

Tal concepto merece á este Instituto la pretensión, hace ya tiempo formulada por algunas poblaciones importantes del litoral cantábrico, y de la que acaba de hacerse eco la Asamblea de las Ligas castellanas de contribuyentes, tenida en Valladolid, la cual, en sesión de 24 de Enero último, acordó, entre otras cosas, «pedir la unificación de las tarifas de ferrocarriles sobre la base de la unidad de precios por tonelada y kilómetro, bajo las bases determinadas por la ley de concesiones.»

No se concibe cómo semejante pretensión haya podido ser prolijada por las Ligas castellanas, á no mediar una ofuscación grande, que impida conocer el verdadero sentido y los necesarios efectos de lo que se pide. La unificación de tarifas, la igualdad de precios por tonelada y kilómetro en todas las líneas, cualesquiera que sean las distancias recorridas, puede parecer á primera vista lo más natural y lo más justo; pero mirando de cerca, y por poco que se medite, se ve claro que no hay nada tan opuesto á la equidad, á la justicia y á la conveniencia pública, como la supuesta igualdad que se pretende.

Adoptado el principio de la unidad de tipo kilométrico invariable, crecería irremisiblemente el coste de los transportes por ferrocarril en razón directa de las distancias recorridas; y dadas la configuración geográfica de nuestro país, la naturaleza y condiciones productivas de sus diferentes comarcas, la situación geográfica privilegiada de unas poblaciones y la desventajosa de otras para utilizarse de los beneficios del tráfico, los resultados prácticos serían la anulación completa de las relaciones mercantiles entre las regiones distantes; la absorción y el monopolio de los transportes en beneficio exclusivo de los puntos más favorecidos por las ventajas naturales de su posición especial, y una profunda perturbación en las corrientes del comercio internacional, que si bien pudiera ser lucrativa para determinadas localidades por su proximidad á los grandes centros de consumo del interior de España, en cambio sería perjudicial á otras muchas, y funestísima para comarcas importantes, sobre todo, para las que cifran su existencia en el trabajo industrial, cuya suerte no es menos digna de la consideración del Estado que la de todas las demás.

No en vano nuestra legislación general sobre ferrocarriles, sabiamente previsora, proveyó á la necesidad de corregir los inconvenientes apuntados, autorizando á las Compañías «para reducir en cualquier tiempo los precios de sus tarifas respectivas, como lo tengan por conveniente, con la condición de ponerlo en conocimiento de ese Ministerio.» De conformidad con esta disposición, clara y terminantemente expresada en el art. 36 de la Ley general de 3 de Junio de 1855, y repetida en el art. 50 de la de 23 de Noviembre de 1877, las Compañías de ferrocarriles han podido establecer tarifas diferenciales, armonizando así con sus propios intereses los del comercio, facilitando del único modo posible la economía de los transportes á largas distancias, favoreciendo la extracción de los frutos y su consumo en numerosos mercados, antes inaccesibles para ellos, y equilibrando, en fin, las diferencias y las desigualdades que tanto dañan á la equitativa distribución del tráfico, y que suelen ser la mayor rémora que se opone al desarrollo de la producción y de la riqueza.

Las tarifas diferenciales, ó gradualmente reducidas, son el efecto previsto de la legislación vigente; son, por lo tanto, perfectamente legales, y responden á la necesidad, universalmente reconocida, de ali-