

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 ruïnosa para los agricultores y para los industriales, sino provechosa para ellos; que en todo caso será ruïnosa 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 estaría 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,

