AÑO XVII **Madrid 24 de Agosto de 1903.** NÚM. 724.

Los Transportes Férreos

PUBLICACION COMERCIAL DE FERROCARRILES

(Esta publicación es la misma que, con iguales título, personal y elementos, apareció durante nueve años en Barcelona y siete en Almería.)

SUMARIO

Las reformas en Obras públicas.—Los ferrocarriles Andaluces en 1902.—Guías ds circulación y vendís —El puerto de Tarragona.—Publicidad y discusión de nuevas tarifas: Maderas ordinarias. Combustibles minerales.

LAS REFORMAS EN OBRAS PÙBLICAS

Tanto se anunciaba y ponderaba la nueva disposición que el Sr. Gasset iba á dar á luz; tanta trascendencia y radicalismo se le atribuía; especial Consejo de Ministros llegaría á celebrarse seguidamente del regreso del Presidente para tratar del asunto; y por último el viaje exprofeso del Ministro á San Sebastián para recoger la firma del Rey, nos tenían verdaderamente intrigados, impacientes, por el conocimiento detallado de la nueva obra del Sr. Gasset, para cuya publicación hemos retrasado la aparición del presente número.

Ya es conocido el tan esperado Real decreto; muy extenso es, pero vamos á reproducirlo, porque en el preámbulo es en donde está la substancia. Las conclusiones de la parte dispositiva, después de tanta exposición previa, se reducen: á la reorganización de las granjas agrícolas; á la adquisición de ganados para mejorar la raza; al plan de caminos vecinales, materia que ya entendíamos tratada en el otro reciente Real decreto con ellos relacionado, y á las obras hidráulicas respecto de las cuales se depositara recientemente el proyecto de ley que ha de promoverlas; de donde resulta que en estos puntos de los caminos vecinales y las obras hidráulicas no se hace más que traer á colación cuestiones planteadas ya; á la concesión de premios á obreros que estudien en el extranjero, y á la reforma de organización de negociados del Ministerio. Estas son las finalidades de la nueva, trascendental y radical obra del Ministro de Obras públicas.

El preámbulo del Real decreto, en donde debe hallarse la substancia, es una extensa y hermosa oración, un excelente discurso, en el que se hace la revelación de los anhelos del país; de que el Gobierno persiste en la nivelación; de que no hay recursos; cuéntase que se ha prometido mucho y se ha hecho poco ó nada; que el presupuesto del Ministerio está indotado, y que si no fuera así, cuántas cosas podrían hacerse; explícase lo que ocurre en las carreteras, materia ignorada de todo el mundo. En brillantes períodos se nos cuentan estas y otras muchas cosas, para acabar en que se restringirá la inversión de cantidades del indotado presupuesto, para aplicarlas en los conceptos de la parte dispositiva.

Grandes novedades y pensamientos y revelaciones contiene la hermosa oración del Sr. Gasset, cuya detenida lectura, consideración y analización recomendamos, seguros de que nuestros lectores descubrirán en ella el cambio radicalísimo, las grandes mudanzas, las reformas amplísimas—son frases del preámbulo—que van á introducirse.

Hé aquí el trabajo del Sr. Gasset:

«Entre las pesadumbres y desalientos de nuestro gran infortunio nacional, se alzó la voz del patriotismo en solicitud de un cambio radicalísimo que, arrollando vigorosamente vetustas rutinas, arcaicos procedimientos y organizaciones de mera apariencia, nos permitiera advertir cuáles eran las fuerzas efectivas de nuestro pueblo. Afanosamente la propia voz reclama un acertado empleo de los recursos que nos conduzca por caminos de reconstitución hasta una prosperidad acusada, no en la frase del discurso, sino con las poderosas realidades de un crédito elevado, una cultura difundida, riquezas en desarrollo y la firme organización de elementos defensivos bastantes á mantener nuestra nacionalidad.

Para lograr esperanzas tan halagüeñas, era forzoso acometer aquella labor reorganizadora que durante cinco años pide en vano el país y en vano también vienen ofreciendo los elementos gobernantes.

Muy recientemente, recogiendo las aspiraciones generales y aceptando de una vez y con pa-

Biblioteca Nacional de España

triótica valentía el compromiso de los hombres de gobierno, el Presidente de vuestro Consejo de Ministros proclamaba la urgente necesidad de un cambio fecundo en los servicios del Estado; y aquellas palabras, contrastadas por la doble autoridad de un alto entendimiento y de una provechosa experiencia, no fueron la simple y violenta demanda del poder, sino el título moral más adecuado á su posesión y ejercicio.

Dos bases esenciales ofreciéronse á la consideración de los Ministros al tiempo de comenzar sus trabajos: ordenación y solvencia de la Hacienda; empleo reproductivo de las consignaciones del presupuesto.

Guardando rigurosa fidelidad á tales principios, el Ministro á quien hoy están confiados los grandes intereses de la Agricultura, el Comercio y la Industria, encuentra considerables obstáculos para realizar en su departamento aquellas trascendentales reformas que han dejado de ser promesas de partido político y convertídose en resuelto propósito de Gobierno.

No fuera el Ministerio de Agricultura llamado á impulsar la riqueza pública, no fuera ésta principal elemento nutritivo de los tributos, y bastaría fiar el trabajo á un firme propósito ds ahorro que cercenara toda prodigalidad y todos los servicios donde no se acreditara un evidente utilitarismo.

Encontrárase el Tesoro público en las condiciones de prosperidad que habrá de alcanzar perseverando en los actuales procedimientos, y una crecida elevación en el presupuesto de Agricultura haría fácil y gratísima la tarea para el Ministro.

