

brantadora, la hace muy á propósito para las voladuras, aunque inútil para las armas de fuego. Pero tiene un defecto de tal importancia, que ha habido que renunciar á emplearla sola: es de difícilísimo manejo, estalla con el menor roce, y, cuando encierra impurezas, se descompone espontáneamente y prodúcese la explosión, quizá por el esfuerzo que ejercen los gases al no encontrar salida.

(Se continuará.)

REFORMA Y SIMPLIFICACIÓN

DE LAS TARIFAS DE FERROCARRILES PARA
EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

(Continuación.)

Preocupado con tal estado de cosas, el Ministro de Comercio Baross, cuyo nombre será siempre recordado en Hungría con gran reconocimiento, pensó y llevó á cabo una atrevida reforma, que haciendo más económicos todos los viajes por ferrocarril, favorecía, ó por mejor decir, creaba el tráfico local, ponía al alcance de todas las fortunas los largos recorridos y facilitaba las comunicaciones con la capital del Reino.

Introdujo grandes simplificaciones en la distribución y revisión de billetes, de tal manera que el viajero podía adquirirlos hasta fuera de las estaciones, y redactó las tarifas poniéndolas en forma fácilmente comprensibles por todos.

Recurrió al sistema de tarificación por zonas, y al efecto estableció dos para el tráfico local, que comprendían la distancia entre cada dos estaciones, y la primera ó segunda próxima, y catorce para el tráfico general ó de grandes recorridos; la 1.ª hasta 25 kilóme-

tros, los siguientes aumentando de 15 en 15 kilómetros hasta la distancia de 75, de 25 en 25 hasta la de 225, y la última para distancias superiores á ésta.

Las tarifas del tráfico local entre dos estaciones (7 á 8 kilómetros), las fijó en 30, 15 y 10 kreuzers (1) (0,63, 0,315, 0,21 pesetas) y para la segunda estación, en 40, 22 y 15 kreuzers (0,84, 0,462, 0,315 pesetas). Para el tráfico general no creyó oportuno llevar la reducción al mismo límite que para el local, y tomó como base de tasación 25 kreuzers (0,525 pesetas) por zona de 25 kilómetros en tercera clase, 40 kreuzers (0,84 pesetas) en segunda y 50 kreuzers (0,05 pesetas) en primera; estos precios se aplicaban hasta 200 kilómetros (zona XII); los de la zona XIII se obtenían aumentando á los de la zona XII, 50 kreuzers (1,05 pesetas) para la 2.ª y 3.ª, clase y 1 florín (2,10 pesetas) para la 1.ª; y finalmente, los de la zona XIV, que comprenden todas las distancias mayores de 225 kilómetros, se fijaron en 8, 5,80 y 3 florines (16,80, 12, 15, 8,40 pesetas.)

Todos estos preceptos se refieren á los trenes ómnibus, pues los directos tenían un aumento de 20 por 100.

Siendo tan variable el sistema de tasación, no es fácil determinar con exactitud la rebaja practicada; pero según una publicación oficial está comprendida entre el 25 y el 80 por 100 para la 1.ª clase, entre el 45 y 80 por 100 para la 2.ª y entre el 60 y 86 por 100 para la 3.ª en el tráfico local; en el general inferior á 225 kilómetros entre 38 y 58 por 100 y para el superior á ese recorrido, la rebaja llega al 86 por 100 en el viaje de Brasso á Rutka, que es el

(1) El kreuzers vale 0, 021 pesetas.

mayor que puede hacerse en el límite de la zona XIV.

Los resultados obtenidos con la aplicación de estas tarifas fueron superiores á cuanto se podía esperar; en el año 1888 no se habían tenido más que 6.170.000 viajeros; en el 90, primer año entero de aplicación de la reforma, llegaron á 17.795.000 y en el 92 á 19.719.400; el número de viajeros kilométricos subió de 366.545.400 á 948.692 629. Como era de esperar, la mayor parte del aumento fué producido por el tráfico local, que ya en 1890 fué de 12 millones de viajeros, contribuyendo también al mismo resultado el de grandes recorridos, que de 153.000 viajeros pasa á ser de 570.000. A pesar de la enorme rebaja de las tarifas, los productos brutos aumentaron de 20.380.500 liras á 28.411.740 en el 91 y el aumento continúa según la estadística de 1892, año en que el Estado húngaro ha construido y adquirido 1.686 kilómetros.

