

la vuelta por la cabeza del edificio, lado de Madrid, cubre tambien el anden francés en toda su longitud, el cual tiene una anchura de 5 metros.

Los alzados ó fachadas de estas construcciones se representan con bastante claridad en la lámina correspondiente, pareciendo ocioso extenderse explicando su estilo, ni el aspecto que presenta el conjunto, toda vez que el dibujo dá mucha más claridad que lo que pudiera dar una descripción escrita.

El sistema de construccion es el corriente en la localidad: zócalo de sillería en una altura de un metro, aristones de sillería almohadillada en los extremos; los huecos recercados de fábrica de ladrillo ordinario, y los rellenos de mampostería; todo puesto en obra con mortero medianamente hidráulico, atendido el estado de constante humedad en que se encuentra la atmósfera que rodea las construcciones. Todos los paramentos, excepto la cantería, están rebocados con mortero hidráulico, siendo de cemento Portland las molduras y pilastras intermedias. Despues de su completa terminacion se pintarán al aceite las fachadas imitando piedra y ladrillo, con lo que resultará de un aspecto agradable.

Dos palabras para terminar. El nuevo edificio internacional aparecerá con un aspecto más modesto que el de la estacion de Hendaya; pero respecto á dimensiones y comodidad, nada tendrá que envidiarle y en disposicion le aventaja.

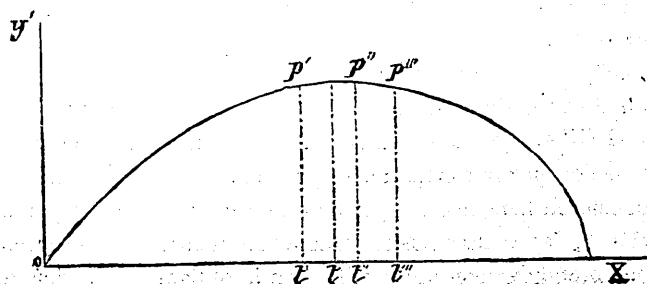
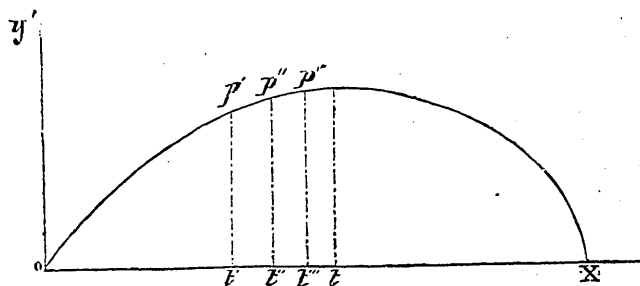
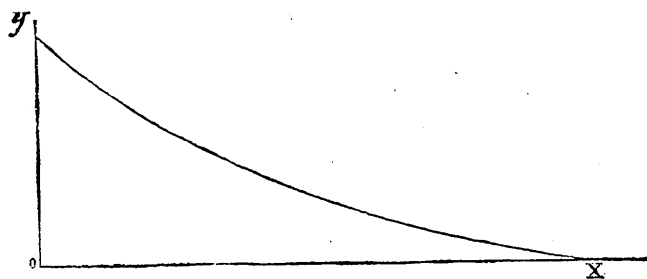
Está perfectamente entendido, y es lo más racional, que el edificio esté situado entre las dos vías española y francesa; el viajero hace todas las operaciones necesarias en una frontera, entrando directamente desde el tren á los locales de registro, adeudo y facturacion, sin verse obligado á atravesar distintas vías, guiado por una calle de empleados, gendarmes y carabineros, subiendo y bajando andenes para tener que volver otra vez al mismo sitio á continuar su viaje.

B. ESPINAL.

TARIFAS.

Dejando á un lado la cuestion de derecho, para que las personas competentes en él discutan y decidan quién tiene razon por este concepto en el problema hoy palpitante de rebaja de las tarifas de los ferro-carriles, vamos á examinar este asunto bajo el punto de vista de los productos ó rendimientos, á fin de poder formar juicio con conocimiento de causa acerca de varias ideas que en estos días se han emitido sobre el particular.

Sabido es que el número de compradores de una mercancía ó de personas que solicitan un servicio, disminuye á medida que aumenta el precio de esta mercancía ó servicio. El número de compradores no puede ser infinito, aún cuando el precio se redujese á cero. Tampoco el precio puede llegar á ser infinito, porque mucho ántes el número de compradores se habría reducido á cero. Por consiguiente, la curva de la figura 1.^a puede, para nuestro objeto, representar la ley que rige la relacion que existe entre el número de compradores y el precio de una cosa. Sobre el eje de las abscisas contamos los precios x , y sobre el de las ordenadas el número de compradores y . Es evidente que la ordenada disminuirá á medida que crezca la abscisa. Cuando x sea cero, la ordenada tendrá un valor finito, marcado sobre el eje de las y ; y el valor de y será cero para un cierto valor de x , marcado sobre el eje de las abscisas.



