

En la capital, al mes...
Anuncios y comunicados...
NÚMEROS SUELTOS...
5 CENTIMOS...
A TRÁSADOS 10

Las Provincias de Levante

Paquetes para la venta, a 675 pesetas más de 25 ejemplares.
Toda la correspondencia administrativa se dirigirá al administrador.
D. Mateo Soler Alcala
Crédito Público, 1
No se devuelven los originales.

Año XV.-Núm. 4622

Murcia: Sábado 15 Diciembre 1900

Tres ediciones diarias

EN SUFRAGIO DEL ALMA
DEL SEÑOR

Don Fernando Poveda Cuenca

QUE FALLECIÓ EL 17 DE NOVIEMBRE

Se dirán mañana misas desde las seis a las doce, cada media hora, en la iglesia de la Merced.

Su viuda D.ª Francisca Hernández Mora, hijos, abuelo político, hermanos, hermanos políticos, sobrinos, tíos y demás parientes,

Ruegan a sus amigos se sirvan concurrir a estos actos piadosos, por cuyo favor quedarán reconocidos.

Murcia 15 Diciembre de 1900.

AL AYUNTAMIENTO DE MURCIA

Mañana domingo a las once en punto de la misma, se verificará en el Ayuntamiento la reunión anunciada para informar al Ministro de Obras públicas sobre las tarifas de ferrocarriles, cuyo asunto es de tan vital interés para esta comarca.

A dicha reunión, envía nuestro Director el siguiente informe:

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

Hé aquí la causa de por qué he calificado de cuestión social los tarifas de los ferrocarriles en lo que concierne a la exportación agrícola, en esta tan extensa zona que solo vive de la agricultura, pues la industria no ofrece manifestación alguna, en la región a 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 ferrocarriles permitieran su circulación, con lo que asegurada así una compensación racional al cultivador; los regadíos serían dedicados a cultivos intensivos con el consiguiente aumento de brazos y los beneficios que a todas partes lleva el tráfico, vida de los pueblos, como en el cuerpo humano es vida y salud la circulación de la sangre.

Podría 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 ferrocarriles en beneficio de la agricultura, bien penetrados todos los economistas más eminentes de que ese, y no otro, es el camino de salvación de esta riqueza pública. Sin esas rebajas, no habría podido soportar la agricultura italiana el rudo golpe que recibió cuando la ruptura de relaciones comerciales entre Italia y Francia, ni tampoco sin el abarrotamiento 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 ferrocarriles para la exportación de los productos de la tierra, en la región de Levante, será 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 más lejos de la región murciana que Londres y Nueva York, pues a estas capitales extranjeras se pueden enviar, y se envían hoy con mayor baratura, los frutos de la tierra, que a cualquiera de las poblaciones interiores de España; tan excesivas son las tarifas de transporte de los ferrocarriles. Cuando se cotizan los tomates en Madrid a 26 céntimos el kilo, en Murcia se cotizan a 3 céntimos, y sin embargo no es posible a esos precios enviar 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 férreas 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, a los accionistas de las líneas; 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 ferrocarriles, red de arterias que lleva la circulación a 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 a las sociedades la perturbación mas honda que se ha conocido en todos los tiempos.

Al estudiar las tarifas a 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, porque si los accionistas deben ganar un interés fijo y en cada ferrocarril se ha invertido un capital distinto, según el trazado, la configuración del terreno y otras causas fácilmente apreciables; 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 lógico, por tanto, rebajar esta unidad a los que por kilómetro invirtieron 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 a 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.

La importancia de la pretensión que he venido a mantener para la región de Levante, se comprende pronto con saber los frutos de la tierra que hoy se exportan (a pesar de las excesivas tarifas vigentes) y los muchísimos mas que se exportarían 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 Benijáfan, 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 podría elevarse esa exportación con la rebaja de tarifas de ferrocarriles que vengo a defender?

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 sí solas, son harto elocuentes.

Un tonelado de hortalizas de Murcia a Madrid, en pequeña velocidad, paga hoy (T. General 2) 63 pesetas 25 céntimos; y una tonelada de frutas (T. ampliación 70) paga 70 pesetas, resultando a quince 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 recorrido de 470 kilómetros, tiene cinco días de itinerario; es una verdadera pequeña velocidad, y tan pequeña, que resulta a 4 kilómetros por hora; lo que anda un hombre que llevará al hombre 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 a razón de 25 céntimos de peseta por tonelada y kilómetro, o sea 115 pesetas por tonelada de Murcia a 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 a París, que impone 474 pesetas por tonelada, y habiendo un recorrido de 1860 kilómetros por Port-Bou, resulta a 0'254 milésimas por tonelada y kilómetro.

