

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

