

# Las Provincias de Levante



Año XI.--Núm. 3095

Murcia 16 Julio de 1896

Tres ediciones diarias

Edición de la noche.-16 Julio

**LAS PROVINCIAS DE LEVANTE**

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS DEL AÑO

## INFORME

pronunciado el día 13 de Julio,  
por Don Gabriel Baleriola,  
ante la Comisión del Senado,  
que entiende  
en el proyecto de auxilio  
á los ferro-carriles.

SEÑORES DE LA COMISION:

El proyecto de auxilio á los ferro-carriles presentado por el gobierno al poder legislativo, entraña una hondísima trascendencia dentro del orden económico del país, y ha suscitado, por tanto, apasionadas controversias que preocupan la atención pública.

No vengo esta noche, en mi calidad de informante, á impugnar ni á defender ese proyecto, que quizás responda en las presentes difíciles circunstancias á necesidades supremas del interés nacional; vengo, señores de la Comisión, á exponer, con el lenguaje sencillo de la verdad, la conveniencia de que se adicione á aquel una reforma de poca importancia para la mucha que entraña el proyecto, pero de suma trascendencia en la zona esencialmente agrícola de la región de Levante, acreedora á participar de los beneficios que pueden otorgarse con fórmulas de honrada y patriótica transacción.

Oscuro periodista, que vive satisfecho en su humildad, he procurado recoger en la región agrícola levantina, los lamentos y quejas que sobre las tarifas de ferro-carriles, lanza á diario la meritoria clase labradora; y á pesar de que la materia es árida y harto notoria mi incompetencia, ofrezco que este informe tendrá el mérito de la brevedad, sin la pasión que ofusca ni las prevenciones que casi siempre escluyen todo juicio atinado: quiero cumplir con lo que estimo como un deber y espero que la cultura y benevolencia de esa digna Comisión, acojan con cariño las justas pretensiones de los agricultores de la región de Levante, que con la brevedad ofrecida voy á dejar expuestas.

Las tarifas de los ferro-carriles para las frutas y hortalizas, en la zona del Valle del Segura, es una cuestión profundamente social. Dicho río recorre una longitud de 207 kilómetros, desde su nacimiento hasta Guardamar, midiendo su cuenca 15877 kilómetros cuadrados, dedicada casi toda ella al regadío, que es muy productivo por las excelentes condiciones de su suelo y por su climatología privilegiada.

La inmensa mayoría de los productos agrícolas de esa zona, no pueden exportarse por la enormidad de las vigentes tarifas de los ferro-carriles, y de ahí que las riquísimas tierras de un tan importante valle del Mediodía de España, tengan que dedicarse en una mitad á cereales; lo cual es una inmensa ruina, pues por aquella tan grave imposibilidad del cultivo intensivo, sobran braceros; se fomenta la aterradora emigración que allí lamentamos; los terratenientes están perdidos; en el registro de la propiedad, se ven muchas fincas roídas por la hipoteca y á diario se adjudican muchas de estas al Estado por falta de pago de la contribución.

He aquí la causa de por qué he calificado de cuestión social las tarifas de los ferro-carriles en lo que concierne á la exportación agrícola, en aquella tan extensa zona que solo vive de la agricultura, pues la industria no ofrece manifestación alguna, en la región á que me vengo refiriendo.

De nada sirve, en contra de lo que algunos creen, que se concierten tratados de comercio para fomento de la

riqueza pública, si no se ponen en las debidas condiciones las tarifas de irradiación y de penetración para el transporte; y con más motivo cuando se trata, como en el presente caso, de productos agrícolas de poco valor y fácil avería. No necesitan estos productos de la tierra mercados extranjeros para su consumo; los hay muy adecuados en la península, si las tarifas de los ferro-carriles permitieran su circulación, con lo que asegurada así una compensación racional al cultivador, los regadíos serían dedicados á cultivos intensivos con el consiguiente aumento de brazos y los beneficios que á todas partes lleva el tráfico, vida de los pueblos, como en el cuerpo humano es vida y salud, la circulación de la sangre.

Pudiera citar muchos ejemplos del interés que tanto en Francia como en Italia, se viene mostrando por el poder público, para la rebaja de las tarifas de los ferro-carriles en beneficio de la agricultura, bien penetrados todos los economistas mas eminentes de que ese, y no otro, es el camino de salvación de esta riqueza pública. Sin esas rebajas, no habria podido soportar la agricultura italiana el rudo golpe que recibió cuando la ruptura de relaciones comerciales entre Italia y Francia, ni tampoco sin el abaratamiento de los transportes por la vía marítima podríamos ver hoy el enorme tráfico que se realiza entre Europa y América y que constituye actualmente un imponderable veneno de beneficios para la humanidad.

