

suelo. Poner de relieve el sensible atraso en que nos encontramos, no es falta de patriotismo, antes bien el verdadero amor patrio consiste en buscar remedio eficaz á los males del país, y tal es el fin que me propongo en este solemne acto, confiando, no en la débil resonancia que han de tener mis palabras, sino en que personas competentes y dotadas de la autoridad de que carezco, eleven su voz y consigan que salgamos de nuestro marasmo, excitando á los Poderes públicos, hasta ahora indiferentes á las súplicas que repetidas veces se les han dirigido. Si antes de morir logro ver funcionando el Laboratorio de Química y las máquinas de resistencia de materiales en la Escuela de Caminos, donde aprendí primero y enseñé más tarde lo poco que sé, en esa Escuela á que rindo verdadero cariño filial, creed que habré satisfecho una de mis vehementes aspiraciones.

(Se continuará.)

REFORMA Y SIMPLIFICACIÓN

DE LAS TARIFAS DE FERROCARRILES PARA
EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

(Continuación.)

IV

En mi opinión, pueden llegarse á remediar tales deficiencias implantando la serie de reformas que voy á exponer brevemente. No tengo intención proponer nada nuevo, sino hacer una aplicación racional de lo ya establecido en otros países.

La primera reforma ha de consistir evidentemente en una gran rebaja de

las tarifas. Las condiciones actuales de nuestros ferrocarriles se asemejan muchísimo á aquellas en que se encontraban los del Estado húngaro en los años anteriores á 1888, en que ya hemos dicho era muy escaso el movimiento de viajeros, disminuían los productos, sintiendo el país en general un gran mal-estar; vino la reforma del Ministro Barros y todo cambió radicalmente, según se ha podido ver por las cifras consignadas.

Al mismo mal el mismo remedio, y aunque creo no es posible rebajar las tarifas tanto como en Austria, sí deben ponerse en condiciones parecidas á las que rigen en Hungría y Bélgica.

Yo quiero reducir las á liras 0'0265, 0'04 y 0'0618 para las tres clases respectivamente en los trenes ómnibus, que con el impuesto del Tesoro del 13'20 por 100 resultaron de liras 0'03, 0'05, 0'07, y aumentarlas un 20 por 100 para los trenes directos, que entonces serían de liras 0 036, 0'06, 0'081.

El timbre de 5 céntimos por billete lo considero muy gravoso en los pequeños trayectos, y creo debe eximirse de él á todos aquellos cuyo importe sea menor de una lira, elevándolo en cambio á 10 céntimos en los que sea mayor de 5, ofreciendo de esta manera una compensación al Tesoro público.

Adoptando tan importante rebaja en las tarifas, es muy natural y lógica la supresión de los billetes de ida y vuelta, circulares y los de precio reducido para los empleados del Estado y sus familias, militares, etc., etc., manteniendo, sin embargo, con alguna reducción sobre los precios actuales los de las comitivas numerosas, con lo que se conseguirá una gran disminución de trabajo y la consiguiente economía de

personal; pero se pueden obtener mayores ventajas y facilidades recurriendo al sistema de tarificación por zonas, aunque empleándolo de diferente manera que en Austria y Hungría. Este sistema ha sido muy criticado en una Memoria del Ingeniero Cottrau, diciendo que es injusto, puesto que se hace pagar á un cierto número de viajeros más kilómetros de los que realmente recorren, observación muy fundada y que sería grave aplicándola á las tarifas actuales, pero no así con las nuevas, que siendo tan reducidos tienen bien poca importancia los escasos kilómetros que se pagan de más, resultando el precio total del billete muy rebajado comparándolo con lo que en la actualidad se paga; además, se obtiene una compensación con los que pagan menos de lo que recorren, puesto que en mi sistema el precio de la zona debe establecerse con la distancia media de la misma, y hago la primera muy corta para que de esta manera las diferencias resulten insignificantes.

