

No porque los resultados respondan al objeto que nos habíamos propuesto dejamos de continuar nuestros ensayos, en ánimo de hacer aplicable nuestro sistema de iluminación á las boyas flotantes, así como á las luces de enfilacion ó de puerto. Al mismo tiempo tratamos de modificar el móvil M' de forma que los eclipses y destellos, combinados convenientemente, nos produzca, con arreglo al alfabeto Morse, empleado universalmente en la telegrafía, la inicial ó las dos primeras letras del bajo que se trate de señalar, con objeto de que el navegante pueda situarse convenientemente. De esta suerte creemos poder llegar á completar un sistema de valizamiento que hará segura y fácil la entrada en los puertos.

No creemos haber hecho un trabajo completo con la ligera idea que de nuestro sistema dejamos expuesto, mas sí lo suficiente para que la buena inteligencia del que nos lea, supliendo errores y omisiones que note, conozca la utilidad y ventaja que de su aplicacion resulta para la navegacion, evitando riesgos y peligros, que tantas víctimas ocasionan, único móvil que tenemos en su publicacion.

Cádiz 29 de Julio de 1885.

LA ORDEN Y BONNET.

MEDIOS

DE EVITAR LA AGLOMERACION DE MERCANCIAS EN LAS GRANDES ESTACIONES
DE LOS FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

(Conclusion.)

Además, la Compañía no puede trasportar la mercancía al almacen hasta trascurrido un cierto plazo despues de avisarlo al consignatario, y si éste tiene interés en hacer él mismo el camionaje ó puede recibir la mercancía, ya la recogerá ó avisará con tiempo á la Compañía aprovechando el plazo que la ley le concede; si no lo hace así, hay que suponer que no quiere ó no puede recibir la mercancía en su domicilio, y es más natural que la Compañía la transporte directamente al almacen, porque de lo contrario sucedería que si la llevase al domicilio y el consignatario se negara á recibirla, entónces volvería la mercancía al almacen, exigiendo un doble camionaje.

La segunda diferencia, que se refiere al plazo que se concede al consignatario para retirar la mercancía, tiene ya mucha más importancia. Como hemos dicho, en Francia este plazo es el día siguiente al en que se ha depositado en el correo el aviso de la Compañía al consignatario, mientras

que la Compañía propone sea de 24 horas despues de pasado el aviso. En nuestra opinion es preferible el primer sistema, porque al estamparse el timbre postal en la carta le precisa el día en que ésta fué echada al correo y se previenen muchas dificultades, que de lo contrario pueden originarse si la Compañía avisa directamente al consignatario, á no ser que se exija recibo del aviso.

Además de lo dicho, debemos resolver las dudas siguientes, que provienen del planteamiento de la cuestion que nos ocupa:

1.ª ¿Cuáles son los derechos de almacenaje que las Compañías percibirán en el caso que conduzcan la mercancía á un almacen público? ¿Estos derechos serán los aprobados para la Compañía ó bien los del almacen público?

Esta cuestion viené ya resuelta en la instancia presentada por la Compañía, pues dice que no cobrará más derechos de almacenaje que los consignados en la tarifa vigente, y así debe ser, ya que aquélla es responsable de la conservacion de la mercancía hasta la entrega al consignatario, como si todavía la tuviera en su poder, y como consecuencia de esta responsabilidad. puede exigir de aquél, á título de gastos de almacenaje, no los que realmente pague en el almacen, sino los derechos fijados en la tarifa aprobada por la Superioridad para el almacenaje en las estaciones, no habiendo en esto perjuicio alguno para las Compañías, pues generalmente estos tipos son más elevados que los que se exigen en los depósitos públicos.

2.ª Para efectuar el camionaje á domicilio, ¿tienen las Compañías españolas tarifas aprobadas como las Compañías francesas? No podemos contestar categóricamente á esta cuestion, porque el reglamento de policía de ferro carriles vigente nada dice sobre el particular, por más que del artículo 146 del Reglamento de 8 de Julio de 1859 parezca deducirse que sí. No obstante, conviene observar que en España no tienen en ningun caso las Compañías, la obligacion de hacer el camionaje á domicilio, como en Francia, y por consiguiente, el monopolio de las Compañías empieza y concluye en los puntos en que empieza y concluye la vía férrea, ó mejor dicho, en el límite exterior de los edificios y dependencias del camino.