Mas á despecho de las trabas que el respeto á una salvadora política de nivelación establece, para ciertos rápidos y amplísimos desenvolvimientos de las Obras públicas, que tradujeran á nuestro pueblo el gigantesco esfuerzo por Francia realizado luego de suscrito el Tratado de Versalles, cabe, por la modificación de viciosas prácticas y mediante el abandono de prolongados errores, procurar amplitudes á nuestra producción y nuevos rumbos á la deficiente red de comunicaciones que poseemos.

Cómo se plantea la reforma.—La reforma que plantea el presente proyecto de decreto, por lo mismo que es radical y supone grandes mudanzas, exige, aunque breve, clara y terminante justificación: un sucinto, pero franco y leal examen del uso á que hoy se destinan los 74 millones de ptas. otorgados por el contribuyente al fomento de su agricultura, al desarrollo del comercio y de la industria y á la construcción de las obras públicas. Habrán de exhibirse cifras y argumentos muy explotables por los pesimistas; saldrán á la superficie datos sujetos á tristes y enojosas consideraciones; no es del caso omitirlos: la prosa oficial antes debe requerir la verdad que esquivarla, ya que por huir de ella nos llevara antaño la *Gaceta* hacia espejismos de millares de escuelas bien establecidas, de bienandanzas y riquezas, de ejércitos y armada, que, como organizaciones de papel que eran, dieron en tierra al primer choque con la realidad.

El presupuesto del Ministerio.—A 74 millones de ptas. asciende el presupuesto del Ministerio de Agricultura. Fuera afirmación de arbitrista, con endeble juicio, el sostener que esa suma es bastante á prosperar por modo perentorio la vasta industria agrícola de España, á impulsar vigorosamente su comercio, á erigir por centenares las construcciones que acrecen la producción y multiplican los caminos. Es, no obstante, la suma citada suficiente á salir muy luego del lamentable y pernicioso *statu quo* en que nos hallamos.

De los 74 millones de ptas. vienen consagrándose á la enseñanza agrícola con sus campos de experimentación, al auxilio de concursos y certámenes, á cuanto supone gastos del material agronómico y de mejora de la riqueza pecuaria durante todo un año, la suma de 400.000 pesetas, esto es, una cifra inferior al coste de la verja con que se ha orlado el edificio de los Ministerios de Instrucción pública y de Agricultura.

De los 74 millones de pesetas, el centro ministerial llamado á procurar amplitud y aliento al perezoso y pudiera decirse embrionario comercio español, y que ostenta entre sus títulos el de Ministerio de Comercio, destina en su presupuesto 6.800 pesetas al pago del personal al cual se confía todo lo relativo á la intervención del Estado en los vastos y complejos asuntos comerciales.

Consignadas cifras que tanto alejan nuestro presupuesto de Agricultura y Comercio de aquellos que los pueblos de prosperidad y cultura destinan á tan importantes atenciones, resulta ocioso todo comentario, como evidente la perentoriedad del remedio. Datos semejantes á los apuntados suponen mayores daños aún que la notoria esterilidad del poder ejecutivo en ramos tan indispensables al progreso: trazan con salientes líneas los rasgos más grotescos de la caricatura de un pueblo que se juzga organizado á la moderna.

Cómo se invertía.—Guiado el pensamiento hacia el análisis de lo que importan las obras públicas, fácilmente se advierte el grave error en que hemos incurrido año tras otro. Aparte las cantidades no muy considerables empleadas en el personal agronómico, repoblación forestal y vigilancia minera, puede afirmarse que el resto de la consignación anual se distribuye en atenciones de obras públicas.

34 millones de pesetas son aplicados cada un año á la construcción y entretenimiento de carreteras. Fuera de las que, las más veces con recursos propios, han realizado en los puertos sus juntas especiales, es indudable que durante muchos lustros, así el esfuerzo de los ingenieros, como el dinero de los contribuyentes, se han consagrado por completo al trazado y construcción de carreteras.

En este punto registramos números que, en su impresión primera, tienen grandes apariencias consoladoras. España cuenta con cerca de 40.000

Biblioteca Nacional de España

kilóms. de carreteras del Estado; disponemos de una cifra parecida á la de Francia, nación donde las obras públicas han logrado extraordinario desarrollo; mas por acaso, ¿era ésta la sola necesidad sentida en tan importante punto? ¿Hemos dispensado la propia atención á las construcciones más íntimamente relacionadas con la productividad del suelo? ¿Es quizá comparable en los restantes extremos de tal materia, nuestro adelanto con el de la nación vecina? No, por desdicha. Descontados los ferrocarriles secundarios, en los cuales por modo tan directo ha de intervenir la iniciativa privada, resulta penosísimo el cotejo que entre Francia y España debe hacerse con relación á los caminos vecinales.

600.000 kilóms. cuenta aquella nación, en tanto que nosotros sólo registramos 11.000. La diferencia es abrumadora. Ella ofrece clara idea de nuestro vicioso y deficiente régimen de comunicaciones.

El grave, el deplorable error de crear un sistema circulatorio del cual se excluyen las infinitas pero utilísimas pequeñas arterias, no procede, justo es declararlo, del equivocado concepto que los ingenieros hubieran podido formar tocante á la necesidad de las obras públicas en nuestro país. La culpa consiste, y es algo que no exige demostración en fuerza de haberse reconocido por todos, en que la influencia política, mediante la potestad legislativa, ha encontrado fácil medio para satisfacer á los caciques, trazándoles cuantos caminos han pedido, estableciendo á menudo comunicación entre sus casas de labor, cuando no entre las de solaz y recreo.

