

se trasportan, para cerciorarse que son de los del camino de hierro, ni los administradores de los portazgos están siempre en el caso de reconocerlos; porque unos van encerrados en cajones, y otros, como los materiales para obras de fábrica y maderas, tienen tambien otras muchas aplicaciones. Ciertamente que si las papelétas las repartieran á los carreteros los directores de las empresas, personas como se supone de carácter y de responsabilidad, no habria temor de abusos; pero fiada esta operación por necesidad á manos muy subalternas, cabe dudar de su integridad y buena fé.

Respecto á la importacion por las aduanas, lo único que se consigue con todo lo que para verificala hemos explicado, es el que los efectos que se introduzcan sean de los aprobados por el gobierno en las *relaciones generales*. Pero estas dependen á su vez del informe con que el inspector las remite á la superioridad, y en nuestra opinion, no siempre los inspectores pueden cerciorarse de la necesidad con que las empresas solicitan la introduccion de efectos tan variados como los que presentan, ni mucho menos de la inversion que se les dá despues de introducidos. Esto último se verifica principalmente respecto á los combustibles, y tambien á las primeras materias y demas efectos, de cuyo empleo no queda huella ó son muy dificiles las comprobaciones, y que pueden por lo tanto haber sido consumidos en el camino, ó recibido otro destino diferente y fraudulento.

Ademas, las empresas introducen para la construccion de los caminos una gran porcion de herramientas, útiles y máquinas que habiéndose importado libres de derechos, enagenan despues á quien mejor se las paga, haciendo lo mismo con los derechos del material fijo y movable cuando los caminos están en explotacion; y esta práctica, aunque no puede considerarse como un verdadero fraude, puede dar origen á ello, y es siempre perjudicial al Tesoro público.

Es pues una verdad, que si hasta el presente, que nosotros sepamos, ninguna empresa ha cometido abusos á la sombra de las franquicias, la posibilidad de cometerlos existe, y que será ventajoso todo medio que los corte de raíz. Asi sucede con el que proponemos, porque suprimidas dichas franquicias, ningun fraude seria ni remotamente posible.

Siendo ya demasiado estenso este artículo, nos reservamos para otro el esponer la última y principal ventaja que en nuestro juicio se obtendria con la adopcion del pensamiento, cuya aceptacion nos atrevemos á esperar del gobierno; de la comision que ha de informar acerca del proyecto de ley general sobre ferro-carriles, y de los diputados de la asamblea constituyente.

Barcelona 7 de enero de 1855.

J. ALVAREZ.

PEAJES.

(Conclusion.)

Si se examinan los diversos peajes establecidos por el Estado en los puentes, en los canales, en los caminos de hierro, se reconoce que casi siempre se ha querido proteger de una manera especial ciertas industrias y ciertas materias. Se verá casi siempre que los abonos, la hulla, la fundicion, etc., son privilegiados; el azúcar, el café, los licores espirituosos, los tejidos, las mercancías ligeras y de mu-

cho valor, están al contrario sumamente recargadas. Se han convertido los peajes en impuestos progresivos y suntuarios y se han tomado como base para su establecimiento las distancias recorridas. No creemos que tales sean los verdaderos principios que deben regir en esta materia. El que explota un monopolio puede fijar arbitrariamente el precio de los servicios que presta, pero no su número; puede marcar por el peaje de la tonelada de azúcar ó de café el precio de 100 francos; pero no puede hacer que se sometan á ese precio cien mil toneladas. En un canal, por ejemplo, podrá suceder muy bien que las mercancías de mucho valor no consientan en someterse á la lentitud de esta clase de vias, sino por el atractivo de un peaje muy reducido; será preciso quizá hacer este peaje inferior al de los abonos, cal, etc. Este último podria ser aun mucho mas elevado, porque, si la masa de los transportes debe precisamente consistir en estas materias, si ellas son el recurso casi único de los rendimientos del peaje, la construccion de la via no será posible sino en tanto que el empresario pueda, para estos objetos, elevar su tarifa hasta el limite conveniente.

