

rio del Imperio por los fenicios y otros pueblos de la Palestina; indudablemente circula por sus venas sangre cartaginesa, mezclada con indígena, ó atrofiada por los sedantes rayos del sol cuya intensidad no es allí menor que en nuestras provincias meridionales. También hay en Marruecos, sobre todo en la zona próxima al litoral mediterráneo, muchos moros procedentes de los que emigraron ó fueron arrojados de los califatos de Córdoba y Granada durante la lucha con éstos, y sobre todo á la terminación de la reconquista de los mismos, no siendo raro encontrar familias que conservan las llaves y otros recuerdos de las que fueron sus casas ó palacios en las poblaciones andaluzas; generalmente estos últimos son los moros más ricos é ilustrados, los que ocupan los principales cargos y los que desempeñan las funciones públicas más importantes.

Su número excede de tres millones y medio de habitantes. Los moros son fanáticos y poco laboriosos, usando en su vida de relación el árabe mezclado á palabras berberiscas, latinas y españolas.

En tercer lugar se presenta el grupo de los árabes que, en número de un millón próximamente, descienden de los árabes orientales que acaudillados por Muza dominaron el país en el siglo VII de nuestra Era; conservan con bastante pureza el tipo primitivo y las costumbres, á un tiempo guerreras y pastoriles, de los hijos de Mahoma, cuya religión siguen profesando; son, en general, más nobles y leales que los moros y pagan al Sultán determinados tributos. Lo mismo en su patria adoptiva que en su país de origen, terminada la recolección de los productos agrícolas, pliegan sus tiendas y emigran en busca de nuevos terrenos vírgenes y de pastos abundantes. Viven en aduares cuyo jefe tiene una autoridad suprema; son bastante hospitalarios y ofrecen á los viajeros albergue en tienda especial; en sitio central disponen una mezquita en la que el maestro (Taleb) enseña el Korán.

Los judíos son en número bastante crecido, pero con un total variable, según las evaluaciones de 100 ó 350.000; descienden de los expulsados de España, y á sí mismos se dicen «desterrados de Castilla»; hablan el español y el árabe, siendo intérpretes de los berberiscos en los sitios en que éstos desconocen el árabe.

Están condenados á pagar crecidas contribuciones y tributos; á llevar uniforme de color negro, considerado deprimente por los moros; no se les permite llevar armas ni montar á caballo, y si sólo en mulos ó asnos, y para ausentarse del país han de pagar un pasaporte carísimo.

Los negros son de origen sudanés, y su número total es de 50.000 según unos y de 120.000 según otros; en Marruecos se compran con dinero, vendiéndose en el mercado por precio variable de 20 á 500 francos, según sus condiciones de edad y robustez, y las carabanas los traen del Sudán, donde los adquieren por cambio de placas de sal gemma, de donde procede su nombre gemtel-melha.

En las poblaciones importantes hay bastantes europeos, sobre todo españoles y franceses, siendo la total evaluación de los cristianos que pueda haber en el Imperio de unos 300.000.

P. GARCÍA FARIA.

FERROCARRILES SECUNDARIOS

APUNTES DE LEGISLACIÓN EXTRANJERA
ALEMANIA

GRAN DUCADO DE HESSE

Ley de ferrocarriles accesorios (Nebenbahnen).

(29 de Mayo de 1884.)

Son los de interés local ó secundarios.

Deben enlazar en uno ó varios puntos con ferrocarriles de la red principal.

Es condición precisa que los Ayuntamientos ó propietarios entreguen los terrenos gratuitamente.

El Estado puede auxiliar estos ferrocarriles en las formas siguientes:

Tomando á su cargo la construcción y explotación (y exigiendo una contribución anual á los interesados), la explotación solamente (ha de ser vía normal y empalmar con una del Estado y suscribirse los Ayuntamientos por $\frac{1}{4}$ del capital), pagando una subvención de una sola vez (20.000 marcos por kilómetro para vía normal, 15.000 para vía estrecha y 18.000 y 15.000 respectivamente si utiliza una carretera), después de abierta á la explotación, y suscribiendo un cierto número de acciones, en cuyo caso puede intervenir la suscripción de éstas (máximo 4 por 100 del capital), y quedando en segundo término para cobrar dividendos.

Puede revocar la concesión en caso de negligencia del concesionario.

PRUSIA

Ley de ferrocarriles secundarios (Kleinbahnen).

(28 de Enero de 1892, adicionada con la de 8 de Abril de 1895.)

