

Esta Asociación considera como causas originarias de tan graves males, por una parte, lo elevado de los tipos de percepción concedidos á las Compañías; por otra, la facultad que estas tienen de establecer tarifas especiales, ya dentro de sus propias líneas, ya en combinación con las demás, sin sujeción á reglas fijas y uniformes, y la de celebrar contratos particulares para los transportes bajo condiciones reservadas; y últimamente, la falta de unidad, ó por lo ménos de armonía, entre los tipos que rigen para cada línea, y hasta en la nomenclatura y clasificación de las mercancías.

Todo esto hace que las tarifas actuales, formando un verdadero caos, impenetrable para la generalidad del público que ha de servirse de ellas, sean un elemento de perturbación para el Comercio y una rémora para el desarrollo de la Producción y el tráfico, y que se presten á grandes arbitrariedades y abusos; pues permiten favorecer á determinadas personas, empresas y comarcas, con perjuicio de otras, y aún conceder á ciertos productos extranjeros ventajas que se niegan á los nacionales de igual clase.

No es necesario demostrar que los tipos de percepción fijados para el transporte de las mercancías son, en general, muy elevados en España, siendo, como es, un hecho evidente, que nadie pretenderá negar, y que salta á la vista comparándolos con los que rigen en los demás países de Europa. Pero sí conviene averiguar, si este sistema de carestía, establecido en nuestro país con propósito deliberado, y que tanto perjudica al fomento de nuestra riqueza, no es asimismo perjudicial á la mayoría de las Empresas de ferrocarriles.

La fijación de esos tipos tan elevados se apoya seguramente en el coste de construcción y gastos de explotación, por un lado, y por otro en la escasez relativa del movimiento de nuestras líneas, comparado con el que pueden desarrollar las extranjeras; escasez que proviene de ser incompleta la red de nuestras vías generales; de la falta de vías secundarias afluentes, y de la poca actividad industrial del país. Pero, ¿cómo no se advierte que los efectos de estas causas se agravan necesariamente con la carestía de las tarifas de ferrocarriles? Porque, si á las dificultades que ya ofrece el transporte de los frutos y mercancías desde los puntos productores á cualquiera de las líneas, se agrega el coste excesivo de su conducción por estas, el resultado final para ellas ha de ser contraproducente y negativo, imposibilitándose las expediciones y el crecimiento de la producción que ha de fomentarlas.

Es, pues, indispensable que los actuales tipos de transporte se reduzcan cuanto sea posible, partiendo de una base general y uniforme para todas las líneas de España, y reformando, en consecuencia, las tarifas de modo que haya la debida unidad en la clasificación por grupos de las mercancías, además de mejorar esas mismas clasificaciones en beneficio de aquellos productos que, por sus condiciones naturales, exijan mayor rebaja.

La uniformidad de los tipos en todas las líneas parecerá seguramente inadmisibile, atendida la mayor ó menor cuantía de los capitales invertidos en su construcción, y la necesidad consiguiente de asegurar un interés á esos capitales. Cuestión es esta que merece meditarse; pero, prescindiendo de que en todas las líneas de alguna extensión suelen compensarse los trayectos difíciles y costosos con otros fáciles y económicos, y aún admitiendo que algunas se encuentren, bajo este respecto, en condiciones desfavorables, todavía es muy dudoso que estas últimas puedan salir gananciosas con tarifas más elevadas; porque esta circunstancia, dificultando en ellas el desarrollo del tráfico, daría á otras, mejor constituidas, un medio seguro de absorber en parte sus propios transportes.

La unidad de clasificación, por grupos ó categorías, es, en todo caso, indispensable; porque hoy el remitente que expide sus géneros por una línea, no sabe qué tarifa le aplicarán al pasar por otras, sucediendo que un mismo producto figure en ellas con diferentes nombres y en distintas categorías.

Es de suma importancia que, al reformar las categorías, se tengan muy en cuenta las condiciones naturales de los productos nacionales, su influencia como elementos de transporte, y las necesidades que están llamados á satisfacer, ya se destinen al consumo, ya á la industria, ya al comercio de exportación. Así conviene que la reducción de los tipos de tarifa recaiga principalmente sobre nuestros carbones minerales, abonos, minerales de todas clases, materiales de construcción, hierros, lanas y demás primeras materias de la industria, cereales, vinos y aceites.

Con respecto á los cereales en particular, opina esta Asociación que sería conveniente y justo que los trigos pagasen por una categoría inferior á la de las harinas, como se viene practicando en casi todas las naciones de Europa, en atención á que, para poder obtener un wagon de harina, se nece-