El día ansiado en que se consiga la reducción de las tarifas de ferro-carriles para la exportación de los productos de la tierra en la región de Levante, será allí día de profundo júbilo y de satisfacción para la patria, por el fomento que adquiriría la riqueza agrícola, tan importantísima en la expresada región, dotada por Dios de cielo y suelo excelentes para producir con abundancia envidiable.

Omito las muchas consideraciones que podría seguir haciendo sobre este punto concreto; baste decir que la geografía comercial está profundamente alterada. Madrid, Linares, Bilbao y otros mercados de consumo, están mas lejos de la región murciana que Londres y Nueva-York, pues á estas capitales extranjeras se pueden enviar y se envían hoy, con mayor baratura, los frutos de la tierra que á cualquiera de las poblaciones interiores de España; tan escasas son hoy las tarifas de transporte de los ferro-carriles. En el día de hoy se han cotizado los tomates en Madrid á 26 céntimos el kilo y en Murcia á 3 céntimos, y sin embargo no es posible á esos precios traer el tomate murciano al mercado madrileño, sin riesgo de pérdida, pues el transporte, se lleva el 80 por 100 de la cotización de Madrid.

La explotación de las líneas ferreas no es una industria particular; por su íntima conexión con la riqueza del país y por la influencia que sobre la misma ejerce, tiene un carácter social y público que justifica la intervención del Estado. Este garantiza sus rendimientos, hasta un interés fijo, á los accionistas de la línea; ha subvencionado la construcción de estas y debe cuidar mucho de ponerlas al servicio de la riqueza pública, pues sin este fin, nadie podría explicarse el por qué de los sacrificios inmensos que viene haciendo el erario nacional para terminar la red de ferro-carriles, red de arterias que lleva la circulación á los pueblos, que los aproxima para el fomento de sus diversos intereses y que constituye una institución económica de que hoy no podría prescindirse, sin traer á las sociedades la perturbación mas honda que se ha conocido en todos los tiempos.

Al estudiar las tarifas á que nos venimos refiriendo, hemos visto defender la unificación de las mismas, lo cual no puede suceder hasta que todas las líneas pertenezcan al Estado, por que si los accionistas deben ganar un interés fijo y en cada ferro-carril se ha invertido un capital distinto, según

el trazado, la configuración del terreno y otras causas facilmente apreciable; si cada kilómetro de una línea supone un gasto de construcción distinto, es evidente que distinta debe ser la unidad de percepción por transporte, y no sería lícito por tanto rebajar esta unidad á los que por kilómetro invirtieran mayor capital ni tampoco elevar la de aquellos que gastaron menos, únicos medios de conseguir la unificación de tarifas.

Es, pues, mejor sistema el llamado diferencial; cada unidad de percepción en el transporte debe ser proporcional á los gastos de construcción de la línea, y dentro de este criterio, mas equitativo que el de la unificación, es donde se acomodan mejor las fórmulas de concordia entre los opuestos intereses que luchan dentro de tan vastísimo y complejo problema.

El proyecto de auxilio á los ferro-carriles sobre que versa esta información, otorga á las Empresas una gran concesión, la prórroga del plazo de explotación, prórroga hoy mismo capitalizable, y á cambio se concede por las Empresas ventajas en las tarifas de transporte en beneficio de la industria, de la agricultura y de las clases jornaleras que se ven obligadas á buscar trabajo fuera de su respectiva residencia. Es en realidad este proyecto de auxilio una novación de contrato entre el Estado y las Empresas, y por tal concepto cabe que dentro de las concesiones hechas en las tarifas y en beneficio de la agricultura, no quede escluida la de favorecer la exportación de los frutos de la tierra en la región de Levante que tanto lo necesita y que por el inmenso y eficaz auxilio que esto habria de prestar á la riqueza pública, justificaria mas el que el Estado otorga con la dicha prórroga de la explotación, estimada por algunos como ruinoso para la patria y que solo puede defenderse con las ventajas que proporcione al país; armonizando así intereses que parecen opuestos y que son realmente compatibles dentro de un criterio elevado, profundo y sintético; por que los pueblos necesitan las líneas férreas y estas necesitan de los pueblos para mantener el tráfico, y prestándose mutuo auxilio es como únicamente puede tener solución fecunda este complicadísimo problema, hoy envenenado con pasiones encendidas y perturbadoras.