Son subvencionados por los Ayuntamientos y provincias, por subvención directa ó garantía de interés.

Por la ley de 8 de Abril de 1895, el Estado auxilia también con subvención directa.

AUSTRIA

Ley de ferrocarriles de orden inferior.

(31 de Diciembre de 1894.)

Esta ley es general para Austria-Hungría y quedan vigentes las leyes regionales, que la completan, de Styria (11 de Febrero de 1890), Bohemia (17 de Diciembre de 1892) y Galitzia (17 de Julio de 1893).

A.—Líneas locales (Localbahnen).

Son todas las comprendidas en la red secundaria, sean de vía ancha ó estrecha.

Se les concederán grandes facilidades en los estudios previos, la construcción y la explotación, pudiendo apartarse de la ley de explotación de 16 de Noviembre de 1851, de la de concesiones de 14 de Septiembre de 1854 y de la que trata de límites de tarifas de 15 de Julio de 1877.

Se les otorgan gran número de exenciones de pago de derechos y de timbre para todas cuantas operaciones y trámites necesitan para la construcción de la línea, en la emisión de acciones, registros, expedición de documentos; del impuesto de la renta durante veinticinco años; de gastos de inspección del Gobierno, etc.

Para facilitar la concurrencia del capital particular, procura reunir las emisiones de cada línea en una sola emisión global, presentada por un Instituto financiero que añade á la garantía de la línea de que se trata la suya propia. Á este fin, concede ventajas á esos bancos (Landesbank), y para que inspiren confianza, interviene el Estado en ellos, concediendo á los títulos de emisión el mayor crédito posible y clasificándolos entre los valores de la más absoluta seguridad.

Además de las ventajas citadas que concede el Estado, de exención de impuestos y facilitando la reunión del capital de establecimiento, otorga auxilios directos, prestando la Administración de ferrocarriles del Estado su material, transportando por sus líneas, con las tarifas más reducidas, los materiales de construcción que necesiten, encargándose de la explotación mediante un tanto alzado, concediendo una subvención que no exceda las ventajas financieras que reporta la línea al Estado ó entregándoles el valor de estas ventajas capitalizadas.

Aparte de esas atribuciones del Poder administrativo, puede

el Poder legislativo determinar el auxilio que puede prestar el Estado, cuando no basta la iniciativa particular, garantizando el interés, tomando acciones ó encargándose de la explotación por un tanto alzado.

Los ferrocarriles locales pueden utilizar las carreteras imperiales, y para las demás necesitan el consentimiento de la autoridad propietaria.

Mediante módicas tarifas están obligadas á dejar circular el material de los ferrocarriles del Estado.

B.—Pequeños ferrocarriles ó líneas terciarias (*Kleinbahnen*.)

Son las de poca importancia (travías de tracción mecánica ó animal, funiculares, etc.), que sirven de tráfico local dentro de un mismo término municipal ó en dos contiguos.

La concesión compete al Ministro de Comercio, de conformidad con los demás Ministerios interesados. Plazo de la concesión, noventa años para los cuerpos autónomos y sesenta para los demás concesionarios.

Les son comunes las disposiciones de la Sección A.

No tienen que prestar gratuitamente servicio para los intereses generales (correos, telégrafos, etc.)

Fijan por sí mismos las tarifas, á condición de ser iguales para todos los viajeros y todos los expedidores, y anunciarse con algunos días de anticipación, mientras no rinda el 6 por 100 para interés del capital empleado; desde ese momento fija las máximas el Estado.

La exención del impuesto es por quince años, pero se puede prolongar hasta quince en las líneas costosas.

C.—Disposiciones finales.

El Gobierno deberá dictar las órdenes necesarias para la facilidad de tramitación que se ha indicado.

Esta ley puede aplicarse á las líneas existentes de la misma categoría, salvo alguna restricción.

Sustituye á la de 27 de Diciembre de 1893, y estará en vigor hasta 31 de Diciembre de 1904.

BÉLGICA

Ley de ferrocarriles vecinales.

(24 de Junio de 1885 con algunas modificaciones en 14 de Abril de 1898 y 17 de Julio de 1899.)

Instituyó la Sociedad Nacional de ferrocarriles vecinales, á la que se conceden estos ferrocarriles, después de una amplia información pública y mediante justificación de tener capital bastante para poner la línea en explotación.

La Sociedad citada pierde su derecho si no emprende la construcción en el plazo de un año desde que exista otra petición.