Calculemos ahora los productos de cada abscisa x por su ordenada correspondiente y . Los resultados serán evidentemente los productos ó rendimientos obtenidos por cada precio de la tarifa aplicada al número correspondiente de consumidores. Podemos construir una curva que represente la relacion entre los precios de tarifa y los productos, y desde luégo observaremos: 1.º Todas sus ordenadas serán positivas. 2.º Para el valor de $x=0$, la ordenada de esta curva será cero, y por lo tanto, la curva pasará por el origen. 3.º Para el valor de x que hace $y=0$ en la figura 1.ª, la nueva curva tocará nuevamente al eje de las x . Así, pues, la curva de productos ó rendimientos deberá tener una forma como la representada en la figura 2.ª

Es evidente que esta curva ha de presentar un máximo, y el valor de $x=t$ que lo determina, y que llamaremos *tarifa de mayor rendimiento*, es seguramente la que más conviene establecer á cualquier empresa comercial. Pero no es la que más conviene á los consumidores, los cuales encuentran ventaja (por lo ménos inmediata y directa) en todas las tarifas menores que t , y tanto más cuanto menor sea la tarifa. Lo que es absurdo y perjudicial para todos, es la aplicacion de la segunda parte de la curva, es decir, el uso de tarifas superiores á t , que, perjudicando á los consumidores, disminuyen á la vez el rendimiento.

Entendido esto, supongamos ahora que los ferro-carriles venian aplicando una tarifa t' , que llamaremos normal. El producto correspondiente sería p' . Si aumentamos un 15 por 100 el valor de esta tarifa, obtendremos una nueva tarifa t'' que dará un producto p'' . Y de la misma manera si introducimos un nuevo aumento de 10 por 100, obtendremos una nueva tarifa t''' y su producto correspondiente p''' .

Si todo esto tiene lugar en la primera parte de la curva, es decir, ántes de llegar á la tarifa de mayor rendimiento, es evidente que $p' < p'' < p'''$.

Supongamos que hoy los ferro-carriles vienen haciendo aplicacion de la tarifa t''' y que se introduce en ésta la rebaja del 10 por 100 con que ántes se recargó. Esto significa volver á la tarifa t'' y disminuir los rendimientos en la cantidad $p''' - p''$.

Como compensacion de esto se pide rebajar tambien el recargo de 15 por 100. Esto equivale á volver á la tarifa t' y al rendimiento p' .

¿Qué pierden las compañías si se rebaja el 10 por 100? Pierden $p''' - p''$. ¿Qué ganan si se rebaja el 15 por 100 siguiente? Nada. La diferencia $p''' - p'$ la percibía el Estado, el cual, cediéndole á las compañías, podría ofrecerles compensacion por la rebaja del 10 por 100. Pero si el Estado renuncia á este impuesto en beneficio del público, obligando á las compañías á aplicar la tarifa t' , las compañías no obtendrán más que el producto p' , el mismo que obtendrían con la tarifa t''' con la obligacion de dar al Estado

el 15 por 100 de los rendimientos. Es, pues, completamente ineficaz para las compañías la pretension de que el Estado suprima su impuesto del 15 por 100 á la vez que el recargo del 10 por 100. El único beneficiado es el público, á ménos de que, para suplir esta falta de ingresos, haya necesidad de establecer otro impuesto que resulte más gravoso.

Para que las consecuencias que acabamos de deducir no fueran ciertas, sería necesario que alguno de los elementos que consideramos cayeran en la segunda parte de la curva. Supongamos el caso de la figura 3.^a La rebaja de t''' á t'' aumentaría el producto, y sería ventajosísima para todos. La rebaja de t'' á t' tendría poquísima influencia en el rendimiento, sería ventajosa para las compañías, que dejarían de tener que dar el 15 por 100 al Estado. Pero para esto sería necesario que con anterioridad se hubieran cometido dos errores financieros de consideracion. En efecto, si haciendo las compañías aplicacion de la tarifa normal t' , muy próxima á la de máximo rendimiento, se les hizo aplicar la tarifa t'' , que es 15 por 100 más alta y que no altera sensiblemente los rendimientos, puesto que en la figura 3.^a se ve que sensiblemente $p' = p''$, no se hizo otra cosa que imponer en 15 por 100 los rendimientos de las compañías bajo la falsa apariencia de que éstas se recobraban por parte del público, el cual á su vez salía directamente perjudicado. Si luego se pasó al impuesto del 10 por 100 ó sea á la tarifa t''' , el mal fué mayor, porque indudablemente los productos ó rendimientos hubieron de disminuir. De suerte que habríamos de admitir que, cuando el Estado ha creído cobrar del público un impuesto por medio de las compañías, no lo ha cobrado más que de los productos de éstas, perjudicando sin provecho al público con el alza de tarifas.

Para que esto no haya sucedido, es preciso volver á las hipótesis de la figura 2.^a, es decir, suponer que las tres tarifas t' , t'' , t''' , son inferiores á la tarifa t de mayor rendimiento, y en este caso nos atenemos á las consecuencias que anteriormente hemos deducido, á saber: que la rebaja del 10 por 100 hará disminuir los ingresos de las compañías, y que la supresion del recargo del 15 por 100 en nada hará variar esta situacion.

FRANCISCO LIZARRAGA.

ENCLAVAMIENTOS

SISTEMA SAXBY Y FARMER.

CONSIDERACIONES GENERALES.

A medida que ha aumentado el tráfico y la circulacion en los caminos de hierro, se ha hecho más difícil el servicio de la explotacion en las esta-