La carretera parlamentaria tiene ya su nombre acreditado y casi constituye nuestra única obra pública.

De toda evidencia resulta cuánto interesa salir con premura de la situación presente. En ella es olvidada la producción agraria, se desdeña el comercio é industria y queda reducida la tarea del ingeniero, que empleó entera su adolescencia y buena parte de su juventud en profundos estudios, á medir acopios de piedra y á trazar la carretera parlamentaria.

Justificando la reforma.—Consideraríase el Ministro que suscribe muy desviado del cumplimiento de sus deberes, si al intentar la reforma de los servicios no comprendiera en ella íntegramente los puntos descritos y limitara su iniciativa á una reducción de personal—siempre contadísimo, tratándose de elementos técnicos—y al trueque de los nombres de los negociados.

Por eso la reforma es amplísima.

Lo es también inmediata por exigirlo así la urgencia en abandonar errores de tan lamentables consecuencias. ¿Qué hacer frente á los males señalados? ¿Diferir su remedio hasta que recayera aprobación parlamentaria en los correspondientes proyectos de ley?

Veríamos agravado el mal de que nos dolemos, y caerían las promesas sobre el escepticismo de la opinión pública, con la propia esterilidad con que cae la lluvia en el desierto.

No es de hoy; ha muchos años que toda oferta se formula para quedar incumplida. Por eso el país las rechaza aun apareciendo á veces tan hermosamente expuestas, que si la elocuencia sirviera de garantía á las promesas, resultara difícil hallar mejor hipoteca.

Aun cuando fuera posible el emular ahora los elocuentes acentos de pasadas épocas, alcanza hoy el desengaño proporciones tales, que toda gala en el decir resultaría inútil, ansiosa la opinión, y no sin causa, de otorgar sus entusiasmos, no á las palabras, sino á la acción.

El Parlamento en mil y mil declaraciones de sus hombres más autorizados é ilustres; la prensa en constantes trabajos; el meeting en sus clamorosas demandas, deploran tiempo há los vicios antes denunciados: el olvido de intereses agrícolas y comerciales, la carretera como única obra realizada por el Estado, la industria desatendida y pospuesta.

Si la opinión pública pide con justicia, si ampara sus requerimientos en los propios discursos parlamentarios, ¿qué otro remedio sino buscar satisfacción á tal solicitud?

Y como sólo á los hechos es hoy dado hacerse oir, el Ministro que tiene la honra de dirigirse á V. M., al emprender la reorganización de servicios, en hechos la funda y establece, cualquiera que sea el remanente del presupuesto que rige y el tiempo que resta del ejercicio económico.

Necesidad del proyecto.—Los indicados motivos sirven de base á la modificación de servicios aprobada después de cumplidos los trámites impuestos por la ley.

En virtud de esta reorganización, redúcense todas las cantidades que, sin daño de los servicios públicos, es posible cercenar.

La parte más considerable de la variación á V. M. propuesta corresponde al capítulo de carreteras, por consideraciones que, después de lo expuesto, no requieren nuevos razonamientos. Bueno es, sin embargo, advertir que, con relación á este punto, no es preciso realizar modificación de servicios, porque la ley de presupuestos vigente autoriza la inversión para caminos vecinales de cierta suma correspondiente al crédito general en ejercicio.

Es indispensable, sin embargo, respetar lo dispuesto por el poder legislativo; pero lo es también someter esas disposiciones á términos de posibilidad. Hoy pesa ya sobre los futuros presupuestos, por el concepto de construcción de carreteras, cantidad tres veses mayor que la destinada anualmente al pago de esta atención. Para solucionar tamaña dificultad, propondráse en la Ley de Presupuestos la consignación de carreteras dividida en dos porciones: una crecida para satisfacer los compromisos adquiridos, y otra de menor importancia con destino á las nuevas obras que se emprendan.

Nuevos planes.—Mediante este nuevo empleo de los recursos, atiéndese en la reforma cuidadosamente á la enseñanza agrícola llevada á la es-

Biblioteca Nacional de España

cuela pública y campos de experimentación creados al efecto.

La riqueza pecuaria habrá de recibir impulsos que su pasada prosperidad y su decadencia presente reclaman con gran imperio.

Los Negociados de Comercio é Industria se reforman creando una verdadera estadística, y un centro de información que facilite á industriales y comerciantes, noticias ciertas y frecuentes de la situación y necesidades observadas en los mercados extranjeros por nuestros agentes consulares.

Para los obreros mecánicos ó fabriles se establecen pensiones en el extranjero que permitan estudiar por modo práctico los adelantos que, en sus respectivos oficios y artes, alcanzan los pueblos más cultos de Europa.

En lo que á las obras públicas concierne, iníciense nuevas orientaciones de perfecto acuerdo con las justas y reiteradas solicitudes que vienen formulando los más autorizados criterios. Se establecen orden y medida, así para el término del considerable número de carreteras cuya construcción ha impuesto el poder legislativo, como para las que, en adelante, hayan de hacerse.

Con esta modificación de servicios comenzará igualmente á tener remedio el hábito erróneo que pone en olvido á millares de pueblos y numerosas comarcas, manteniendo una red de 19.000 kilómetros de caminos vecinales frente á los 666.000 de que dispone Francia. En plazo brevísimo y mediante el plan que ultiman á estas horas los ingenieros del Estado, será fácil proceder á inaugurar algunos importantes núcleos de aquellas tan preteridas como indispensables vías de comunicación.