El Gobierno puede imponer en beneficio de los servicios públicos los transportes gratuitos ó á tarifa reducida.

La Sociedad está exenta de impuestos y gravámenes.

El Gobierno inspecciona sus operaciones y puede poner el veto á sus acuerdos; interviene en los nombramientos de personal de su Consejo.

El Estado puede suscribir acciones de la Sociedad sin exceder de la mitad del capital nominal de cada línea si no está facultado por una ley especial.

Las dos terceras partes del capital social se deben suscribir por el Estado, Diputaciones y Ayuntamientos; estas acciones pueden sustituirse en parte por obligaciones amortizables en noventa años. Hay tantas series de acciones como líneas tiene la Sociedad.

Los dividendos de las acciones suscritas por las Corporaciones no pueden exceder del 4,50 por 100 anual y del 4 por 100 las de particulares. El sobrante es para fondo de reserva, previsión y gastos generales.

Pueden establecerse las vías sobre las carreteras.

Las Asociaciones de Ayuntamientos ó de éstos y provincias

pueden pedir á la Sociedad Nacional la cesión de la explotación de la línea de su territorio.

FRANCIA

Ley de ferrocarriles de interés local y tranvías.

(11 de Junio de 1880.)

CAPÍTULO I.—Ferrocarriles de interés local.

Si se trata de ferrocarriles que establece un Departamento, el Consejo general es el que decide sobre dirección del trazado, condiciones de construcción y explotación, con arreglo al pliego de condiciones tipo aprobado por el Consejo de Estado y previa información pública.

Si los establece un Ayuntamiento, el que decide es el Consejo municipal.

Los proyectos de ferrocarriles se someten después al Consejo general de Puentes y Calzadas y Consejo de Estado. Se declara de utilidad pública y se autoriza la ejecución por medio de una ley.

Estas concesiones no constituyen monopolio.

La autoridad que hace la concesión se reserva varios derechos sobre nuevas concesiones, imposición de peaje, supresión ó modificación de una parte de la línea, etc.

El pliego de condiciones determinará los derechos y deberes del concesionario.

Las concesiones son transferibles.

El Estado puede por una ley desclasificar la línea del dominio departamental ó comunal ó incluirla en el suyo.

Los Ayuntamientos pueden aplicar á estos ferrocarriles los recursos creados por la ley de 21 de Mayo de 1836, si han cumplido los requisitos de su red de caminos vecinales.

El Estado puede, en caso de insuficiencia del producto bruto, pagar la mitad (como máximo), lo que falte para cubrir los gastos de explotación y el 5 por 100 anual del capital de establecimiento, pagando la otra mitad el Departamento ó Ayuntamiento.

La subvención del Estado se compone de una cantidad fija de 500 francos por kilómetro y de la cuarta parte de la diferencia del producto bruto anual (deducidos los impuestos) para alcanzar la cifra de 10.000 francos por kilómetro ú 8.000, según sean las líneas, que puedan recibir ó no los vagones de la red principal.

La subvención del Estado no puede hacer que el producto bruto kilométrico anual rebase la cifra de 10.500 ú 8.500 francos en cada caso, ni asignar al capital de establecimiento un interés mayor del 5 por 100. Cuando llegue á esos límites se suspenderá la subvención, y cuando pagados los gastos de explotación quede más del 6 por 100 de interés, el exceso se repartirá entre el Estado y los demás que hayan aportado capital, hasta reembolsarse el anticipo hecho, sin intereses.

La ley de Presupuestos fija cada año el límite total de subvenciones del Estado.

En cada año no se puede subvencionar á un mismo Departamento con más de 400.000 francos.

En las líneas subvencionadas puede imponer el Estado el servicio gratuito ó reducción de tarifas.

La emisión de obligaciones necesita ser autorizada por el Ministro de Obras públicas, no pudiendo exceder su importe al capital-acciones ni empezar la emisión hasta haber empleado los cuatro quintos de éste.

Pueden ser dispensados estos ferrocarriles del cierre á lo largo de la vía y de barreras en caminos poco frecuentados.

Los gastos de inspección los paga el concesionario.

Los ferrocarriles existentes pueden pedir la transformación de su subvención en capital por la subvención en anualidad.

CAPÍTULO II.—Tranvías.

Pueden establecerse sobre las carreteras del Estado, de los Departamentos ó Municipios, siendo concedidos por la entidad propietaria.

La subvención del Estado está sujeta á las condiciones tratadas en el capítulo I, variando la cifra de 10.000 francos ú 8.000 por la de 6.000.