Ante la enormidad de esta tarifa, era imposible la exportación, y las Empresas de ferrocarriles establecieron una tarifa Especial para las Naranjas, Limones, Membrillos y Granadas, que impone la suma de 106 pesetas por tonelada, la cual resulta a razón de 0'058 milésimas por tonelada y kilómetro

en el dicho recorrido de Murcia a París, por Port-Bou.

Con esta última tarifa se han aumentado extraordinariamente las exportaciones de los artículos que comprende, creando por sí sola nuevas riquezas de plantaciones de agrío en pueblos donde casi no existían, como puede verse en el término de Totana y en otros de esta 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 Murcia a Hendaia—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 a Zaragoza y Alicante 58'51 pesetas (470 kilómetros) y la del Norte 23'99 pesetas por 968 kilómetros.

De Murcia a San Sebastián 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 a Zaragoza y Alicante 59'51 pesetas (470 kilómetros) y la del Norte 20'18 por 949 kilómetros.

Con arreglo a 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.

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

	Ptas.	Cts.
De Murcia a Madrid, por tonelada y kilómetro en doble pequeña velocidad.	25	
De id. id. id. en pequeña velocidad.	15	
De id. id. id. por la tarifa combinada (N. M. A. J.) id. id.	06	

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

Si embargo; si todas las frutas y hortalizas que marchan hoy a 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 a la exportación de frutas y hortalizas de la región de Levante y que merece tanta importancia, como los precios del transporte.

La velocidad actual hay que reformarla; en pequeña se impone hoy un plazo que resulta a menos de 100 kilómetros por cada 24 horas; no llega a 5 kilómetros por hora; lo que anda un mal carro, tirado por una caballería menor. En este punto, no tienen razón alguna las empresas de ferrocarriles.

La velocidad para los géneros que se averían es de esencia y en ningún país civilizado se puede consentir que se transporte por vía férrea a 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 habría 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 a ningún mercado que diste mas de cien kilómetros de Murcia, con la velocidad actual de 4 kilómetros por hora; baste decir que de Murcia a la inmediata plaza de Cartagena, se transportan hoy los productos agrícolas con mas velocidad y a menor precio, por carros ordinarios, que por ferrocarril.

Bueno que para los cereales y otros productos que no sufren quebrantos en cuatro o seis días; mas o menos, se mantuviera esa velocidad mínima; pero resulta ésta 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 a que nos referimos; para aquellos que mas pronto se averían, es de esencia.

La devolución del envase en gran velocidad, y por lo menos a mitad de precio, parece también 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 a costa del negocio mismo. Esta circunstancia constituye otra causa para que se pague a menos precio todo producto agrícola. A poca costa, y con sólo lo expuesto, también quedaba satisfactoriamente resuelta esta cuestión.

En cuanto a la escasez de personal y material, a nadie conviene mas que a las mismas Compañías ferroviarias 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 después de garantido el interés de las acciones, se dedique el sobrante a 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 argumento a favor de las tesis que vengo defendiendo en este informe.

Ast está taxativamente prescrito en el artículo 35 de la ley de ferrocarriles de 1855; en el artículo 49

de la ley de 23 de Noviembre de 1877 y en el artículo 27 del vigente Reglamento de 24 de Mayo de 1878. Estas revisiones se han intentado y parece que no ha habido medio de llevarlas a la práctica. No interesa a mi propósito indagar los motivos; me basta con dejar consignado que esa ansiada reducción de tarifas, es precepto legal vigente, aceptado y convenido en el contrato entre el Estado y las Empresas de ferrocarriles, pues se ve que el espíritu y letra de lo legislado en esta materia es proteger a las Empresas para que estas, rebajando los transportes, protejan a su vez la agricultura, la industria y el comercio de la nación.

Para que la región del Valle del Segura tenga mayor desgracia, sufre en esto de las tarifas una competencia grande, realizada con gran ventaja por la zona valenciana.