La importancia de la pretensión que he venido á mantener para la región de Levante, se comprende pronto con saber los frutos de la tierra que hoy se exportan (á pesar de las excesivas tarifas hoy vigentes) y les muchísimos mas que se exportarian con la reducción ansiada de aquellas.

Con muchas dificultades logré hacer en 1894 una estadística de la exportación de esos productos en aquel año, y resulta que aproximadamente se exportaron del término municipal de Murcia 20 millones de kilogramos, 4 millones de Cieza, otros cuatro de Benijuan, Cotillas, Ceuti, Alguazas y Archena y 2 y medio millones de Blanca. No tengo datos exactos de la zona de Orihuela, pero seguramente que la exportación habrá excedido en dicho año de 4 millones de kilos.

¿A cuanto podria elevarse esa exportación con la rebaja de tarifas de ferro-carriles que vengo á defender y á solicitar respetuosamente á la Comisión del Senado, para que así lo proponga á la alta Cámara?

Para continuar en el orden de mi argumentación, necesito exponer aquí las tarifas vigentes y he de hacerlo con la posible brevedad, sin otra consideración que exponer las cifras, pues ellas, por si solas, son harto elocuentísimas.

Una tonelada de hortalizas de Murcia á Madrid, en pequeña velocidad, paga hoy (T. General 2) 63 pesetas 25 céntimos, y una tonelada de frutas (T. ampliación 10) paga 70 pesetas, resultando á 15 céntimos por tonelada y kilómetro.

Téngase en cuenta que esta es una tarifa especial, pues la máxima legal es completamente prohibitiva.

La pequeña velocidad, en el reco-

rrido de los 470 kilómetros indicados, tiene cinco días de itinerario; es una verdadera pequeña velocidad, y tan pequeña, que resulta á 4 kilómetros por hora, lo que anda un hombre que trajera al hombro el bulto de la fruta. Este dato nos evita todo comentario.

Claro es, que tratándose de una mercancía que sufre tantos riesgos en cinco días, que fermenta y que se pudre, no puede aceptarse una velocidad de tortuga para el transporte de las frutas y hortalizas y tienen los exportadores que aceptar la doble pequeña velocidad, cuya tarifa que es elevadísima (T. Especial 8) impone á razón de 25 céntimos de peseta por tonelada y kilómetro, ó sea 115 pesetas por tonelada de Murcia á Madrid (470 kilómetros) mucho mas de lo que vale la mercancía, tarifa irresistible y en grandísima parte prohibitiva.

Para la exportación al extranjero, hay una tarifa internacional combinada de Murcia á Paris, que impone 474 pesetas por tonelada, y habiendo un recorrido de 1860 kilómetros por Port-Bou, resulta á 0'254 milésimas por tonelada y kilómetro.

Ante la enormidad de esta tarifa, era imposible la exportación, y las Empresas de ferro-carriles establecieron una tarifa Especial para las Naranjas, Limones, Membrillos y Granadas, que impone la suma de 106 pesetas por tonelada, la cual resulta á razón de 0'058 milésimas por tonelada y kilómetro en el dicho recorrido de Murcia á Paris, por Port-Bou.

Con esta última tarifa se han aumentado extraordinariamente las exportaciones de los artículos que comprende, creando por si sola nuevas riquezas de plantaciones de ágrico en pueblos donde casi no existían, como puede verse en el término de Totana y en otros de aquella provincia de Murcia.

Para que la zona agrícola del Valle del Segura, envíe sus productos al Norte de España, hay una tarifa especial combinada (N. M. A. J.) sobre la que llamo muy singularmente la atención de los Sres. Senadores que me escuchan.

De Murcia á Hendaya—por ejemplo—paga cada tonelada de frutas y hortalizas 82'50 pesetas por los 1.438 kilómetros de recorrido, de cuya suma percibe la línea de Madrid á Zaragoza y Alicante 58'51 pesetas (470 kilómetros) y la del Norte 23'99 por 968 kilómetros.

De Murcia á San Sebastian paga la tonelada de los dichos productos agrícolas 79'69 pesetas por el recorrido de 1419 kilómetros, de cuya suma percibe la línea de Madrid á Zaragoza y Alicante 59'51 pesetas (470 kilómetros) y la del Norte 20'18 pesetas por 949 kilómetros.

Con arreglo á esta tarifa resulta una percepción media de menos de 6 céntimos por tonelada y kilómetro, que hoy se viene cobrando por esa tarifa combinada y que puede darnos la solución que anhelamos, como mas adelante explicaré.