INGLATERRA

Ley de ferrocarriles económicos (The Light Railways Acts, 1896).

(14 de Abril de 1896.)

Artículo 1.º Creación de una Comisión de ferrocarriles económicos.

Recibe las peticiones de concesión de ferrocarriles económicos y hace el proyecto de decreto.

Art. 2.º Petición de concesiones.

Las peticiones pueden ser hechas por los Consejos de los condados, de los distritos ó de los pueblos.

Art. 3.º Atribuciones de las Autoridades locales, competentemente autorizadas.

Los Consejos citados, si están autorizados por el Poder ejecutivo, pueden construir y explotar por sí el ferrocarril ó auxiliar al concesionario con un préstamo ó suscribiéndose á cierto número de acciones.

Art. 4.º Auxilios del Ministerio de Hacienda.

En el caso de que realice el auxilio citado, el Ministerio de Hacienda podrá decidir hacer un anticipo que no excederá ni de la cuarta parte del coste total de establecimiento, ni de lo que preste el Consejo local citado y con la condición de que la mitad del capital acciones esté distribuido entre particulares.

Este anticipo del Estado rendirá el interés de 3 $\frac{1}{2}$ por 100 por lo menos, y el Ministerio de Hacienda renovará periódicamente la autorización.

Art. 5.º Anticipos especiales de la Hacienda.

Puede también el Estado hacer anticipos especiales que lleguen hasta la mitad del coste total de establecimiento, siempre que el Consejo de Agricultura certifique al Ministerio de Hacienda que el ferrocarril favorecerá á la agricultura del distrito ó el «Board of Trade» certifique que une un puerto de pescadores con un mercado ó que es necesario al desarrollo de determinada industria y que el ferrocarril no se construirá sin el auxilio del Estado.

Art. 6.º Limite del total de anticipos y provisión de fondos por los Comisarios de la Deuda Nacional.

El total de auxilios del Estado por esta ley no excederá de un millón de libras esterlinas, de los que podrán dedicarse á *anticipos especiales* sólo la cuarta parte.

Art. 7.º Examen de las peticiones por los Comisarios de ferrocarriles económicos.

La Comisión de ferrocarriles económicos examina las peticiones de líneas después de una amplia información pública.

Art. 8.º Sumisión del proyecto de decreto de autorización al Board of Trade.

Art. 9.º Su examen por el Board of Trade.

Art. 10. Confirmación por éste del decreto.

Art. 11. Cláusulas que puede contener el decreto.

Art. 12. Aplicación de las *General Railways Acts*.

Art. 13. Reglamento del precio de adquisición é indemnizaciones en caso de expropiación.

Art. 14. Pago de uno ú otras.

Art. 15. Disposiciones relativas al Board of Trade.

Art. 16. Gastos de las Autoridades locales.

Art. 17. Comisiones mixtas.

Art. 18. Explotación económica de un ferrocarril ordinario.

Art. 19. Facultad de los propietarios de ceder sus tierras ó anticipar fondos para el establecimiento de un ferrocarril económico.

Art. 20. Poderes para ceder tierras de la Corona.

Art. 21. Disposición relativa á los comunales.

Art. 22. Conservación de objetos de interés histórico.

Art. 23. Enlace á ferrocarriles existentes.

Art. 24. Modificación de un decreto.

Art. 25. Disposición relativa á telégrafos.

Art. 26. Aplicación á Escocia.

Art. 27. Extensión de esta ley.

Art. 28. Definiciones.

Art. 29. Título abreviado.

ITALIA

Ley de tranvías de tracción mecánica y ferrocarriles económicos.

(27 de Diciembre de 1896.)

TITULO I

TRANVÍAS CON MOTOR ELÉCTRICO

Se deben establecer sobre una carretera (por excepción fuera de ella); la concesión del terreno de ésta es de la competencia de la autoridad propietaria, y la explotación debe ser autorizada por Real decreto. Plazo máximo de la concesión, sesenta años.

Velocidad máxima, 20 kilómetros; y con frenos continuos, 30; debe quedar un espacio libre suficiente de la carretera; puede usarse el teléfono en lugar del telégrafo; el Gobierno aprueba los tipos de material móvil, los sistemas de locomoción; el Prefecto dicta reglas para límites de velocidad en puntos especiales, de composición de trenes, mínimo de personal; aprueba los itinerarios.