También, merced á las reformas que plantea este proyecto de decreto, habrán de recibir inmediato impulso las construcciones que más directamente contribuyen al mejoramiento agrario y al desarrollo de la riqueza, bien que con las restricciones que impone lo exíguo de los recursos y que aconsejan las garantías de éxito de que quiere rodear el Ministro cuantas construcciones hidráulicas se emprendan.

Positivos beneficios, imponderables ventajas habrán de encontrar los intereses agronómicos, comerciales y de la industria, si los indicados propósitos alcanzan hoy realidad y se desenvuelven mañana con la posible amplitud; pero todos estos propósitos resultarían de una casi absoluta esterilidad si no se ponen reglas estrechas, grandes energías al servicio de los sagrados intereses del país, librándolos de aquel influjo político que traza los caminos vecinales por donde place al elector influyente ó donde á éste importa levantar el murallón del pantano.

Empléense los antiguos procedimientos, y vano será cualquier intento de reforma.

Por eso resulta indispensable sustituir las elecciones de obras que corrían á cargo de los intereses políticos, por una prelación que habrán de establecer el esfuerzo de cada comarca y la ventaja de la construcción.

De aquí en adelante, si el criterio que informa esta reverente Exposición prevalece, no se embalsarán las aguas, no se auxiliará un ferrocarril secundario, no se trazará un camino vecinal porque así lo indique ó lo exija el personaje político; los estudios técnicos habrán de señalar el número de obras que en cada orden de ellas aparezca como más beneficioso y urgente, y para decidir sobre la preferencia con que deba procederse al tiempo de ejecutarlas, se atenderá tan sólo al compromiso que las regiones adquieran con el Estado que auxilia la construcción.

Lograrán ser los primeros, no los pueblos que muevan mayores recomendantes, sino aquellos que ofrezcan mejor ayuda para la obra.

Indicado queda el fundamento de esta reforma, iniciado el cambio de atenciones en las obras públicas y establecido el procedimiento que ha de sustraerlas á cualquier interesada influencia de la política.

Cuanto aquí se formula ha de tener más amplios medios de expresión en el proyecto de presupuestos. No ha de ser en él incumplida la política de nivelación—y hoy mismo es señal de tal propósito la economía de 90.000 ptas. en este proyecto consignada;—pero manteniendo ese saludable principio, emprenderáse entonces labor más extensa, respondiendo con ello á las reclamaciones constantes y calurosas del Parlamento, de la prensa y del país entero.

Apoyado en los anteriores motivos, el Ministro que suscribe tiene el honor de proponer á V. M. el siguiente decreto:

PARTE DISPOSITIVA.—Artículo único. El Ministro de Agricultura, previos los estudios técnicos correspondientes, y dentro de los créditos aprobados en el expediente de modificación de servicios para los gastos que se realicen en el presente ejercicio, podrá proceder:

1.° A la reorganización de las Granjas agrícolas y transformación de sus estudios y trabajos, de modo que unos y otros ensanchen su radio de acción y extiendan en interés público enseñanzas, ejemplos y beneficios.

2.° A la adquisición de ganados con destino al cruce y selección de las razas existentes en nuestros campos.

3.° A la inmediata formación de un plan de caminos vecinales y á la construcción de los que pudieran emprenderse atendiendo el dictamen de autoridades profesionales y el auxilio que cada comarca otorgue.

4.° A la iniciación y cumplimiento de aquellas obras hidráulicas que un favorable juicio técnico y la mayor ayuda regional señalen en condiciones de ejecución.

5.° Al establecimiento de pensiones para que el mayor número posible de obreros adquiera en los países más adelantados de Europa similares al nuestro en las necesidades de producción, cuantas enseñanzas y prácticas puedan contribuir á un más perfecto empleo de los propios medios y á la posesión de nuevos conocimientos.

6.° A la modificación de la estructura y plantilla con que hoy funcionan los negociados cons-

Biblioteca Nacional de España

tituidos en sección independiente de Industria, cuidando de que sus servicios sean prestados, en adelante, con un doble carácter científico y práctico, mirando á los problemas del trabajo y al movimiento y desarrollo de la producción industrial.

San Sebastián.—Agosto, 1903.»

Los ferrocarriles Andaluces en 1902.

Proseguimos el extracto de los resultados de la explotación en los f. c. Andaluces, en el ejercicio en 1902.

La cuenta de la explotación se establece como sigue: ingresos, ptas. 22.221.574'21, equivalentes á 20.824 por kilóm.; gastos, incluyendo pesetas 483.439'97 de reclamaciones atrasadas, regularizadas en 1902, pesetas 12.228.506'61, ó sean 11.460 por kilóm. Producto líquido, 9.993.067'60, esto es, 9.364 por kilóm. Coeficiente de explotación, 55'03 por 100. Los intereses de las obligaciones absorbieron pesetas 7.322.709; el cambio sobre frs. 267.671'20 aplicados al pago de impuestos franceses sobre cupones de obligaciones, pesetas 106.817'48; el impuesto francés sobre acciones y partes de fundador, ptas. 44.870'24; los vales emitidos sobre cupones pagados en pesetas, 1.623.845'77; y la amortización correspondiente á 1902, pesetas 1.468.000. Total, 10.566.242'49, y deduciendo 55.221'41 de intereses y gastos de Banca, etc., queda un total efectivo de pesetas 10.511.120'08, ó sea una insuficiencia de los productos de la explotación en 1902 de pesetas 518.052'48, que se ha saldado por el débito de la cuenta «Liquidación de ejercicios cerrados», la que queda reducida en fin de 1902 á pesetas 2.023.300'05.