Todo peaje que da por resultado el alejamiento de una via de comunicacion de los viajeros ó mercancías que podrian aprovecharse de él, sin que su transporte fuera oneroso al empresario, es un peaje mal establecido. Pues bien, esos viajeros y esas mercancías son mucho mas numerosos de lo que generalmente se cree. En efecto, si observamos lo que sucede en los canales, en los caminos de hierro, veremos que si se pudiera disponer del número de viajeros y de la cantidad de mercancías, se podria trasportar doble ó triple de lo que se transporta, sin aumentar sensiblemente los gastos. Los wagones no llevan por término medio ocupados mas de la mitad de los asientos, y las locomotoras no arrastran tantos carruajes como permite su potencia. En la mayor parte de los caminos se podria decuplicar el número de convoyes sin que resultase el menor aumento en la mayor parte de los gastos de explotacion. Resulta de aqui, que es imposible saber lo que cuesta realmente el transporte de un viajero ó de una tonelada de mercancías á una distancia dada. Es propiedad de toda produccion el descomponerse en gastos generales fijos y gastos proporcionales; ahora bien, en algunas los gastos fijos constituyen casi todo el coste, y entonces se pueden hacer cubrir con tal ó cual producto y dispensar de esta carga á los demas. Asi es como se encuentran en el comercio objetos que se venden por mucho menos del coste de produccion, cuando se calcula su precio, incluyendo los gastos generales; esto consiste en que los satisfacen otros objetos á cuya fabricacion contribuyen tambien. Hay libros cuyo precio seguramente no representa lo que ha costado la impresion, aun no teniendo en cuenta sino el salario del cajista; esto sucede porque el impresor, que tiene ajustados por año á sus obreros, los ocupa en los momentos en que no hay trabajo en imprimir libros de venta segura. Con tal de que el papel emnegrecido por sus cajistas se venda á mas precio que el blanco, realiza un beneficio. Es verdad que no ha sacado mas que un franco de un día de trabajo, por el que paga 3 ó 4; pero este franco constituye para él un beneficio real, ó disminuye por lo menos su pérdida; pérdida que evidentemente se compensa mas tarde por otros beneficios reales. Apenas existe industria en que no se presente este fenómeno, pero en ninguna de un modo mas notable que en los ferro-carriles; por eso en su explotacion hay parti-

cularidades que el público no ha sabido explicar bien.

Hemos hecho ver mas arriba que hay una cierta cifra de peaje que da por resultado el *maximum* posible de rendimientos. Supongamos hallada esa cifra, 10 francos por ejemplo. Este peaje tiene, sin embargo, el inconveniente de privar del uso del camino de hierro á algunos viajeros, que no querrian dar mas que 9, 8, 7 francos, etc., por el viaje y privar á la empresa del beneficio que de ellos retiraria. ¿Qué deberá hacerse para atraerlos, sin que los viajeros de 10 francos se aprovechen de esta reduccion de precio? ¿Qué deberá hacerse, despues de haber creado una clase á 8 francos, para aprovecharse tambien de los viajeros que no quieren dar mas que 7, 6 ó 5? Creando clases nuevas y adoptando en los carruajes disposiciones cada vez mas incómodas, se ha resuelto el problema; de ese modo se ha conseguido aumentar considerablemente el número de viajeros, el importe de los rendimientos y la utilidad del camino con tarifas hábilmente combinadas. Sin duda que poniendo 5 viajeros en una banqueta en vez de 4, suprimiendo el paño y el pelote de los asientos, las compañías hacen alguna economía en el material, pero esta consideracion es secundaria; lo que tratan de conseguir ante todo, es que el viajero de 1.^a clase no se vaya á la 2.^a y el de 2.^a á la 3.^a. Así, cuando en las cámaras legislativas se ha discutido sobre si los carruajes habrán de cerrarse con vidrios ó con cortinas, no se crea que la dificultad residia en el gasto de los dos sistemas; estaba en el temor de hacer los carruajes demasiado cómodos. No hay compañía que no se negase á aceptar para carruajes de 3.^a clase los de 2.^a y aun de 1.^a, aun cuando se los regaláran.

Sobre esta consideracion se funda tambien la tarifa de los convoyes de recreo. El domingo se recorre por 10 francos una distancia que cuesta 50 francos en el resto de la semana; ¡pero cuántas precauciones se toman para que el viaje de recreo no pueda hacer inútil el viaje de negocios!

Entre las combinaciones de tarifas y de peajes que pueden adoptarse, debemos mencionar la que consiste en hacer pagar á viajeros sentados en el mismo departamento, ó á mercaderías de la misma naturaleza, precios muy diferentes, segun su destino, porque esta combinacion tiene, á nuestro parecer, grandísima importancia.

