

dolid y otros puntos del centro de España resultaría favorecida en contra de la producción nacional.

La distancia de Santander á Valladolid es de 267 kilómetros. Tomando por tipo el precio de Barcelona á Zaragoza, el porte de una tonelada de géneros extranjeros, desde la primera á la segunda de dichas ciudades, sería de pesetas 46'69; y elevándose el coste de la mercancía nacional de Barcelona á Valladolid, según queda demostrado, á pesetas 142'86, resultaría gravada con una diferencia en contra de 96 pesetas, 17 céntimos.

Aunque se tomase por tipo el precio reducido que hoy rige de Barcelona á Valladolid, de 105 pesetas por tonelada, todavía el precio de unas 34 pesetas á que resultaría el transporte desde Santander á la antigua capital de Castilla, dejaría una margen de 71 pesetas en beneficio del producto extranjero.

En tales condiciones, el comercio interior, el más fructífero y provechoso para las naciones, se haría imposible en España entre todas aquellas comarcas que la naturaleza ha separado, y el comercio de exportación vendría á ser sumamente difícil para las provincias del centro. Por mucho que se quisiera reducir los tipos generales de precios,—y no es posible bajar tanto como se pretende, en un país de escaso movimiento como el nuestro,—la acumulación de tantos kilométricos ascendería luego á sumas enormes, en los más de los casos, y siempre grandemente desproporcionadas, esterilizándose así los sacrificios que se ha impuesto el país para obtener las ventajas que proporcionan los modernos medios de comunicación.

Por todo lo expuesto,

El INSTITUTO DE FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, mirando sólo á los intereses generales del país, se permite llamar la atención de V. E. hacia la petición contenida en el segundo acuerdo tomado en Valladolid el día veinticuatro de Enero próximo pasado por la Asamblea de Ligas castellanas de contribuyentes, y respetuosamente suplica á V. E. que, en el caso de que considere oportuno proceder, de acuerdo con las Compañías de ferrocarriles, á una revisión de las tarifas destinadas al transporte de mercancías, no consienta de ningún modo que se adopte la injusta base de unidad de precios por tonelada y kilómetro para todos los recorridos, según se pretende, y antes bien se digne emplear su elevada influencia para que, subsistiendo las tarifas módicas ó especiales, se reduzcan sus precios totales cuanto sea posible, y siempre á medida que aumente la longitud del recorrido; procurando corregir cualquiera irregularidad que pueda existir en dichas tarifas, ya sea respecto á la cuantía de los precios fijados á unos puntos con relación á otros, ya en las combinaciones internacionales, á fin de que los beneficios de la tarificación especial se distribuyan equitativamente entre todas las provincias, y los ferrocarriles contribuyan de la manera más eficaz al desenvolvimiento de la producción y á la prosperidad de España.

Barcelona 26 de Febrero de 1886.—Excmo. Sr.—Por el INSTITUTO DE FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL.—El Presidente,—*José Pujol Fernández*.—El Secretario general,—*Francisco J. Orellana*.—Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