Con relación á 1901, los ingresos aumentaron en 2.414.759'68 y los gastos en 1.005.515'01; aumento líquido, 1.409.244'67. En la g. v., cuyo producto fué de 7.555.077'23, el aumento estuvo representado por pesetas 741.310'76, que se descompone así: viajeros de 1.ª, 100.543'16; de 2.ª, 72.950'49; de 3.ª, 355.248'36; niños, militares y suplementos en ruta, 30.473'66; mensajerías, 182.095'09; explicándose el aumento por 279.095 viajeros más y el mayor tráfico de paquetes postales, pescados, caballos, perros, ganados y almacenajes. En el aumento por viajeros, los servicios especiales organizados con ocasión de baños, ferias y fiestas contribuyeron en pesetas 249.604.

En la pequeña velocidad, cuyo producto fué de pesetas 14.666.496'98, el aumento efectivo, después de tener en cuenta la baja en ciertas mercancías, fué de ptas. 1.673.448'92. Aparecen en baja las maderas de construcción, el carbón vegetal, los limones, el hierro, la hulla y el cok, la maquinaria, los minerales y los vinos, y en alza el trigo y los demás cereales, los varios, las drogas, los aguardientes, los abonos, las harinas, el aceite, las legumbres, los materiales de construcción, el bacalao, las naranjas, el plomo, la sal, el azúcar, los orujos y los transportes de servicio. La causa principal del aumento en la p. v. radica en los aceites (1.255.190'02) y en los orujos (302.783'45). En los plomos fué el aumento de 225.930'05, por preferencia de las industrias de Linares de servirse del puerto de Málaga. La abundancia de la cosecha de cereales determinó en ellos y las harinas aumento de 80.900 ptas. En la hulla y el cok, baja de 329.683'64, por la reducción de precios á que ha obligado la competencia del Sur y disminución de expediciones de la cuenca de Bélmez; en las maderas y maquinaria, baja de 109.683 por paralización de nuevas intalaciones industriales. La baja en los vinos fué de 102.533 ptas., á causa de la mediana cosecha en 1902.

El aumento de 1.005.515 en los gastos, débese á mejoras de la explotación (aumento de personal, renovación y entretenimiento de la vía, el material fijo y móvil, etc.)

Los impuestos de transporte percibidos para el Tesoro, ascendieron á ptas. 2.053.179'89; lo pagado por la Compañía por gastos de inspección y vigilancia, contribuciones, derechos de Aduana y otros, á 617.571'51; las economías realizadas por el Estado en los transportes de correspondencia, militares, presos y penados, á 247.415'32; siendo pues de 3.918.166'72 la totalidad de los beneficios retirados por el Estado de la explotación de Andaluces en 1902.

Los trabajos ejecutados ó en vías de ejecución son diversos, sobresaliendo entre ellos la construcción de las grandes estaciones (Sevilla, Jerez, Cádiz), ampliación de talleres, prolongación y aumento de vías, renovación de la vía de la línea de Bélmez, construcción en ella de tres apartaderos, otras ampliaciones de estaciones, etc., etc.

La cuenta de primer establecimiento ha experimentado en 1902 un aumento de 3.928.156'92, que proceden: 169.651'24 de varias expropiaciones y adquisición de terrenos, mejora de tomas de agua, gastos de habilitación de traviesas, etcétera, 1.344.687'61 de gastos de mejoras que han continuado haciéndose en Material y Tracción y 2.445.994'95 por el mismo concepto en Vía y Obras.

Hé aquí ahora, para terminar, algunos detalles del tráfico. Se transportaron 176.513 viajeros en 1.ª, que produjeron pesetas 1.314.993'41; 303.362 en 2.ª, con producto de ptas. 1.141.789'22 y 1.915.434 en 3.ª, produciendo 3.723.077'77. En total, 2.395.309 viajeros y ptas. 6.179.860'40, equivalentes á 5.791 por kilóm. Producto medio de los viajeros, ptas. 7'45 los de 1.ª, 3'76 los de 2.ª y 1'94 los de 3.ª, 2'58 sin distinción de clases. De los equipajes y perros se obtuvieron pesetas 62.069'28 (58 por kilóm.); de las mensajerías, 1.289.550'16 (1.209 por kilóm.), de los carruajes y ganados en g. v., 11.923'44 (11 por kilóm.), y de los almacenajes, etc., en g. v., 11.673'95 (11 por kilóm.); en total la g. v., 7.555.077'23 pesetas, ó sean 7.080 por kilóm. De las mercancías en p. v., se obtuvieron pesetas 14.451.907'74

Biblioteca Nacional de España

(13.543 por kilóm.); de los carruajes y ganados en p. v., 76.933'95 (72 por kilóm.), y de los almacenajes, etc., en p. v., 137.655'29 (129 por kilómetro); en total la p. v., 14.666.496'98 (13.744 por kilóm.) Las toneladas en pequeña velocidad fueron 2.560.440 y el producto medio por tonelada de ptas. 5'73. Los trenes recorrieron 3.477.839 kilómetros, siendo el ingreso por kilóm. de tren de ptas. 6'39, el gasto de 3'52 y el producto líquido de 2'87.

En conclusión: el ejercicio 1902 no ha sido malo para Andaluces; se está regenerando mucho aquella Compañía, á cuyo efecto se invierten grandes cantidades; pero la situación financiera nada tiene de satisfactoria, ni mejora en 1903.

