

viar el gravamen de los gastos de transporte, tanto más oneroso cuanto mayores son las distancias á recorrer. Por manera que esas tarifas, lejos de producir desigualdades y privilegios ruinosos, tienden ó deben tender precisamente á lo contrario; pues al destruir la igualdad absoluta de precio por unidad de peso y recorrido, crean por el mismo hecho la aproximación posible á un tipo uniforme en la totalidad de los precios. Y esto es, por otra parte, tan natural, obedece á una ley económica tan general y constante, que por doquiera y en todos tiempos se ha visto realizado, no sólo en los transportes por ferrocarril, sino en los demás medios de locomoción: la carretera cobra precios diferenciales, relativamente menores, cuanto más largo es el recorrido: la navegación aplica el mismo principio constantemente, fijando iguales fletes para diferentes puertos, no sólo de un mismo mar, sino aun de mares distintos; lo que equivale á reducir proporcionalmente los precios á medida que las distancias crecen.

Ahora bien: la unidad de precios por tonelada y kilómetro en toda la extensión de las líneas, equivaldría á la supresión de las tarifas diferenciales; y esto aniquilaría la industria de los transportes, impidiendo las relaciones de comercio entre los centros productores ó de consumo, que por su alejamiento más las necesitan, mientras que otros centros acapararían todo el tráfico de que aquellos se verían privados.

Con la unidad kilométrica por base, los precios de transportes de Valladolid á Santander, por ejemplo, tendrían de ventaja 18 por 100 sobre Bilbao; 28 por 100 sobre Gijón; 39 por 100 sobre San Sebastián; 41 $\frac{1}{2}$ por 100 sobre Pasajes; 120 por 100 sobre Vigo; 123 por 100 sobre la Coruña, y 206 por 100 sobre Barcelona: es decir, que si tomásemos por unidad para el transporte de una tonelada de trigo ó de harina el precio de 31 pesetas que hoy cuesta de Valladolid á Santander, esa misma tonelada costaría 39'50 pesetas, llevada á Gijón; 43'90, llevada á Pasajes; 69'15, á la Coruña; más ó menos proporcionalmente á los demás puertos del Cantábrico, según las respectivas distancias, y á Barcelona llegaría gravada con 94 pesetas y 85 céntimos. ¿No sería esto equivalente á cerrar el mercado de Cataluña á los trigos de Castilla? Si actualmente, con el gravamen de 51 pesetas por precio de transporte desde Valladolid á Barcelona, sufren los trigos castellanos en esta plaza rudísima competencia de los extranjeros, ¿cómo podrían soportar aquel enorme recargo?

Si, en sentido inverso, dirigimos la vista desde Barcelona á otras regiones de España, veremos resaltar igualmente la inconveniencia de la unidad solicitada.

La farderia, con arreglo á las tarifas diferenciales, paga por su transporte:

De Barcelona á Zaragoza,	366 kilómetros,	pesetas	64'05
» á Valladolid,	817	»	» 105
» á Vigo, . . .	1,331	»	» 110

Unificadas las tarifas, y tomando por base el precio establecido hasta Zaragoza, el transporte de una tonelada de géneros desde Barcelona á Valladolid costaría pesetas 142'86, y á Vigo, 232'82. En proporción resultarían, asimismo, enormemente recargados los precios á todas las plazas de ambas Castillas, Galicia, Asturias y Andalucía.

En cambio, la farderia extranjera, conducida desde Santander á Valla-