Los gastos de explotación han crecido, pero en una proporción muy pequeña, por la mejor utilización del material, dando por resultado un rápido aumento de productos líquidos; calculándose en 3.431.383'20 liras, el beneficio producido en 1890 con la adopción de las nuevas tarifas, beneficio que indudablemente habrá aumentado en los años sucesivos.

Tan extraordinario desarrollo del tráfico ha influido de una manera notable en las condiciones económicas del país. Hungría atraviesa en los actuales momentos por un estado de prosperidad al que nunca había llegado, contribuyendo á ello, si no en todo, por lo menos en una gran parte, tan beneficiosa reforma.

Precisamente un año después de es-

tablecida la reforma húngara adoptó Austria procedimientos análogos en los ferrocarriles del Estado.

La tarifa vigente en aquella época, aunque menos elevada que en Hungría, era de

Kreuzer 4, 3, 2 (0,084, 0,063, 0,042 pesetas) para los trenes ómnibus.

Idem 5, 4, 2,5 (0,105, 0,084, 0,0525 pesetas) para los trenes directos.

Billetes de ida y vuelta, circulares, de abono, y otros similares ofrecían grandes ventajas al viajero; el tráfico era bastante grande y la utilización del material mayor que en los demás países, llegando al 34 por 100. A pesar de que este conjunto de circunstancias eran muy favorables, el Gobierno austriaco adoptó la tarifa de 3, 2, 1 Kreuzer (0,063, 0,042, 0,021 pesetas) por kilómetro para los trenes ómnibus, aumentada en un 50 por 100 para los directos, pero tarifa por zonas de 10 en 10 kilómetros hasta 50, aumentando en 15, 20 y 25 hasta 200, y después de 50 en 50 para todas las distancias mayores, debiendo pagar por la zona entera aunque la estación de llegada estuviese al principio de una de ellas.

Con este sistema se han abolido los billetes de ida y vuelta y se han conservado los circulares. La rebaja ha sido muy considerable, especialmente para los billetes de 3.ª clase de los trenes ómnibus, y se ha traducido en un notable aumento de viajeros, que de 20.135.032 en 1889 ha subido á 31.908.039 en 1891.

Los productos brutos han aumentado en 2.100.000 liras, pero también los gastos y el producto líquido ha resultado inferior al del año precedente, si bien no puede saberse en qué medida ha contribuido el servicio de viajeros á tal disminución. De todas suertes, des-

de el punto de vista del interés público la reforma ha dado excelentes resultados, promoviendo el natural desarrollo del tráfico.

III

¿En qué condiciones se encuentra Italia en materia de tarifas respecto á los demás países?

El contrato de 1885 estableció como base de las tarifas 0,10, 0,07, 0,045 libras para los trenes ómnibus, y un aumento del 10 por 100 para los directos. Los transportes están gravados con un impuesto de 13,20 por 100, por lo cual los precios kilométricos son de 0,1243, 0,087, 0,0565 libras para los directos y de 0,1130, 0,079 y 0,051 libras para los ómnibus; además cada billete paga 5 céntimos de sello.

En algunas líneas hay 4.^a clase, pero es tan poco usada que he prescindido de tenerla en cuenta.

Hay billetes de ida y vuelta con rebaja del 25 al 30 por 100, pero válidos solo por un día (excepto los festivos, en que pueden usarse desde el primer tren de la víspera al último del día siguiente á la fiesta), por lo cual no pueden utilizarse para largos trayectos, y sin embargo tienen gran aceptación, constituyendo una parte importante del movimiento general.

Las Compañías, si bien timidamente, van extendiendo su aplicación, aumentando en alguna ocasión su validez, y estudian el medio de que puedan ser utilizados al menos para la capital.

Hay billetes circulares de itinerario fijo con reducción del 10 al 25 por 100; se trata de establecer otros de itinerario voluntario, así como también billetes de abono, y está ya acordado el hacer grandes reducciones de precio á las co-

mitivas numerosas, empleados del Estado y sus familias, congresistas, etcétera, etc. Desde 1889, sin embargo, no se han introducido más que poquísimas modificaciones de detalle en lo que á las tarifas de viajeros se refiere, y nuestro país se encuentra en este punto muy atrasado en comparación con las demás naciones.

