicado precio en el expresado día, significa para el agricultor murciano.

Añádase, que por la falta de oferta, por no existir géneros, solo se exportaban en esa fecha la patata y la bajoca para el mercado de Madrid.

Los Gobiernos, terminado el período político constituyente, solo deben pensar en satisfacer las necesidades legítimas de la nación, protegiendo á las regiones con toda la eficacia que las circunstancias reclaman.

Ya no hay ni debe haber luchas políticas, sino económicas y financieras; la libertad está asegurada en las leyes y en la práctica; lo que falta asegurar es el sustento para multitud de familias que viven del trabajo que dignifica y enaltece.

El problema social que ha parecido y parece tan pavoroso para algunas grandes inteligencias de Europa, quedará



conjurado con hacer que el trabajo sea fecundo y racionalmente remunerador.

La miseria es el más poderoso estímulo contra el orden social, porque el hombre no soporta los preceptos de la ley en todos los casos.

La previsión de nuestros hombres políticos será la de conjurar el conflicto social, grave siempre en el elemento obrero, pero mucho más temible y profundo, por diversas causas, en los trabajadores de la tierra.

Lo de Irlanda aún está en pie después de grandes concesiones: la mano negra en Jerez ha tenido raíces que tuvo que estirpar el patíbulo.

La miseria unida á la delincuencia, es seguro germen de destrucción social.

Obsérvese que ya no tienen prestigio los ideales políticos; que aun los partidos populares carecen de masas; que en todas las regiones españolas hay meetings de agricultores; que se ha abandonado la lucha política para aceptar la contienda económica, porque la ruina de la agricultura es asunto más urgente para la nación que el ponderadísimo Sufragio universal y el no menos ponderado juicio por Jurados.

Los Gobiernos que quieran tener arraigo en la opinión pública, han de consagrarse por entero á su servicio y muy singularmente al remedio de la crisis profunda de la agricultura.

De no hacerlo así, de no evitar los peligros tremendos de la miseria pública, caerán los Gobiernos con estrépito y el conflicto social quedará planteado con todos sus terribles horrores.

---

Lo que necesita, lo que pide la agricultura murciana es facilidad para exportar sus frutos agrícolas. Así como Barcelona ofrece al resto de España los productos de sus industrias, Murcia ofrece también los productos de su suelo y del cultivo.

¿Qué sucedería si Barcelona no pudiera enviar la labor de sus fábricas á los mercados de la península?

Que se arruinaría por completo, como arruinada está la agricultura del rico y desgraciado valle murciano.

Con la reducción de tarifas de transporte, que tanto anhelan los agricultores murcianos, se había redimido la agricultura: con nuestro cálculo, que no es exagerado, se aumentaban los ingresos de esta en el valle del Segura en más de cuatro millones de pesetas, cuya cantidad distribuida entre miles de familias labradoras, sería una bendición de Dios, una barricada formidable contra el socialismo, un progreso extraordinario para la gente que vive sujeta al duro y penoso trabajo de la tierra.

En el año actual de 1895, se ha dedicado la mitad de la huerta á cereales, y si el mal que lamentamos no se conjura, quedará convertido el rico valle murciano, en tierras de la Mancha, sobrando miles de brazos que irán á suelo extranjero á buscar el pedazo de pan que no encuentran en el propio.

Para persuadirse de esta tristísima verdad hay que verla sobre el mismo terreno en donde palpita y oprime tanta desdicha; hay que oír á los agricultores, apreciar sus argumentos, escuchar las cuentas que hacen y palpar el oscuro porvenir que se presenta para el valle del Segura, si no se procura por el medio indicado el aumento de la exportación, que ha de traer tantos y tan inapreciables beneficios.

---

El ministro de Hacienda Sr. Navarro Reverter, ha expuesto en el Congreso la fecunda teoría de que el Gobierno para aumentar los ingresos del Tesoro público, necesita fomentar la riqueza del país, creando nuevos veneros y acrecentando los existentes.

Esta opinión coincide con la expresada por el Sr. Ministro de Fomento en el Senado, en el sentido de que hay que proteger á las Empresas ferro-viarias, para que éstas á su vez protejan

la agricultura del país. Ambos pareceres coinciden con la aspiración general de los agricultores murcianos, para que con el aumento de la exportación se salve á la agricultura del actual conflicto y se abran nuevas fuentes de la riqueza pública.

Conocidos son los disturbios, motines y violencias que ocasiona la recaudación de los impuestos en la zona murciana, por efecto de la miseria que agobia á sus moradores, y es seguro que en cuanto la exportación aumentase y aumentarían los ingresos, se recaudarían los tributos en mayor cantidad y más holgadamente.

