

Mientras este dato no sea conocido, se procederá á ciegas, corriéndose el peligro de aplicar tal vez la luz eléctrica en ocasiones de manera que no produzca ventajas, ó por lo ménos que las que proporcione no sean las que se esperaban.

FRANCISCO LIZARRAGA.

---

## LIGERAS CONSIDERACIONES

ACERCA DE LO QUE DEBEN SER LAS TARIFAS LEGALES DE LOS FERRO-CARRILES  
ECONÓMICOS Ó DE INTERÉS LOCAL.

---

Verdadera confusion reina actualmente en las discusiones y teorías relativas al establecimiento de las tarifas de los ferro-carriles, porque las cuestiones que sobre ellas se promueven y ventilan no están dominadas todavía por ningun principio generalmente aceptado. Nuestra opinion es, sin embargo, que, salvo circunstancias ó casos especiales, la explotacion de los caminos de hierro está sometida, como todas las demás industrias, á las grandes leyes económicas.

La formacion de unas tarifas justas y equitativas es uno de los trabajos más difíciles y complejos que se presentan al redactar un proyecto de ferro-carril, porque hay que considerarlas bajo aspectos muy diferentes, y regularmente segun se consideren producen distintos resultados.

La tarifa de un ferro-carril debe ser la remuneracion que corresponde percibir á la Compañía concesionaria: 1.º, por los gastos que le ocasiona el transporte de viajeros y mercancías; 2.º, por los de conservacion y explotacion del camino; 3.º, por los intereses que debe producirle el capital que invirtió en la construccion, mas el uno por ciento de amortizacion si la concesion no se hizo á perpetuidad; y 4.º, por el beneficio industrial que se debe á toda Empresa ó particular que arriesga capitales con objeto de utilidad.

Considerando así la tarifa, que es el modo más justo y equitativo, para poder apreciarla se necesita conocer, al ménos de un modo aproximado: 1.º, el coste de construccion del camino; 2.º, los gastos anuales de conservacion, reparacion y explotacion; y 3.º, el tráfico probable ó sea el número de viajeros y el de toneladas de mercancías que por él circularán.

Aun contando con todos estos datos, es muy difícil el deducir de ellos una tarifa acertada, y se comprende, por lo tanto, que sin ellos sea casi imposible manifestar si aquélla es baja ó excesiva.

En la mayor parte de los proyectos de ferro-carriles que se presentan á la aprobacion superior, son completamente deficientes los datos relativos

al tráfico probable de la línea, por cuyo motivo los centros administrativos encargados de su exámen se ven muchas veces en la imposibilidad de manifestar si las tarifas presentadas son convenientes ó si son, por el contrario, bajas ó excesivas; y como además la Superioridad no ha manifestado hasta el presente qué criterio debe prevalecer en las tarifas de los ferro-carriles, ocurre con frecuencia que las tarifas legales de las concesiones son más ó ménos elevadas para ferro-carriles de idénticas condiciones, según sea el criterio particular de los funcionarios á quienes haya correspondido informarla. No es necesario demostrar el interés que debe tener la Administracion en evitar estos hechos, que pueden originar graves perjuicios á los concesionarios de ferro-carriles.

Dos cuestiones nos proponemos tratar en las ligeras consideraciones siguientes:

1.<sup>a</sup> ¿Las tarifas de los ferro carriles económicos ó de interés local, deben ser iguales, mayores ó menores que las de los ferro-carriles de servicio general?

2.<sup>a</sup> ¿Qué tarifas máximas deberán concederse á los caminos de hierro de interés local á lo ménos durante los primeros años de su explotacion?

Para nosotros es evidente que por lo que se refiere á las tarifas no se deben asimilar las Compañías de los ferro-carriles económicos á las grandes Compañías de los de servicio general. Los primeros, creados por la influencia de un interés puramente local, no interesan apenas al comercio general del país. Conviene por lo tanto concederles tarifas que les permitan verificar con facilidad su explotacion. Aplicando á estas líneas las mismas tarifas de aquéllos se obtendrian productos insuficientes la mayor parte de las veces.

La uniformidad en el precio de los trasportes, á que por muchos se tiende hoy día, podrá á lo sumo admitirse para los ferro-carriles de servicio general, pero de ningun modo para los caminos de poco tráfico. y sobre todo para los ferro-carriles económicos; en éstos, las tarifas deben variar con el tráfico, y el principio general que debe servir para la fijacion de las mismas debe ser el que obteniendo con ellas el interés debido al capital empleado, resulte el precio del transporte inferior al de los medios usuales existentes en la comarca ántes de su establecimiento. La tarifa que así se determine será un máximo que podrá reducirse en proporcion del incremento del tráfico.

Pretender aplicar á los ferro carriles económicos las mismas tarifas de los de servicio general con gran tráfico y que han sido auxiliadas en su mayor parte por el Estado con fuertes y cuantiosas subvenciones es, en nuestro concepto, un gran error.

Los ferro-carriles económicos son las líneas que deben completar, por

decirlo así, la red existente, penetrando en la mayor parte de los casos en regiones accidentadas y montañosas con un tráfico relativamente pequeño.

¿Y será posible en semejantes casos reunir los capitales necesarios para la construcción de un camino de hierro, si dichos capitales no están atraídos por la perspectiva de tarifas seriamente remuneradoras?

Se comprende, repetimos, que á las Compañías de los ferro-carriles de servicio general, á las que el Estado ha auxiliado con fuertes subvenciones obligando al país á grandes sacrificios, se les impongan tarifas legales reducidas, puesto que todas las poblaciones de la nación deben aprovecharse de la superioridad comercial de estas vías de comunicacion; pero en los ferro-carriles económicos no se trata ya de este interés general: se quiere en la mayor parte de los casos satisfacer intereses puramente locales, y es preciso satisfacerlos en el más breve plazo posible, y por consiguiente, mientras no se compense por medio de subvenciones concedidas por el Estado, las provincias ó los municipios, á los capitales que hay que pedir á la especulacion privada de las pérdidas que podían sufrir con la aplicacion de tarifas análogas á las de los ferro-carriles de vía ancha, será preciso autorizarlos la de tarifas superiores.

Las ventajas que obtiene una comarca con la construcción de un ferro-carril, aunque sea económico, son muy grandes bajo todos los puntos de vista para que no permitan percibir precios de transporte relativamente elevados con relacion á las vías generales, que siempre beneficiarán al productor y al consumidor, y que serán siempre muy inferiores á los precios de los transportes por las carreteras y caminos que en la comarca existan. La aplicacion de las tarifas ordinarias á los ferro carriles económicos paralizará indudablemente la ejecucion de la mayor parte de estas líneas, de que tanta falta tiene nuestra pátria, y sin las cuales es imposible se explot e por completo nuestra riqueza agrícola, forestal y minera.

*(Se continuará.)*

E. MARISTANY Y GIBERT.

---

MADRID: 1885.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE GREGORIO JUSTE.

Calle de Pizarro, número 45, bajo.