Imaginemos un territorio surcado por una red de ferro-carriles. Es evidente que todas las estaciones situadas en esa red, tendrán un medio de comunicacion posible por camino de hierro, y ademas, que para ir desde un punto á otro cualquiera del territorio, bastará recorrer el camino ordinario que une estos puntos de las estaciones mas próximas. Pero lo que es físicamente posible, no lo seria económicamente en la mayor parte de los casos, á causa del gran rodeo que habria que hacer por la via de hierro, si se aplicase á estos viajeros y mercaderías la tarifa ordinaria. Por ejemplo, Amiens, Creil y San Quintin forman un triángulo cuyo vértice es Creil. El viajero que partiendo de San Quintin va á este último punto, paga 10 francos por 103 kilómetros, y el que parte de Creil por ir á Amiens paga 8 francos 35 céntimos por 81 kilómetros; de modo que la tarifa ordinaria seria 18 francos 35 céntimos para el viajero que recorriera los 184 kilómetros que separan á San Quintin de Amiens. Pero esta tarifa no podria aplicarse porque, por el camino ordinario la distancia entre estos dos puntos es de 80 kilómetros, y el precio de transporte de 8 á 10 francos. Por eso

la compañía pide únicamente 10 francos por ese viaje indirecto; es decir, que permite hacer gratis el trayecto de los 81 kilómetros que hay desde Creil hasta Amiens. Se ve por este ejemplo, que una modificación en el peaje, crea, por decirlo así, una nueva via de comunicacion entre dos puntos que parecian á primera vista privados de ella; combinaciones variadas de tarifas ponen estas vias al alcance de nuevas clases de viajeros, ó de nuevas mercancías.

Tambien debemos hacer observar una consecuencia importante del sistema seguido en Francia para la ejecucion de los ferro-carriles. Si el Estado los hubiera construido y al establecer el peaje de cada uno de ellos hubiera partido del principio de que su producto líquido no debía cubrir mas que los gastos de conservacion y el interés del capital de establecimiento, hubiera resultado un peaje muy diferente, segun la frecuentacion de cada camino. La razon de esto es que, si se descomponen en un ferro-carril los gastos anuales en las tres categorías que hemos designado al empezar este artículo, se encuentra que las dos primeras, que constituyen los gastos fijos, independientes de la frecuentacion, ascienden á las tres cuartas partes de los totales, y los proporcionales á la frecuentacion forman solo un cuarto; de modo que el gasto anual en un camino de hierro en que la circulacion es mucha, apenas difiere del de otro en que es muy poca, al paso que entre los rendimientos, proporcionales á la circulacion, la diferencia es enorme. Hubiera resultado que de Paris á Orléans se iria por 5 francos; de Orléans á Tours (igual longitud) por 10 ó 12; de Tours á Angers (igual longitud) por 15 ó 20. Este es el que se podria llamar peaje natural, el que resultaria de la libertad en la produccion y en el consumo, que dá un precio de venta próximamente igual al coste de produccion.

El Estado, al conceder los caminos de hierro, no ha seguido esta marcha. Les ha impuesto á todos una tarifa uniforme: 10 céntimos para la primera clase, siete y medio para la segunda, cinco y medio para la tercera; peaje excesivo en algunos caminos, suficiente en otros, demasiado pequeño en la mayor parte. Los peajes excesivos han sido aceptados y han dado beneficios considerables; para los otros, el Estado ha tenido que conceder compensaciones de los fondos públicos. La nivelacion del peaje en los diversos caminos de hierro es, por lo tanto, un hecho artificial, extraño á la especial naturaleza de esas vias, cuyo carácter ha alterado, quitándoles una parte de sus ventajas.

Terminado aqui este artículo, conocemos que no hemos hecho mas que tocar rápidamente la materia de que trata. Nuestro objeto solo ha sido hacer ver que la manera de establecer los peajes puede aumentar mucho la utilidad de ciertas vias de comunicacion; que el principio que debería servir de norma para su establecimiento no es pedir un precio proporcional al peso ó á la distancia, ni favorecer una industria determinada ó una clase de viajeros, sino imponer á cada viajero, á cada mercancía, un precio inferior al que le impidiera servir del camino. La clasificacion metódica de esos viajeros y de esas mercancías exige ciertamente un talento particular, un gran conocimiento de las circunstancias locales; pero una sana teoria puede facilitar mucho este trabajo. Los principios de esa teoria hemos tratado de presentarlos en una memoria titulada *Influencia de los peajes en la utilidad de las vias de comunicacion*.

J. DUPUIT.