GUÍAS DE CIRCULACIÓN Y VENDÍS

Una nueva disposición aclaratoria ha venido á aumentar el número de las que hay dictadas relativamente á los requisitos para la circulación de determinadas mercancías, materia cuya reglamentación se hace cada día más intrincada y compleja. Desgraciadamente, y á pesar de tanto como se ha pretendido la eliminación de aquellas trabas, nada hace esperar que llegue á conseguirse. He aquí la R. O. de 8 del actual, que el Ministerio de Hacienda ha expedido:

Ilmo. Sr.: Visto el escrito presentado por la Compañía de los ferrocarriles de M. Z. A. que, con motivo de haberle reclamado la Aduana de Barcelona, para su archivo en aquella dependencia, las guías de circulación de azúcares, hace notar la disparidad que existe entre lo que establece el art. 83 del Reglamento del impuesto sobre el azúcar, según el cual las guías deben archivarse en la dependencia en que se presenten, para que tenga efecto la correspondiente anotación en la cuenta corriente del interesado, mientras que la R. O. de 24 de Mayo de 1901 previene en sus reglas 8.ª y 9.ª que los mencionados documentos, después que de ellos tome razón la oficina á que antes se alude, deben ser entregados á los Jefes de las estaciones de destino, á fin de que éstos los remitan después á las Direcciones de las Compañías, y la recurrente solicita que se dicte una disposición sobre el particular que fije la norma que los Jefes de Estación hayan de seguir en tales casos, y

Considerando que las disposiciones generales sobre circulación de mercancías sujetas á guía ó vendí, contenidas en el R. D. de 21 de Mayo de 1901 y R. O. de 24 del mismo mes y año, son perfectamente aplicables á la del azúcar, y deben mantenerse, procediendo en tal virtud que se establezca la oportuna aclaración del art. 83 del Reglamento antes citado;

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, se ha servido disponer que continúen en toda su fuerza y vigor, aun respecto del azúcar y demás productos sujetos al pago del impuesto de aquel nombre, las ya citadas prescripciones del R. D. y R. O. de 21 y 24 de Mayo de 1901; que, por tanto, las guías de circulación, una vez que la oficina correspondiente haya tomado de ellas nota en la cuenta corriente del interesado, se devuelvan á los receptores de las mercancías, para que al retirarlas de la estación las entreguen al Jefe de ésta, el cual las recogerá para cumplir lo dispuesto en la regla 9.ª de la repetida R. O. de 24 de Mayo; entendiéndose modificado en tal sentido el penúltimo párrafo del art. 83 del Reglamento del impuesto de azúcares.

Con referencia á este mismo asunto de las guías y los vendís, hé aquí una circular que la Dirección general de Aduanas ha pasado con fecha 12 del actual á las Compañías de ferrocarriles:

«El R. D. fecha 21 de Mayo de 1901, y más concretamente las reglas 1.ª, 2.ª y 3.ª de la R. O. de 24 del citado mes y año, disponen que en las hojas declaratorias y demás documentos de transporte de géneros sujetos á guía ó vendí para su circulación, se consignen, previa comprobación, las mismas indicaciones que consten en dichos documentos; y como se ha dado repetido el caso de consignarse en las hojas declaratorias y documentos de transporte, pesos distintos y mayores de los que en la guía constan, esta Dirección general ha acordado significar á usted la necesidad de que se sirva recordar al respectivo personal de esa Compañía el cumplimiento más puntual y exacto de dichas disposiciones, debiendo rechazar toda expedición que no concuerde en número de bultos, marcas, peso y contenido con lo que conste en las guías y vendís, para evitar las responsabilidades que el art. 3.º del R. D. de 21 de Mayo de 1901 impone á las Compañías y la detención de las expediciones en que se hayan infringido los preceptos citados.»

Es la inmediata que las Compañías habrán ordenado á sus estaciones que rechacen toda remesa cuyos antecedentes de los documentos fiscales no se hallen en concordancia con los de transporte. Y hé aquí conflicto en puerta. Porque si bien en marcas, contenido, consignatorio, etc., puede y debe haber identidad, en los pesos habrá siempre diferencias entre los que indiquen las guías y los vendís y los que resulten en la báscula de la estación. Las Compañías no querrán, y con razón, renunciar al peso y reproducir en sus documentos el que consignen los fiscales, no todavía por el abuso á que pudiera llegarse ya que la diferencia de portes habría de ser de escasa monta, sino apreciando desde el punto de vista de las reclamaciones que pudieran formularse por falta de mercancía. Las naturales é inevitables diferencias de básculas, las que provengan de haberse hecho diversas pesadas, etc., etc., producirán siempre disconformidad de pesos ajena completamente á toda sospecha en ningún sentido; pero disconformidad al fin, siquiera sea de escasa importancia, determinará el rehuse de la mercancí .

Biblioteca Nacional de España

á la facturación y los consiguientes entorpecimientos y dificultades.

La Dirección de Aduanas ha debido prever, al exigir la concordancia de pesos, las diferencias naturales de báscula, ó por otras circunstancias de todo punto naturales también, ó establecer un tanto de tolerancia. No lo ha hecho, ha ordenado que se rehusen los envíos en cuyos documentos fiscales no haya absoluta identidad con los de transporte, las Compañías han ordenado de rigurosa conformidad y deben estar tocándose ya las dificultades en diversas estaciones.