Aparte de Inglaterra, cuyas condiciones no son por cierto comparables con las nuestras, y donde las tarifas son algo más elevadas, todos los demás países las tienen más bajas; nosotros hacemos pagar al viajero de 3.^a clase 51 milésimas por kilómetro, mientras que en Austria no paga más que 21 milésimas, en Bélgica 38, en Francia 49. La reducción acordada en los billetes de ida y vuelta y demás similares no remedia tal estado de cosas, puesto que el producto medio kilométrico de viajeros es en Italia de 44 milésimas, en Hungría 33, en Bélgica 32 y en Austria 27. Tan elevadas tarifas dan por resultado un escaso movimiento, tanto que en el año 1890 no hubo más que 50.855.569 viajeros, lo que representa 1.695 por habitante; dicha cifra corresponde á 3.905 viajeros por kilómetro, mientras que en Hungría es ya de 3.809 en los ferrocarriles del Estado, en Austria de 5.400, comprendiendo Bosnia y Galitzia, en Francia de 8.260 y de 28.000 en Inglaterra.

De cualquier manera que se establezca la comparación con los demás países, siempre resulta que Italia ocupa el último ó casi el último puesto de la escala.

Considerando solamente las tres grandes redes, á las que limitaré por ahora mis consideraciones, resulta que en 1890 se han transportado 41.874.057

de viajeros distribuidos en la siguiente forma:

1.937.375 ó sea el 4'36 por 100 en primera clase.
 10.013.955 ó sea el 23'91 por 100 en segunda clase.
 27.802.639 ó sea el 71'12 por 100 en tercera clase.
 120.088 ó sea el 0'29 por 100 en cuarta clase.

De dicho número de viajeros son:

17.516.294 ó sea el 41'83 por 100 de tarifa ordinaria
 24.357.763 ó sea el 58'17 por 100 de tarifa reducida.

El recorrido medio es de 47 kilómetros, superior á casi todos los países, excepto Rusia, puesto que si en Hungría fué de 61 kilómetros en 1888, bajó á 48 en el 91, en Alemania es de 26 kilómetros, en Francia de 32 y en Bélgica de 21.

Por lo que se refiere á los productos, fueron de 89.441.984'94 liras representados por

17'60 por 100 en billetes de 1. ^a clase.	
37'09 por 100 " " " 2. ^a "	
45'12 por 100 " " " 3. ^a "	
0'10 por 100 " " " 4. ^a "	

En otros países los viajeros de tercera clase contribuyen al producto total con una cuota mucho mayor; en Inglaterra pasa del 80 por 100, en Bélgica del 60 por 100 y en Suiza del 70 por 100.

Del producto total antedicho, corresponde el 59 por 100 á los billetes ordinarios y el 41 por 100 á los de tarifa reducida.

Faltan datos estadísticos suficientes para conocer la repartición de viajeros á las diferentes distancias; pero de un informe oficial, publicado por el Ingeniero Coitrau en su libro titulado *el Problema Ferroviario y su resolución*, resulta que solo el 0,20 por 100 de via-

jeros de 1.^a clase, el 0,29 por 100 de 2.^a y el 0,03 por 100 de 3.^a, recorren distancias superiores á 600 kilómetros.

Tampoco hay datos sobre la utilización del material, ó sea relación entre el número de asientos ocupados y ofrecidos; pero se puede tomar como cierto que es de 20 por 100, mientras que llega á 34 por 100 en las líneas extranjeras.

Sin extenderme más, bastan los pocos datos expuestos para demostrar que el movimiento de viajeros en los ferrocarriles italianos, como ya habíamos dicho, es excesivamente reducido, y que urge encontrar un medio eficaz para aumentarlo.

Esta cuestión fué ya tratada por el Ingeniero Heusler en la memoria que presentó al Congreso de San Petersburgo, en la que indicaba muy oportunamente «que en Italia el uso de los ferrocarriles no había entrado todavía en las costumbres de la mayoría de sus habitantes», y expresaba su creencia de «que una aplicación más amplia de las ventajas ofrecidas en otros países, daría por resultado un gran aumento de circulación.»

Si en nuestros ferrocarriles se observase un aumento continuo, aunque fuese pequeño, como parecía debía esperarse de los resultados del año 1885, podría suponerse que el progreso natural haría que en plazo breve se pudiera salvar la gran distancia que nos separa de los demás países, pero por desgracia sucede todo lo contrario, y solamente la Red del Mediterráneo ha tenido que lamentar en el último ejercicio una disminución de liras 2.611.395'56 en el producto de viajeros.

(Se continuará.)