Fuera de estos locales y de estas líneas, una Compañía de ferro carriles cesa legalmente de estar sometida á una legislacion especial, no es ya una industria monopolizada y se convierte en industria libre, es decir, que puede sufrir la competencia, pero tambien puede ejercerla. Fuera de sus estaciones es dueña de emprender toda clase de operaciones de transporte y de combinarlas á su gusto, con la sola restriccion, sin embargo, de que cuando estas operaciones sean, por decirlo así, resultado del monopolio de la Compañía en el transporte en las líneas férreas, no deben tener por efecto hacerse en beneficio de unos y perjuicio de otros.

Legalmente no se puede impedir, hoy por hoy en España, á las Compañías, el derecho de organizar el servicio de camionaje del modo que estimen más conveniente. Así como la industria privada puede establecer servicios de camionaje sin restriccion alguna, del mismo modo pueden hacerlo las Compañías. El monopolio que éstas ejercen en la explotacion de los ferro carriles no constituye ningun obstáculo para que, fuera de esta explotacion, se dediquen á todo otro tráfico. La libertad de comercio es general, y ninguna disposicion legal impide á las Compañías, fuera de aquella explotacion, gozar del derecho comun. Por consiguiente, en nuestra opinion, si las Compañías quisieran, podrían establecer hoy día las tarifas del camionaje á su gusto, sin que la Administracion tuviese para qué aprobarlas.

Pero desde el momento en que la Administracion conceda á las Compañías el derecho de efectuar el camionaje de oficio en ciertos y determinados casos, ya no es lo mismo; en lugar de hacer el camionaje voluntariamente y como una empresa cualquiera de trasportes, lo harán como entidad ferro carril, y por consiguiente, las tarifas que por este servicio perciban deben ser aprobados por la Superioridad, como lo son las de trasportes.

Es decir, que si el Estado concede á las Compañías, como la de Francia, el derecho de hacer el camionaje de oficio, las que quieran utilizarse de este derecho deberán someter á la aprobacion del Gobierno las tarifas correspondientes.

3.^a ¿Los almacenes ó depósitos públicos á que las Compañías trasporten las mercancías, podrán ser cualesquiera, ó deberán reunir ciertas condiciones especiales? Es indudable que si la Compañía conserva su responsabilidad hasta entregar la mercancía, no hay para qué ocuparse de las condiciones que deban reunir los depósitos ó almacenes públicos, pues la Compañía se cuidará, en interés propio, que aquéllas sean las debidas para conservar la mercancía en buen estado.

Lo único que hay que tener en cuenta, es que si la Compañía transportara la mercancía á un sitio lejano de la poblacion, le costaría mucho al consignatario hacer el camionaje desde aquél á su domicilio. Para evitar este inconveniente y precisar más la cuestion parece, á primera vista, que lo mejor sería fijar que los almacenes ó depósitos adonde trasporten las Compañías las mercancías, estén situados dentro del radio de consumos de la poblacion, ó por lo ménos, en su término municipal. Pero si se observa que la mayoría de los almacenes y grandes Doks, por necesitar para su emplazamiento gran extension de terreno, no están nunca situados en el centro de las grandes poblaciones y muchas veces están fuera de su término municipal, se comprende que tampoco puede adoptarse semejante me-

dida, y que lo más justo es que para cada poblacion en que las Compañías quieran hacer uso de la auterizacion que solicita la de Tarragona á Barcelona y Francia, hagan una propuesta de los almacenes que piensan aprovechar, con la correspondiente tarifa de camionaje, y la sometan á la aprobacion de la Superioridad.

Vemos, pues, que la medida propuesta por la citada Compañía es aceptable con sólo variar el plazo para retirar la mercancía en el sentido que hemos indicado, fijándose además para cada poblacion los almacenes á que podrá conducirse las mercancías, así como la tarifa que por este servicio percibirá la Compañía.