EL PUERTO DE TARRAGONA

El Centro Industrial y la Cámara de Comercio, de Tarragona, han dirigido al *Presidente del Fomento del Trabajo Nacional,* de Barcelona, la siguiente exposición:

«Constante preocupación de esta ciudad ha sido la redacción equitativa de las tarifas de ferrocarriles para evitar que éstas, con sus anomalías, vinieran á imposibilitar la obra de la Naturaleza, que marcó á nuestro puerto un radio de acción que comprendiera, en razón de sus distancias, la parte Sud de la provincia de Barcelona, toda la de Tarragona, la zona Este de las de Huesca y Zaragoza y parte de las de Lérida y Castellón. Es decir, que debe considerarse como zona perteneciente al puerto de Tarragona, toda la extensión de terreno que por su distancia kilométrica se acerque más á nuestra ciudad que á Barcelona.

Aun cuando en repetidas ocasiones se ha recurrido á las Compañías y algo se ha corregido en el sentido de evitar sensibles perjuicios á Tarragona, todavía quedan muchísimas tarifas, buen número de anomalías que señalan un deseo de reducir, en beneficio de otras poblaciones, el tráfico de las estaciones, y por consiguiente, del puerto de esta ciudad.

Una de las causas que, además de no tenerse en cuenta el kilometraje, contribuye más á alejar el tráfico de nuestro puerto, es el que la mayor parte de las tarifas especiales de y para Barcelona tienen su origen ó destino en la estación marítima de Barcelona núm. 3, lo que hace que, aun siendo iguales en apariencia las tarifas de Barcelona á las nuestras, acusan aquéllas la gran ventaja que representa la supresión de intermediarios y de arrastres desde los muelles del ferrocarril á los del puerto.

La base de aplicación de tarifas á un tanto por kilóm. y ton., con la reducción que se estimase conveniente para recorridos de más de 100 kilómetros, sería la solución más justa y equitativa para que las poblaciones de orden secundario pudiesen aprovechar la situación topográfica natural; toda otra será siempre perjudicial para éstas, en beneficio de los grandes centros.

Un ejemplo de lo que vamos exponiendo nos lo dará un artículo tan indispensable en estas épocas como es el carbón mineral. Parece, y es natural, que el carbón destinado á Valls fuese desembarcado en Tarragona, de la que dista por San Vicente 54 kilóms., mientras que desde Barcelona á Valls hay 112. En la actualidad paga el carbón ptas. 4 por ton., lo mismo desde Barcelona que desde Tarragona, saliendo nuestra ciudad perjudicada en los 58 kilóms. que tiene de mayor recorrido Barcelona y en que en igualdad de tarifas sea preferido el puerto de Barcelona al nuestro, por tener aquél medios de desembarque más perfeccionados, en relación á su mayor tráfico, lo que en definitiva hace que los buques vayan con preferencia á dejar en Barcelona el carbón destinado á Valls, por cuanto el importador resulta beneficiado. No ocurriría esto si la tarifa de Tarragona á Valls, para carbones, fuese algo más equitativa. Basta para convencerse de ello, fijarse en lo que ocurre con Reus. También tiene esta población una tarifa de 4 ptas. ton. para el transporte de carbones desde Barcelona, no obstante tratarse de un recorrido de 106 kilóms.; pero como desde Tarragona á Reus pagan ptas. 2'40 para 16 kilóms., con todo y no ser el precio equitativo, pues resulta para Tarragona mucho más recargado, la diferencia de ptas. 1'60 en ton. es suficiente para no alejar de nuestro puerto el tráfico de carbones destinados á Reus, como no alejaría el de Valls, si pudiésemos tener una tarifa que basándose en el menor kilometraje, fuese inferior á lo que paga Barcelona.

Lo que hemos dicho de los carbones, pasa en todos los órdenes de mercancías. Parece natural que el puerto de Tarragona sea el indicado al embarque de los vinos y demás que desde el Alto Aragón van destinados al extranjero. Distan de nuestra ciudad Huesca y Zaragoza uno 80 kilómetros menos que Barcelona y pagan las mismas tarifas con los beneficios indirectos que á Barcelona presta la citada estación marítima número 3. De aquí ha venido una completa absorción del tráfico por Barcelona, y nada absolutamente le queda á nuestra ciudad del aun hoy importante movimiento de exportación. Una pequeña reducción en los transportes desde Huesca y Zaragoza é intermedios á Tarragona, que bien lo merece una economía de 80 kilóms. de recorrido, volvería á traer á nuestro puerto una corriente de mercancías que es lógico le pertenezca.

Otras tarifas sobre las que hay que llamar la atención y que conviene que sean modificadas por cuanto sólo tienen por objetivo favorecer al puerto de Barcelona, son las especiales para pipería. Una pipa de vino desde Reus á bordo-Barcelona, cuesta ptas. 4'85 para un recorrido de 106 kilómetros, y á Tarragona 3'85 para 16 kilóms. Otro tanto ocurre con Falset; desde esta población á Barcelona-muelle (134 kilóms.), cuesta la pipa ptas. 7'93 y desde Falset á Tarragona-estación ptas. 7'19 para 91 kilóms.; resultando por consiguiente mucho más reducido el transporte de los vinos del Priorato á Barcelona, no obstante su mayor distancia. En donde se nota de un modo más manifiesto el deseo de perjudicar á Tarra-

Biblioteca Nacional de España

gona que ha informado la tarifa, es en el transporte de vinos desde Villafranca, importante centro mercantil vinícola. Para conducir la pipería desde Villafranca á la estación marítima núm. 3 de Barcelona, tienen que ir los vagones á San Vicente y desde allí á Barcelona por la línea de Villanueva. Tenemos, pues, que la distancia de Villafranca á Barcelona, por San Vicente, es de 82 kilóms. y de Villafranca á Tarragona sólo de 48. No obstante esta enorme diferencia, las pipas pagan desde Villafranca á Barcelona sólo pesetas 4'75 y á Tarragona 7'25.