Las tarifas máximas las fija la autoridad propietaria de la carretera. Deben pagar al Tesoro un tanto kilométrico, que no excederá de 20 liras por kilómetro, para gastos de inspección.

Por motivos de seguridad, puede el Gobierno suspender la explotación y anular la autorización concedida.

TITULO II

FERROCARRILES ECONÓMICOS

Se deben establecer sobre explanación especial, y, por excepción, trayectos especiales sobre carretera, pero con el piso á distinto nivel. Son concedidos por Real decreto á propuesta del Ministro de Obras públicas.

Plazo máximo de la concesión, setenta años.

El Estado puede contribuir á pagar los gastos de construcción y de explotación (excepto para los trozos en que se aprovecha carretera), mediante una subvención por kilómetro, para fijar la cual deberán tenerse presente las ventajas de esta ley para el concesionario.

En las cláusulas de la concesión y pliego de condiciones se fijarán la cantidad y tipo del material móvil, las tarifas máximas del transporte, la velocidad máxima y la composición de trenes. Se podrá tolerar la parada en plena vía, aunque no haya apeadero, ni apartadero, ni doble vía. Dispensados del cierre á lo largo de la línea, salvo en trozos especiales. Se les puede permitir la maniobra á distancia de las barreras de pasos á nivel, pasos á nivel particulares y de peatones bajo la responsabilidad de los que los usen.

Cuando aprovechen en parte una carretera, se aplican reglas análogas á las del título I, prescribiendo el mínimo de 5 metros para el ancho de la zona libre para carros y separación de ella por un cierre continuo (setos, palizadas, muros).

El impuesto del Tesoro sobre viajeros (13 por 100) se reducirá al fijado para pequeña velocidad (2 por 100) cuando se trate de trenes de la *banlieu* ó de mercados importantes, á condición de que no haya más coches de viajeros que de la última clase y la velocidad no exceda de 30 kilómetros.

El Gobierno puede conceder las ventajas de esta ley á los ferrocarriles existentes que quiera.

TITULO III

DISPOSICIONES COMUNES Y TRANSITORIAS

Se les concede el derecho de expropiación forzosa.

Las provincias, los Ayuntamientos y los Sindicatos pueden

auxiliar á los ferrocarriles económicos, si tienen para ellos interés local, desde el día en que se abran á la explotación. Forma preferible, la subvención kilométrica; prohibida la garantía del productor kilométrico de la línea.

Las entidades citadas no pueden explotar los ferrocarriles; incumbe á la industria particular.

Las Autoridades propietarias de la carretera utilizada pueden pedir por esto una indemnización ó participación en los beneficios.

El concesionario tiene ciertos deberes respecto á la conservación en parte de la carretera.

Para los trayectos comunes puede utilizar una Compañía la línea de otra mediante el tanto de peaje correspondiente.

Están obligados al transporte gratuito del correo y el de paquetes postales con arreglo á la tarifa especial que cita.

Los tranvías ó ferrocarriles existentes se regirán por esta ley en la parte que no se opongan á las cláusulas de concesión.

Para los casos que no derogue esta ley, se regirán por la ley general de Obras públicas de 20 de Marzo de 1865.

RUMANÍA

Ley de ferrocarriles de interés local.

(30 de Mayo de 1898.)

Son todos los ferrocarriles de vía normal ó estrecha construidos por los distritos, Ayuntamientos, Sociedades ó particulares, que no son de interés general; estos últimos los construye y explota el Estado.

La autorización corresponde al Estado. Se establecen limitaciones para las líneas que puedan concederse (que conduzcan á la frontera, prolongación de otras del Estado, etc.). El Estado y la Corona ceden gratis su terreno, así como las carreteras. Exención de impuestos, derechos de Aduana, timbre, etc., durante veinte años.

Expropiación forzosa.

Se establecen máximos de tarifas y velocidad de trenes.

En caso de guerra puede el Estado incautarse de la explotación mediante abono del producto líquido procedente.

Después de treinta años de explotación pagarán al Estado 2 por 100 del producto líquido.

Á los noventa años pasan al Estado.

SUIZA

Ley federal del establecimiento y explotación de los ferrocarriles secundarios.

(21 de Diciembre de 1899.)

Son ferrocarriles secundarios los que sirven preferentemente al tráfico local y que no son utilizados por el gran servicio directo de viajeros y mercancías.

El Consejo federal designará las líneas que entran en esta clasificación.

Quedan sujetas estas vías á la ley general de 23 de Diciembre de 1872 para el establecimiento y construcción de ferrocarriles y demás posteriores.