Conviene, fijar ahora los precios de las tarifas vigentes y sus diferencias.

	Pesetas.
De Murcia á Madrid, por tonelada y kilómetro en doble pequeña velocidad.	0'25
De id. id. id. en pequeña velocidad.	0'15
De id. id. por la tarifa combinada (N. M. A. J.) id. id.	6

Claramente se vé que esta última tarifa resulta muy aceptable por cuanto reduce á mas de la mitad el precio del transporte de los artículos á que nos venimos refiriendo; pero como es combinada, no se aplica al recorrido de Murcia á Madrid sino cuando las mercancías continúan por la línea del Norte, lo cual la hace completamente ilusoria para la red del Mediodía por si sola.

Sin embargo; si todas las frutas y hortalizas que vienen hoy á Madrid pagando 15 céntimos, por tonelada y kilómetro, continuaran para el Norte, la Empresa del Mediodía cobraría en vez de los 15 céntimos, 6 céntimos,

lo cual es un hecho muy notable para la solución que mas adelante proponemos.

Ocupémonos de otros extremos relativos á la exportación de frutas y hortalizas de la región de Levante y que merecen tanta importancia como los precios del transporte.

La velocidad actual hay que reformarla; en pequeña se impone hoy un plazo que resulta á menos de 100 kilómetros por cada 24 horas; no llega á cinco kilómetros por hora; lo que anda un mal carro, tirado por una caballería menor. En este punto no tienen razón alguna las Empresas de ferro-carriles.

La velocidad para los géneros que se averian es de esencia y en ningún país civilizado se puede consentir que se trasporte por vía férrea á razón de cuatro kilómetros por hora; lo que anda buenamente el que pasea.

Lo menos que deben aceptar las Empresas en la pequeña velocidad para géneros que no pueden estar, sin averiarse, un largo plazo envasados, es 250 kilómetros cada veinticuatro horas; unos diez kilómetros por hora; lo que andan las diligencias de las carreteras públicas; nadie puede decir que esta es una pretensión desatinada.

Con ella no habria las pérdidas que actualmente se sufren y que motivan el justificado retraimiento de los exportadores, en daño del productor y de la riqueza pública en general.

Las judías verdes, las frutas sin excepción, las lechugas, los tomates y otras muchas hortalizas, no pueden enviarse á ningún mercado que diste mas de cien kilómetros de Murcia, con la velocidad actual de cuatro kilómetros por hora; baste decir que de Murcia á la inmediata plaza de Cartagena, se trasportan hoy los productos agrícolas con mas velocidad y á menos precio, por carros ordinarios, que por ferro carril.

Bueno que para los cereales y otros productos que no sufren quebrantos en cuatro ó seis dias mas ó menos, se mantuviera esa velocidad minima; pero resulta está de todo punto inadmisibles para todas las frutas y la mayoría de las hortalizas, habiendo algunos artículos, como las brevas, que apenas pueden tolerar la gran velocidad sin averiarse por completo.

La velocidad influye muchísimo en la exportación de los géneros á que nos referimos; para aquellos que mas pronto se averian, es de esencia.

La devolución del envase en gran velocidad, y por lo menos á mitad de precio, parece tambien racional.

El envase para esta clase de tráfico, es esencial: muchas veces las banastas valen mas que el género que contienen.

Las compañías exportadoras tienen que hacer un gran desembolso para la adquisición de los envases; con la pequeña velocidad en el transporte y en la devolución, resulta que con unas mismas seras y banastas apenas si pueden hacerse dos expediciones en cada un mes, lo cual constituye un quebranto de entidad que tiene que ser compensado á costa del negocio mismo. Esta circunstancia constituye otra causa para que se pague á menos precio todo producto agrícola. A poca costa y con solo lo expuesto, tambien quedaba satisfactoriamente resuelta esta cuestión.

En cuanto á la escasez de personal y material á nadie conviene mas que á las mismas Compañías ferro-variarias subsanar esta deficiencia de orden interior, que tanto influye en perjuicio del público.

Por regla general en todas las estaciones, el personal es muy escaso y no bien retribuido.

El gobierno tiene la facultad de revisar los ingresos que perciben las Empresas, para que despues de garantido el interés de las acciones, se dedique el sobrante á la rebaja de las tarifas, con lo cual tanto el Estado como las Empresas tienen convenida la reducción de aquellas para los transportes, lo cual implica un gran argu-