De Valencia a Madrid (489 kilómetros) hay una tarifa especial (V. M. núm. 1) que impone pesetas 122'50 por tonelada y concede nada menos que la gran velocidad, lo cual es una inmensa ventaja para las frutas y hortalizas, que tanto se averían estando envasadas mas de 48 horas.

Valencia, además de tan estimado privilegio, goza del gran mercado de Barcelona, a donde envía sus frutos, sin que la región levantina, por mil motivos que saltan a la vista, pueda hacer allí la competencia.

¿No merezco la región cuyos intereses vengo a defender, se la ponga siquiera en las mismas condiciones que las demás de España? Se puede admitir en su perjuicio una excepción que la coloca en condiciones de segura y ya vista ruina?

Para la solución del problema de la reducción de tarifas en favor de la agricultura de la región de Levante, hay un medio racional y equitativo: aplicar la percepción de la tarifa combinada entre las líneas del Mediodía y la del Norte; 6 céntimos por tonelada y kilómetro; lo mismo que hoy se viene cobrando en el contrato de la combinación, con la sola diferencia de que se aplique el mismo tipo de percepción en cada línea respectiva y para los recorridos que por sí comprenda separadamente, tanto la del Mediodía como la del Norte.

Por que si la línea de Madrid a Zaragoza y Alicante, cobra 6 céntimos por tonelada y kilómetro en su recorrido y por la tarifa combinada, ¿por que ha de cobrar mayor tipo cuando se trate de una expedición que no continua por la línea del Norte; ¿qué mas le da a la línea del Mediodía que las frutas y hortalizas queden en Madrid o que continúen para el Norte y ya por otra línea distinta a la suya?

Si las hortalizas y frutas que hoy se expiden de Murcia a Madrid, continuaran para el Norte, la línea del Mediodía solo cobraría 6 céntimos por tonelada y kilómetro, que es el tipo que pedimos se acepte para las expediciones que pasando de 200 kilómetros de recorrido, se envíen desde la región de Levante a cualquiera de las estaciones de la red de la línea en Mediodía.

Nadie juzgará exagerada esta pretensión.

Concreto mis conclusiones con la siguiente fórmula:

1.º Que quede vigente para el transporte de frutas y hortalizas en fresco, la percepción que hoy actualmente establecida por cada Compañía en la tarifa combinada mas barata de las existentes, siempre que el recorrido exceda de 200 kilómetros.

2.º Que en la pequeña velocidad para las frutas y hortalizas en fresco, se aumente aquella hasta 250 kilómetros por cada veinticuatro horas, mas otras veinticuatro para carga y descarga.

3.º Que se admita la devolución de envases para las frutas y hortalizas en fresco, pagando por pequeña velocidad y conduciéndolos por gran velocidad.

No creo que esta fórmula dañe a las Empresas ferroviarias, pues la reducción de tarifas en la forma expresada sería compensada con el extraordinario aumento del tráfico, y tengo la evidencia de que por otra parte se había redimido la zona agrícola de la región de Levante, al gozar de ese beneficio, que es hoy el mayor de cuantos se pudieran conceder.

Ya he terminado, dejando gracias a vuestra benevolencia, satisficelo un vivo deseo: el de defender los intereses de los agricultores de esta hermosa región en donde he nacido y a la que amo tanto; región que, por su suelo y por su cielo, convida a la producción y a la abundancia.

Los tiempos son de lucha formidable entre intereses que resultan indebidamente opuestos; la función suprema del poder público es armonizarlos, poniéndolos en el justo equilibrio, como entre las fuerzas opuestas se determina una resultante. Tened presente, la meritoria clase laboradora de la región de Levante, que riega la tierra con su sudor, que mantiene las cargas públicas, que siempre ha dado noble y generosamente sus hijos para la defensa de la patria. Esta es una cuestión de conciencia, de patriotismo, de amor a los grandes ideales humanos, por cuanto se trata de favorecer a los honrados hijos del rudo y penoso trabajo de la tierra. Sed previsores para el porvenir, facilitando compensación Heita a una masa de trabajadores, que solo pide hoy pan para sus hogares y con ello se satisfacen; sed justos, distribuyendo atinadamente los beneficios que para la agricultura puedan obtenerse; pensad en aquellos honrados colonos, cuyas virtudes son el orgullo de la región de Levante, y habreis cumplido con la mas alta, con la mas digna misión, con la de expresar fielmente la voluntad social, que en este caso está al lado de lo que dejo suplicado, en favor de los agricultores del Valle del Segura.