Nos queda por examinar la quinta de las cuestiones planteadas al principio, que dice:

5.^a *Ventajas ó perjuicios que resultarán para el público y las Compañías con su adopcion.*

Realmente nada tendríamos que decir sobre este particular, puesto que al discutir las demás cuestiones ya se han hecho resaltar las respectivas ventajas y perjuicios que resultarán para el público y las Compañías.

Los particulares pierden el derecho de hacer ellos mismos el camionaje pasado cierto plazo; se les reduce en ciertos casos á un día los dos que hoy tienen para depositar las mercancías sin pagar almacenaje, y por último, tienen que soportar los gastos de un doble camionaje.

En cambio hoy día el comercio se queja de la lentitud de los trasportes por los ferro-carriles; las Compañías demuestran y con razon que depende en parte de la acumulacion de mercancías en las estaciones. Facilitar, pues, el despejo de éstas es suprimir una de las causas de la lentitud de los trasportes y de la inmovilizacion del material de los ferro-carriles.

El camionaje de oficio sirve, pues, indirectamente el interés general del comercio y de la industria, sin lesionar los intereses del consignatario, puesto que por una parte las tarifas de percepcion serán aprobadas por la Administracion, y por otra pagará los mismos derechos de almacenaje que si tuviera la mercancía depositada en la estacion. No negaremos que en algun caso particular resulte perjudicado el interesado, no teniendo el derecho de hacer él mismo el camionaje de sus mercancías; ¿pero acaso todas las obras de utilidad pública no ocasionan siempre algun perjuicio indirecto á tercero?

No obstante, el interés colectivo y general debe siempre anteponerse al particular; y en el caso de que tratamos es más que probable que los perjuicios que aún en el concepto que venimos diciendo puedan sufrir los particulares, serán siempre reducidísimos, pues el camionaje de las mercancías pueden hacerlo más barato las Compañías que cualquiera otra empresa de transporte; y esta condicion, que no podrá ménos de tenerla

presente la Administracion al aprobar las tarifas de percepcion, hará que éstas sean módicas y ventajosas para el público.

Despues de cuanto de jo manifestado, considerando que la aglomeracion de mercancías en las estaciones es una de las causas principales de la lentitud de los trasportes; que esta aglomeracion se debe sobre todo al hábito del público de dejar muchos días las mercancías en las estaciones, tomando los muelles de carga y descarga como almacenes de depósito; y siendo evidente que es de interés general asegurar la pronta evacuacion de las mercancías de las estaciones para el mayor aprovechamiento del móvil de los ferro-carriles y el mejor servicio del público, opino que como medida de efectos inmediatos debería añadirse al art. 153 del Reglamento de policia de ferro-carriles un párrafo redactado como sigue:

«Sin perjuicio de lo manifestado en los párrafos anteriores, se autoriza á las Compañías para conducir de oficio, á un depósito ó almacén público, las mercancías no retiradas de las estaciones al día siguiente al en que la Compañía deposite en el correo el aviso de su llegada al consignatario. Las Compañías no cobrarán más derechos de almacenaje que los consignados en las tarifas aprobadas, ni cesará su responsabilidad hasta que el consignatario tenga la mercancía en su poder. En las poblaciones en que las Compañías quieran hacer uso de esta facultad, propondrán á la aprobacion de la Superioridad los almacenes en que hayan de depositar las mercancías y las tarifas que percibirán por dicho servicio.»

La adopcion de esta medida bastará, por el momento, para evitar los inconvenientes ántes indicados; pero no es suficiente para imprimir á los trasportes de mercancías toda la rapidez deseable, para cuyo logro sería preciso modificar por completo el tantas veces citado art. 153 del reglamento de policia, y otorgar á las Compañías españolas la facultad de que disfrutan las inglesas, adoptando las demás medidas que hemos enumerado.

E. MARISTANY y GIBERT,

Ingeniero de Caminos.

MADRID: 1885.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE GREGORIO JUSTE.

Calle de Pizarro, número 15 bajo.