Me parecen suficientes 25 zonas para todas las tasaciones, haciendo la distribución en la siguiente forma:

4 de 5km. hasta la distancia de 25km.	
2 de 10 — — — — de 40 —	
4 de 15 — — — — de 100 —	
8 de 25 — — — — de 300 —	

6 de 50km. hasta la distancia de 600km.
1 por toda distancia mayor de 600

Como ya he dicho, el tráfico á esta distancia es absolutamente inapreciable, llegando á menos de 1 por 1.000 del total, por lo cual no puede resultar gran perjuicio para las compañías el admitir un precio único para todos los recorridos superiores á 600 kilómetros, y en cambio tendrán la ventaja de obviar el inconveniente que se deriva de la configuración especial de nuestro suelo, pues se facilitarán las relaciones entre todas las provincias, acumulándose más la población en las diferentes regiones y además los viajes á la capital, que son hoy los más numerosos, relativamente estarán casi íntegramente pagados, pues con 600 kilómetros desde Roma se abarcan todos los puntos de Italia.

Para la primera zona el precio se ha establecido con la distancia de 5 kilómetros, pues es muy raro que los viajes sean de menor recorrido; para las demás zonas el precio corresponde á la distancia media, y para la última se ha evaluado tomando como recorrido 600 kilómetros.

Los precios de los billetes, con inclusión del impuesto del Tesoro y timbre, son los consignados en el siguiente cuadro:

ZONAS		TRENES OMNIBUS			TRENES DIRECTOS		
NUMERO.	Longitud.	3.ª clase.	2.ª clase.	1.ª clase.	3.ª clase.	2.ª clase.	1.ª clase.
	Kilómetros.	Liras.	Liras.	Liras.	Liras.	Liras.	Liras.
I.....	0 — 5	0,15	0,25	0,35	0,20	0,30	0,45
II.....	5 — 10	0,25	0,40	0,55	0,30	0,50	0,65
III.....	10 — 15	0,40	0,65	0,90	0,50	0,80	1,15
IV.....	15 — 20	0,55	0,90	1,30	0,65	1,15	1,55
V.....	20 — 30	0,75	1,30	1,80	0,90	1,55	2,15
VI.....	30 — 40	1,10	1,80	2,45	1,35	2,15	2,95
VII.....	40 — 55	1,50	2,45	3,40	1,80	2,95	4,10
VIII....	55 — 70	1,95	3,20	4,45	2,35	3,85	5,40
IX.....	70 — 85	2,40	3,95	5,55	2,90	4,75	6,65
X.....	85 — 100	2,85	4,70	6,60	3,35	5,70	7,90
XI.....	100 — 125	3,45	5,75	8,00	4,15	6,90	9,60
XII....	125 — 150	4,20	7,00	9,75	5,10	8,40	11,70
XIII....	150 — 175	4,95	8,25	11,50	5,95	9,90	13,80
XIV....	175 — 200	5,75	9,50	13,25	6,90	11,40	15,90
XV.....	200 — 225	6,50	10,75	15,00	7,80	12,90	18,00
XVI....	225 — 250	7,25	12,00	16,75	8,70	14,40	20,10
XVII...	250 — 275	8,00	13,25	18,50	9,60	15,90	22,20
XVIII..	275 — 300	8,75	14,50	20,25	10,50	17,40	24,30
XIX....	300 — 350	9,85	16,35	22,85	11,80	19,60	27,40
XX.....	350 — 400	11,35	18,85	26,35	13,60	22,60	37,60
XXI....	400 — 450	12,85	21,35	29,85	15,40	25,60	38,80
XXII...	450 — 500	14,35	23,85	33,35	17,20	28,60	40,00
XXIII..	500 — 550	15,85	26,35	36,85	19,00	31,60	44,20
XXIV..	550 — 600	17,35	28,85	40,35	20,80	34,60	48,40
XXV...	Más de 600	18,10	30,10	42,10	21,70	36,10	50,50

Como se ve, empezando por liras 0'15, 0'25, 0'35 para la primera zona, se llega á liras 18'10, 30'10, 42'10 para la última, por cuyo precio puede recorrerse Italia de un extremo á otro. Salta á la vista la gran simplificación que se introduciría en el servicio con este sistema, puesto que con solo 150 billetes diferentes se podrían sustituir los millares que ahora hay que emplear, y que además valdrian para cualquier trozo y dirección, siendo solamente preciso sellarlos en la estación de salida y revisarlos durante el viaje y en la de llegada, estableciendo severísimas penas para impedir toda falsificación ó

fraude y las liquidaciones entre las compañías Mediterránea y Adriática no presentarían ninguna dificultad, haciéndolas con los billetes recogidos en vez de efectuarlas con los vendidos.