El Consejo federal autorizará estas empresas, quitando todas las trabas posibles; barreras de pasos á nivel y cierres longitudinales, sólo donde sean absolutamente precisos; en materia de tarifas, la mayor libertad que se pueda.

La Confederación les abonará por la tarifa más elevada el transporte de paquetes postales; 2 céntimos por viaje y kilómetro por los conductores del correo, y 2 céntimos por cada eje y kilómetro del coche correo. Si la Administración de Correos utiliza los vagones de la Compañía, le pagará el exceso de coste que esto le origine.

Estas indemnizaciones no las pagará cuando el interés que rinda la línea pase del 4 por 100.

Quedan exentos de las ventajas otorgadas los transportes militares por la ley de 23 de Diciembre de 1872.

Pueden cruzar á nivel otras líneas existentes y utilizar una de sus estaciones para empalme y el trozo de vía correspondiente para llegar á ella, mediante abono de indemnización por las obras de ampliación y gastos de explotación de la parte común.

En el reglamento de transporte que se dicte se concederán grandes facilidades.

Se les otorga también alguna amplitud en la aplicación de la ley de Contabilidad de ferrocarriles de 27 de Marzo de 1896.

LOS FERROCARRILES AMERICANOS

(CONCLUSIÓN)

4.º Pudiera creerse que las Asociaciones de tarifas, después de evitar la guerra entre las Compañías, habían de dar como resultado final la uniformidad de las tarifas de las distintas Compañías asociadas; pero nadie pensó en esto, porque á ello se hubiera opuesto el buen sentido de los americanos. La uniformidad de tarifas no existe en parte alguna. Aun en los ferrocarriles explotados por los Estados de varias Naciones, en los que por tal razón pudiera regir el llamado principio de la *tarificación pública*, aun en éstos rige todavía el principio de la *tarificación privada*. La idea de uniformar las tarifas sólo puede germinar en la imaginación de algunos *generalizadores* europeos y principalmente españoles, cuya facilidad para hacer discursos sólo encuentra pareja en su ignorancia. ¿Cómo había de pensarse en esto, en los Estados Unidos, donde son consideradas las Compañías ferroviarias, ante todo, como empresas comerciales, obligadas, por lo tanto, á sacar todo el jugo posible del *limón* que tienen en las manos? Surgen, por el contrario, de las tarifas americanas, como caracteres distintivos, no sólo la *variedad*, que ya se nota en las tarifas europeas, sino la *variabilidad*. No sólo varían en los Estados Unidos las tarifas de una línea á otra de una misma red ó Compañía, como en Europa, para una misma clase de viajeros ó de mercancías, sino que, aun dentro de la misma línea, varían también con la distancia, con el sentido del recorrido, con la época del año en que se verifique el transporte, etc.; y cuando el *legislador* ha querido *meter mano* en este orden de cosas, para uniformarlo, ha tenido al fin que declararse impotente. Únicamente por iniciativa de las Compañías y por efecto de la formación de grandes redes á causa de la fusión de Compañías pequeñas, ó por la constitución de los Sindicatos de tráfico que sucedieron á los periodos de competencia, se llegó al establecimiento de las tarifas diferenciales comunes á gran número de Compañías, de que tan satisfecho se muestra el público en los Estados Unidos por los beneficios que de ellas han reportado el comercio y la industria del país. Jamás hubiese podido llegarse á estos resultados excelentes, en aquel país libre, por la imposición de los Gobiernos.

5.º Llama la atención lo muy caras que son ordinariamente las tarifas para viajeros, pues el precio de los billetes varía, por lo general, á razón de 9 á 12 céntimos de franco por kilómetro; y, como en los Estados Unidos no hay más que una clase general para viajeros, puede decirse que se paga allí por la clase única lo que en Europa se paga por la primera clase, y, á veces, aún más. Sería curioso saber lo que pensarían aquellos españoles que claman cada día contra los elevados precios de los billetes en nuestros ferrocarriles, que tan pocos viajeros transportan, si llegaran á saber que en los Estados Unidos, donde tanta gente viaja, en relación con la que viaja en España, ha de pagar todo el mundo lo que pagan aquí las clases más elevadas. Es verdad que se expenden en los ferrocarriles americanos, como en los europeos, además de los billetes ordinarios, billetes de ida y vuelta, billetes especiales para detenerse en las estaciones intermedias, billetes kilométricos, billetes exclusiva-