Otra tarifa en la que debemos fijarnos es la referente al transporte de harinas de trigo desde Barcelona á Valencia, que cuesta sólo pesetas 11 ton. al aplicarse la B. V. núm. 1. Las mismas harinas de trigo desde Tarragona á Valencia cuestan también 11 ptas. ton., de modo que mientras que la Compañía del Norte cobra en las expediciones de harina de Barcelona para Valencia y estaciones intermedias sólo ptas. 7 ton., pues las otras 4 se las adjudica la Compañía de M. Z. A. para su recorrido, á las que se hacen desde Tarragona se les carga 11 ptas., cuando en las expediciones de ésta tiene menos gasto, porque siendo sobre vagón, se evita la Compañía además del servicio de contabilidad el transbordo á que viene obligada cuando la de M. Z. A. le entrega partidas superiores á vagón completo. Es de absoluta justicia que la Compañía del Norte restablezca la aplicación del Anexo número 1 á la indicada tarifa y que se cobren pesetas 7 ton. para el transporte de la harina de trigo desde Tarragona á Valencia, que es lo que percibe para los procedentes de la línea de Barcelona, aunque sea con la condición que se establecía de que debía completarse vagón, ya fuese en una sola expedición ya en varias destinadas á un solo punto aunque á diferentes consignatarios, cuando estuvo en vigor el citado Anexo num. 1, suprimido luego sin causa justificada y con notorio perjuicio de este comercio.

Los datos indicados y mil más que podríamos aducir, demuestran que estuvo en lo cierto el representante de este Centro Industrial que tuvo el honor de asistir á la Junta celebrada en esa importante Corporación el 15 del pasado Junio para tratar de las bases de la Unión de las Sociedades económicas de Cataluña, al lamentarse de que se notaba cierta absorción por parte de Barcelona, en perjuicio de las demás comarcas de Cataluña.

Las nobles manifestaciones del Presidente del Fomento y el deseo de normalizar este asunto de tarifas de ferrocarriles allí manifestado, han movido al Centro Industrial y Cámara de Comercio de esta capital á señalar las irregularidades principales que en cuestión tan importante afectan á Tarragona y á solicitar que á la modificación de las tarifas le presten su valiosísimo concurso el Fomento del Trabajo Nacional, de su digna presidencia y las demás Sociedades económicas de Cataluña que estimen la petición formulada por la Cámara de Comercio y el Centro Industrial de Tarragona, justa y equitativa.»

No creemos, como la Cámara de Comercio de Tarragona, que las Compañías del Norte y de M. Z. A. hayan querido perjudicar al puerto de Tarragona. En cambio queremos ver contiguo á éste, y en ello residirá el principal mal, el importantísimo puerto de Barcelona, cuya importancia misma hace atraer sobre él, irresistiblemente, por las ventajas de todo género que ofrece, diversos tráficos que si no tuviera esa importancia se distribuirían en diferentes direcciones. ¿Cómo se explica que cargamentos completos para el propio Tarragona, se hayan dirigido á Barcelona, trasportándose después por ferrocarril desde Barcelona á Tarragona? Más frecuentación ó servicios, mejores fletes generalmente, carga más abundante, tráfico en ambos sentidos, cabeza de líneas trasatlánticas, escalas regulares, mejores disposiciones y habilitaciones locales, multitud de circunstancias que concurren en un gran puerto, redundan en detrimento, aun en la anulación de los vecinos de orden inferior.

En un puerto como el de Barcelona, no son ciertamente las tarifas ferroviarias las que lo han creado; es el puerto el que ha impelido ó arrastrado á las creaciones especiales sobre él establecidas. Estas tarificaciones las consideramos consecuencia inevitable de la importancia misma del puerto, de las que no han podido sustraerse las Compañías, no naturalmente contra su voluntad, sino en beneficio propio al mismo tiempo.

Con todo, no queremos salir á la defensa de la situación creada en el puerto de Tarragona, ni pretendemos que haya allí una perfecta armonía de tarificación. Todos los casos que se citan datan de muchísimos años, y es seguro que las Compañías del Norte y M. Z. A. dedicarán la mayor atención á las observaciones que se les dirigen, para dar toda la satisfacción compatible con sus intereses.

Publicidad y discusión de nuevas tarifas

Maderas ordinarias.—En 15 de Julio quedó anulado el § XI de la tarifa esp. 17, p. v., de M. Z. A., relativo á transportes de maderas ordinarias en palos, rollizos, tablas ó costeros para entibación de minas, desde Cuenca á Bélmez y estaciones intermedias.

Combustibles minerales.—Desde 10 del pasado Julio, rige una 3.ª Adición á la tarifa especial 9, p. v., del Norte, estableciendo el precio de ptas. 2'50 ton. de Barcelona á Sabadell para los transportes de aglomerados, carbón de piedra, cok, lignito y hulla, por vagón con arreglo al material que se ofrezca, disfrutándose, cuando éste sea propiedad de los remitentes, de los beneficios establecidos en la 1.ª Adición á la misma tarifa núm. 9.

Imp. de Antonio G. Izquierdo, Doctor Mata, 3.—MADRID

Biblioteca Nacional de España