

à razón de 0'058 milésimas por tonelada y kilómetro; nos referimos à 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 à la frontera francesa (línea de Port-Bou) se cobra 52 pesetas 50 céntimos, en la tarifa internacional y por 460 kilómetros de Murcia à Madrid, se cobran 70 pesetas por tonelada.

Claro es que las Empresas ferroviarias darán la explicación de este verdadero fenómeno, pero cualquiera que ella sea no puede satisfacer à 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 à 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 à la misma mercancía cuando se envíe à 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 à 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 à razón de 0'058 milésimas por tonelada y kilómetro, no hay razón para que exija un precio tri-