El Sr. Navarro Reverter tiene gran razón y visible acierto en sus opiniones: con mayor riqueza pública, mayor recaudación para el Tesoro nacional, aparte del consiguiente aumento de bienestar para las clases productoras que viven de su trabajo.

Véase, como ateniéndose al criterio fecundo de la protección agrícola, se celebran meetings de agricultores y hasta se intenta la creación de un partido nacional, que solo se preocupe de las necesidades de la agricultura española.

Por allí van los rumbos de la futura política, y solo con ese programa encontrarán fuerza los Gobiernos y prestigio los que aspiren á gozar de la consideración pública.

---

El régimen arancelario á que vivimos sugetos y que es de esperar siga imperando algún tiempo, ha disminuido los transportes de las Compañías ferro-viarias y por tanto sus ingresos.

Desde 1.º de Enero á 13 de Mayo del año actual de 1895, la recaudación de la Compañía del Mediodía ha experimentado una baja, en relación á igual período del año anterior, de 1.014.594 pesetas, según datos publicados por la misma.

La Compañía del Norte, en igual período de tiempo del año actual, ó sea desde 1.º de Enero á 13 de Mayo, ha sufrido una baja en su recaudación de 3.410,069 pesetas.

Y no es de extrañar que así suceda, por cuanto el régimen arancelario disminuye el cambio internacional de productos; y así como la agricultura reclama el aumento del tráfico entre los mercados de la península, de igual modo y por el mismo motivo conviene esa solución á las citadas Compañías, siquiera sea para compensar el perjuicio que experimentan con motivo de los efectos causados por el indicado régimen del arancel vigente.

De todo ello se deduce lo que venimos afirmando; esto es, que las Empresas citadas tienen que regular su vida económica con arreglo á las conveniencias del país, pues en todo caso participan así de la prosperidad del mismo, como de su ruina y desventura.

No creemos necesario citar los casos relativos á las líneas férreas de Francia y de Italia que han reducido las tarifas de transporte con ventaja para las mismas; baste consignar, que sin indemnización alguna del Estado y solo por su propia conveniencia, mantienen esa reducción, que ha aumentado mucho el tráfico.

En Italia, la reducción de tarifas, viene conjurando el conflicto que trajo sobre la agricultura de aquella nación la ruptura de relaciones comerciales entre la misma y Francia, que cerraron á aquella el mercado más importante que tenía para el consumo de sus productos agrícolas.

Del estudio de la cuestión que nos ocupa y reconocido que todo Gobierno sensato ha de pensar en resolver tan importante problema, abrigamos la esperanza consoladora de que la región murciana no quedará desheredada en el concierto que han de llevar á cabo las Empresas ferro-viarias con el Estado.

Mucho interesa á la nación y singularmente á su industria que se reduzcan las tarifas de transporte para los carbones y otros artículos de tanta cuantía; pero no puede supeditarse á un lugar secundario lo que á los frutos agrícolas concierne;

que mal han de vivir los industriales si los agricultores arruinados no pueden adquirir los productos que ofrezca la industria, la cual necesita cierta prosperidad en los mercados nacionales de su consumo.

Por otra parte, no se trata solamente, con el propósito que sustentamos, de conjurar el conflicto de la miseria pública, lo cual sería bastante para justificar un esfuerzo; se trata además de crear nuevas fuentes de riqueza, de evitar la emigración, de prevenir grandes males en el orden social y de que progrese y viva con relativo desahogo la agricultura nacional, que en sí constituye la principal riqueza del país.

---

Terminamos este modesto estudio con las precedentes líneas, inspiradas en nuestro ferviente cariño al país murciano y en las generales conveniencias de la patria.

No creemos necesario aducir más datos ni argumentos para demostrar la importancia á la par que la conveniencia de la fecunda aspiración que sustentamos.

Inteligencias más elevadas y autoridades de prestigio han de ponerse indudablemente al servicio de esta buena causa.

Mucho espera Murcia de su constante bienhechor, de su ilustre hijo adoptivo el Excmo. Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo, cuya superior capacidad y cariño nunca desmentido, es prenda segura de legítimo y merecido éxito.

La empresa es grande, digna, meritoria y trascendentalísima: constituye un hermoso ideal y una gran aspiración de los agricultores de la región murciana; por lo mismo su realización está reservada á hombres superiores.

¡Qué gloria tan legítima y tan satisfactoria la de hacer un bien tan grande por la patria!

Envidiamos á quien pueda realizarlo.