La reforma es indudablemente muy atrevida, sobre todo por la entidad de la rebaja propuesta; pero tengo el convencimiento de que la coronaría el éxito más completo, y el Gobierno, para plantearla, debía considerar en primer término la inmensa ventaja que al país proporcionaría, no deteniéndose ante el temor de que el resultado financiero directo fuese desfavorable, pues ya decía el de Hungría en la Memoria que

publicó sobre los resultados de las tarifas por zonas del 92, que «las nuevas tarifas de viajeros se proponen sobre todo obtener una gran economía general, y aun en el caso de que los resultados financieros no fueran favorables, habrían cumplido su objeto favoreciendo en todo el reino el desarrollo del tráfico», observación muy acertada si se tiene en cuenta que el desarrollo del tráfico, aumentando la prosperidad, produce, aunque indirectamente, otros beneficios al Estado.

Mas no quiere esto decir que deba implantarse á ciegas tan transcendental reforma; es preciso tratar de evaluar, aproximadamente al menos, los resultados probables.

Las tarifas propuestas por mí representan una rebaja media de 36 por 100 sobre las actuales en los billetes ordinarios, y de 8 por 100 en los especiales de ida y vuelta, circulares, etcétera; aplicándolas á los viajeros del año de 1890 se hubiera obtenido un ingreso de liras 67.356.445; y como el efectivo fué de liras 89.085.539'91, la pérdida hubiera sido de liras 22 085.539'91. Ahora bien; en 1890 el producto medio por viajero kilométrico fué de liras 0'045, y si le aplicamos la rebaja propuesta, que en junto viene á ser de 24'70 por 100 en los billetes ordinarios y especiales, se reducirá á liras 0'034; al mismo tiempo el recorrido medio de 47 kilómetros subirá seguramente con la disminución de la tarifa, puesto que el producto medio, que fué de liras 2'15, bajaría á liras 1'40, resultando con todos estos datos la necesidad de un aumento de 15.775.385 viajeros para obtener los 22.085.539'91 de liras de diferencia.

El aumento del número de viajeros

es de esperar será mucho mayor, pudiéndolo suponer inversamente proporcional al cuadrado de la tarifa, según una ley cuyo fundamento fué ya demostrado por el Ingeniero Ambrozovich en su Memoria sobre las ventajas económicas de los ferrocarriles, publicada en *Il Politecnico* del año 1888, y que aplicada al presente caso, teniendo en cuenta que las nuevas tarifas son 0'64 de las antiguas en los billetes ordinarios y 0'92 en las especiales, daría

$$\begin{array}{r} 17.516.294 \quad 24.357.763 \\ (0'64)^2 \quad + \quad (0'92)^2 \quad - \\ - 41.874.057 = 29.678.173. \end{array}$$

Rebajado de este número el de los viajeros que se necesitan para compensar la pérdida antedicha, aún quedan 13.902.783 viajeros, cuyo producto sería un aumento de ingresos.

(Se continuará.)

SECCIÓN OFICIAL

MINISTERIO DE ULTRAMAR

Resoluciones dictadas por este Ministerio, relativas á obras públicas de Ultramar, en el mes de Febrero último.

Isla de Cuba

26 Febrero 95.—Aprobando la plantilla del personal administrativo y facultativo de la Junta de obras del puerto de Cárdenas, disponiendo que no se nombre el personal facultativo hasta que dicha Junta cuente con recursos suficientes, consultando entre tanto al Ingeniero Jefe de la provincia ó al que se nombre para el puerto de Cienfuegos.

Idem id.—Autorizando al Marqués de Apezteguia para seguir ocupando los terrenos de dominio público que atraviesan las líneas férreas de servicio particular del ingenio «Central Constancia».

Isla de Puerto Rico.

26 Febrero 95.—Aprobando la plantilla