

GACETA MINERA

COMERCIAL

SUMARIO

Sección doctrinal.—Un obsequio.—*Cámara oficial de Comercio.*—*Sección oficial.*—Gaceta de Madrid.—Subasta.—*Miscelánea.*—Sindicato del desagüe de Sierra Almagrera.—La producción metalúrgica en el mundo.—Almagrera.—Producción minera del distrito de Linares (La Carolina).—Supresión del humo en los túneles—Noticias varias—*Movimiento del puerto de Cartagena.*—Entrada y salida de buques—*Sección mercantil.*—Marcha de los mercados.—*Observaciones meteorológicas.*—Bolsa.—*Sección de anuncios.*

SECCIÓN DOCTRINAL

UN OBSEQUIO

Por ser de actualidad, así como porque se vea lo que van ganando las empresas ferroviarias con el proyecto de ley presentado á las Cortes por el miistro de Fomento, reformando las tarifas de ferrocarriles, no vacilamos en insertar el artículo que bajo el epígrafe que llevan estas líneas publica *La Publicidad* de Barcelona.

Dice así:

«Segun la Memoria de la Dirección de obras públicas sobre el estado de los ferrocarriles en 1888, el capital invertido por las empresas se descompone del modo siguiente:

Producto de acciones.	798 millones.
Idem obligaciones.	1,408 «
Subvenciones del Estado.	786 «
Suma.	2,992 «

de los cuales las subvenciones del Estado representan el 26 por 100. Es un auxilio importante.

Pero no lo considera suficiente el señor ministro de Fomento; cree que el capital extranjero invertido en las empresas de ferrocarriles encuentra dificultades para cumplir sus obligaciones y, para librarlo de un descrédito que recaería sobre la nación en general—dice el ministro—propone á las Cortes que se autorice á las compañías para elevar las tarifas de viajeros y de mercancías en gran velocidad hasta un 12 por 100 del *tipo máximo* establecido en las leyes de concesión, quedando exceptuados de esta disposición los ganados, frutas frescas, legumbres frescas, leche, quesos frescos, requesones, carnes frescas, caza menor, volatería viva ó muer-

ta, huevos, pescado fresco, ostras y mariscos, anchoas y sardinas frescas, los caracoles de tierra y las hortalizas.

Cómo el 12 por 100 citado no es sobre las tarifas vigentes, sino sobre el tipo máximo establecido en las leyes de concesión, es difícil calcular el alcance del favor, y hemos de limitarnos á estimar el importe por el resultado de las tarifas vigentes.

En 1888, la recaudación por viajeros fué de pesetas 56.652.276'04 cuyo 12 por 100 representa pesetas 6.796,522'76.

Los rendimientos de la gran velocidad—mercancías—fueron de 69,271,459,17. Deduzcamos, por los artículos no comprendidos en la autorización, unos 19 millones, y, por este concepto, el 12 por 100 dará 6,000,000 próximamente.

Es decir, que las empresas quedarán autorizadas—si el proyecto de ley se aprueba, [que se aprobará—para hacer pagar á sus clientes un impuesto que ha de producir una suma total de 13 millones de pesetas. Así quedará bien el capital extranjero.

La invención es donosa. Cuando en todas partes se busca y procura la manera de rebajar las tarifas; en los momentos en que Hungría practica en este sentido un atrevido ensayo; acabando la vecina Francia de reducir los precios de los pasajes; cuando todos sabemos que en España conviene favorecer el movimiento y quitarle por lo tanto, la carestía, que es uno de sus principales impedimentos, viene el Gobierno con un plan de recargos. ¿Para qué? ¿Para proporcionar recursos al Tesoro? Nada de eso: solo para que las empresas no hagan un mal papel, convirtiéndose así el Estado en asegurador del pago del cupon de las obligaciones de ferrocarriles: operación de rara índole, en que el asegurador empezó por subvencionar al asegurado y en que pagan el siniestro los clientes de este último.

Es cierto que al favor se le pone una compensación: la de rebajar las tarifas actuales para el transporte á largas distancias de carbones nacionales y de abonos, así como tambien las (tarifas) que se refieran á la circulación de obreros industriales y agrícolas en las comarcas interesadas. Pero semejante compensación tiene mucho de aparente. Para el recargo, se señala, sin vacilación, el 12 por 100; para la rebaja, no hay tipo, ha de haber previo acuerdo entre el Gobierno y las compañías ferroviarias y no puede pasar del *límite en que se armonicen los intereses de aquellas con los del público*. Condición semejante han de admitirla fácilmente las empresas, puesto que á nada les compromete, como sucederá tambien con la del transporte de carbones y abonos, no