Murcia 15 de Diciembre de 1900.

Gabriel Balartola

En lo de la salud pública está sucediendo lo que digo en refrán que por sabido lo callo, pues después de enterrar algunas víctimas se hace lo que se debiera haber hecho antes de enterrarlas.

En el asunto del pimiento esperará también la Excmo. Corporación municipal a que ocurra algo gordo para hacer que la ley se cumpla, pues esta no ha autorizado el mercado de dicho artículo que se viene celebrando en Espinardo.

Pero (siempre los peros) con permiso o sin él, del Ayuntamiento, el caso es que los comerciantes de Espinardo continúan verificando dicho mercado en la vía pública, lo que demuestra una de estas dos cosas; o que el Ayuntamiento no tiene autoridad bastante para hacerse respetar y que la ley se cumple, o que no ha hecho nada para impedir que ese mercado siga celebrándose.

En uno y otro caso siempre resulta mal librado el Ayuntamiento, pues por su culpa se perjudican en sus intereses millares de familias.

Nosotros no queremos nada que no sea justo; pedimos un solo mercado de pimiento, que es lo que ha habido toda la vida, sin meteros en que sea en Espinardo o en Murcia, pues lo único que deseamos es saber los verdaderos precios que rigen en tan rico producto.

Respecto a la adulteración, insisto en que es un hecho que, en más o menos escala, se viene adulterando el pimiento, pues sin ir mas lejos el martes éreñol por el mercado una muestra que al parecer no era buena y como se quisiera quedar con ella uno de la Raya y pretendiera analizarla antes de vaciar los sacos, el dueño, que es de la Puebla, se opuso al análisis, lo que hace creer que el pimiento estaba adulterado.

En este asunto sucede lo que hasta hace poco sucedía en el Matadero, que cada cual hacia lo que quería en pagando los quince reales, y los comerciantes de pimiento hacen tambien lo que quieren porque pagan su patente de contribución industrial.

¿Es que nosotros no pagamos la nuestra?

Sin embargo y a pesar de todo, ya vería Ud., señor director, como si por desgracia hubiera algo que lamentar por los dos mercados y por las adulteraciones, el Ayuntamiento lo arreglara todo... y ocurriría en este asunto lo que ha ocurrido con lo de la salud: que después del año muerto etétera.

Gracias anticipadas por la inserción de esta carta y sabe que es s. s.

UN HUERTANO.

A MADRID

Mañana a las once, en el Ayuntamiento, se verificará una reunión pública para informar al Ministro de agricultura, sobre las tarifas de ferrocarriles.

Opinamos que la Comisión del Ayuntamiento, encargada de tan importante asunto, debe marchar a Madrid, para que tengan más fuerza y eficacia sus gestiones.

Allí están el Alcalde y Secretario del Ayuntamiento y los Diputados y Senadores de la provincia.

La ocasión no puede ser más oportuna ni el móvil más fecundo para los grandes intereses de la región.

Rogamos, pues, a dicha Comisión que marche a Madrid, supuesto que lo merece la entidad del asunto.

Boletín Provincial de Hacienda

14 Diciembre 1900.

Ingresos de hoy.

	Ptas.	Cts.
Derechos reales.	211	67
Contribución sobre utilidades.	94	67
Id. territorial.	167	25
Id. Industrial.	64	24
Impuesto sobre pagos.	470	84
Id. sobre inquilinato.	1670	60
Id. sobre alcoholes.	764	67
Id. carruajes de lujo.	2006	83
Cédulas personales.	839	45
Océros—Productos diversos.	23	40
Administrador de Loterías, de		
Fortuna.	3390	76
Resultas.		
Contribución territorial.	10995	13
Id. Industrial.	1858	73
Id. sobre carruajes de lujo.	85	
TOTAL.	25324	85

Carta de un huertano

Sr. Director de LAS PROVINCIAS DE LEVANTE.

Muy señor mío: Si hubiera en Murcia tres periódicos como LAS PROVINCIAS DE LEVANTE, tengo la seguridad que las cosas irían más derechas de lo que van, pues todo lo que es de interés para Murcia y su huerto, lo defiende este periódico sin miedo a nada ni a nadie. Pero no hay que decir lo que todos saben y por lo tanto paso al objeto de esta carta.

