



EL

# ECO DE CARTAGENA.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Cartagena un mes 8 rs.—Trimestre 24.—Fuera de ella, trimestre 30.—Números sueltos un real.

SEGUNDA ÉPOCA.

Cartagena: Liberato Montolla y Garcia, Mayor 24, Madrid y Provincias, corresponsales de la casa de Sarviedra.

Viernes 1 de Diciembre.

## El Eco de Cartagena

**INFORME** que la Sociedad Económica de amigos del país de Cartagena, emite en el expediente instruido por la comisión nombrada por el Congreso de Diputados para el estudio de las condiciones en que se realiza la administración y transporte de los ferrocarriles.

Esta Sociedad llena hoy uno de sus más gratos deberes al emitir el dictamen que por el Sr. Gobernador civil de la provincia se le interesa en atenta comunicación de primero de Agosto último, y siente una verdadera satisfacción en contribuir con sus limitadas y reducidas fuerzas a ilustrar un punto que, bien resuelto, es una de las principales fuentes de riqueza de nuestro país.

Aumentar la salida de nuestros productos naturales e industriales, fomentar la introducción de los de la misma clase que de otros países provienen, facilitando los medios de transporte, haciendo posible y de fácil ejecución su traslado lo mismo al mercado cercano que al más distante es aumentar la riqueza de la nación y por consiguiente acrecer los ingresos del Erario público.

En este transporte, como en todo servicio público, es preciso unar y armonizar los intereses de las personas individuales que en él existen, por medio de leyes mediatas y equitativas que eviten el antagonismo que de otro modo resultaría en perjuicio de una de las dos y de la nación en general.

Sin duda alguna hoy no existe esta justa armonía, por causas o por exposiciones y razones que compete a esta Sociedad no ser, de caso actual, pero es evidente que esas relaciones que entre ambas partes deben existir no son (tan) satisfactorias como debieran que una de ellas o ambas tal vez se consideren lesionadas en su derecho en sus pretensiones y a evitar la continuación de este estado de cosas, a organizar estas relaciones bajo bases más equitativas reformando lo que se ha detenido

estudio resulte ser digno de mejoras, es a lo que tiende con patriótico y noble afán la comisión nombrada al efecto por el Congreso de diputados; la cual para proceder con mayor conocimiento de causa ha estimado oportuno oír con toda latitud a aquellas corporaciones que con carácter independiente y completamente imparcial hagan llegar a su seno todas cuantas observaciones crean convenientes para el bien del país, de la provincia y de la localidad.

Con este fin y animada esta Sociedad del deseo que tan entrañablemente abriga de ser útil no solo a la nación sino también a esta localidad tan industrial, tan comercial y tan arrojada en sus empresas como una cualquiera de las que en primera línea pueden figurar, pero al mismo tiempo tan necesitada de manos protectoras que la alienten y sostengan en el camino, que contando siempre con sus solas fuerzas, nunca vacila en emprender si de ello ha de resultar algún beneficio a la nación y a sí propia siquiera sea insignificante y remoto, ha estudiado detenidamente los puntos más principales que dentro de los límites de lo interesado, juzga ser necesario reformar en beneficio de la nación y de las empresas a quienes están encomendados estos transportes.

Los son los factores principales que determinan los tipos de percepción por transporte en las tarifas de los ferrocarriles: el costo de establecimiento y explotación de las vías y la cantidad de materia transportada.

Siendo el primero de ellos más elevado por regla general que el de las demás naciones extranjeras, es evidente que estos tipos han de ser también más altos que los que en estos países rigen y por tanto no pueden ser modificados bajo este punto de vista.

Pero la cantidad de materia transportada por nuestros ferrocarriles es en el día muchísimo mayor de la que pocos años atrás circulaba por estas líneas, y este hecho no necesita demostración por que es verdad tan palpable y tan universal-

mente reconocida que debe aceptarse como axioma, así como la consecuencia que de ella se desprende en un orden natural de cosas, de que su acrecentamiento será mayor todavía y más rápido de lo que hasta hoy ha sido si se consigue en nuestro país una paz duradera.

A ello y en no pequeña escala ha de contribuir la ejecución del plan general de carreteras y el desarrollo que a las obras públicas se imprime por el ministerio de Fomento.

Así pues, resulta que aunque más elevado que en el extranjero el tipo de percepción, es susceptible de una rebaja que redundando en beneficio directo e inmediato del país en general, no disminuye, sino que por el contrario aumenta los ingresos de las compañías explotadoras, porque facilita las comunicaciones y aumenta la cantidad de materia a transportar.

Los solos ejemplos vamos a citar en apoyo de lo espuesto: el transporte de harina a larga distancia y el del petróleo en pequeño recorrido.

Un wagon de harina ó sean 100 sacos desde Calatayud a Cartagena con un recorrido de 770 kilómetros cuesta según tarifa vigente rs. vn. 2319,50 ó sean rs. 2,67 por arroba castellana.

Los mismos 100 sacos desde Marsella a Cartagena con una distancia de unos 850 kilómetros por vía marítima [vapor correo] cuestan rs. vn. 570 ó sean rs. 0,65 por la misma unidad de peso.

Diferencia en perjuicio de nuestras fábricas harineras rs. 2,02 por arroba castellana; [y esto prescindiendo de la importante circunstancia de que en el primer caso tarda la mercancía diez días, término medio, en recorrer aquella distancia y solo cincuenta horas en el segundo.

La consecuencia obtenida con esta desigualdad ha sido la de cerrar casi por completo el mercado de Cartagena a nuestras fábricas de Aragón y Castilla, por que el receptor halla más ventaja al adquirirlas en el extranjero y al disminuir el riesgo de la conducción en más de siete días.

El petróleo transportado por tierra entre Cartagena y Alicante cuesta según la tarifa actual rs. vn. 269 por tonelada ó sean rs. 10 próximamente por caja, al paso que por vía marítima se efectúa con solo un gasto de rs. 2,25 á 2,50 por la misma caja.

El señalamiento como base de la percepción de la distancia kilométrica recorrida si bien es exacta y justa dentro de ciertos límites, deja de serlo en cuanto se le considere como absoluto y exclusivo, porque entonces se convierte en tiránico y molesto cuando no perjudicial.

Las mismas empresas conocen perfectamente que así sucede, y para evitarlo en cuanto les es posible y conveniente, han establecido el sin número de tarifas especiales y contratos privados que hoy están vigentes, y que a pesar de su buen deseo no producen todo el resultado apetecido ni son tampoco completamente aprovechadas por el público toda vez que es necesario solicitar esplicitamente la aplicación de tal ó cual tarifa, que muchas veces es desconocida entre el gran número de las que existen.

La irregularidad establecida en los tipos de percepción, obliga a los remitentes a valerse de medios indirectos que las mismas compañías ponen a su disposición con perjuicio de los intereses de las mismas y contra el buen sentido y justo régimen que debe existir en toda administración bien establecida. Estos medios indirectos causan vejámenes y dilaciones en la conducción de las mercancías sin beneficio alguno para las empresas, por que al fin y al cabo solo perciben lo que exigen las tarifas más módicas que el remitente utiliza, escogiéndolas entre las muchísimas que le presentan las mismas empresas.

Varios ejemplos comprobarán la exactitud de lo espuesto:

Bacalao	Desde Cartagena á Criptana	Rs. 222 ton.
	Id. id. Albacete id.	Rs. 72
	Id. Albacete á Criptana	73 146

Diferencia en favor del transporte indirecto. . . Rs. 76 ton.