

Las Provincias de Levante

Año XI.—Núm. 3110

Murcia 31 Julio de 1896

Tres ediciones diarias

Edición de la noche.—31 Julio

LAS PROVINCIAS DE LEVANTE

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS DEL AÑO

LA REBAJA DE TARIFAS DE FERRO-CARRILES PARA LA EXPORTACION DE LOS PRODUCTOS AGRICOLAS

(Estado actual del asunto).

Ya comunicamos á nuestros lectores que el ilustre diputado por Murcia, D. Antonio Cánovas del Castillo, seguía una gestión particular, cerca de la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, para conseguir la reducción de las tarifas de ferro-carriles que hoy se aplican á los transportes de frutas y hortalizas, gestión que, con fundamento, ha hecho concebir á esta zona agrícola las mas consoladoras esperanzas.

La citada Compañía ha comunicado una nota al Sr. Cánovas, exponiendo su opinión sobre el asunto, y para la mejor discusión del mismo, la publicamos íntegramente, añadiendo después nuestra réplica.

Hé aquí la nota á que nos referimos:

Lo que dice la Compañía.

Transportes de frutas y hortalizas de Murcia á Madrid.

De las 18.600 toneladas de frutas y hortalizas que se reciben anualmente en Madrid de las zonas servidas por la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, 6.650t ó sean el 36 0/0 corresponden á la huerta de Murcia y solo 4.820t ó sean el 26 0/0, proceden de la de Valencia.

Las 6.650t de Murcia se descomponen en 1.800t transportadas en los trenes mixtos, que tardan 19 horas de Murcia á Madrid y 4.850t en los trenes de mercancías, en cuyo caso invierten de dos á tres días en el camino.

En realidad, en el primer caso, es decir, al emplearse la gran velocidad en estos transportes, la Compañía tiene la obligación de efectuarlos en los trenes mixtos, mientras que en pequeña velocidad los plazos que fija el Reglamento son de ocho días entre Murcia y Madrid, desde la facturación hasta la entrega á los consignatarios, sin que la Compañía haga uso de su derecho.

Los precios de transporte, de 0p475 en g. v. han sido rebajados ya hasta 0p25 por tonelada y kilómetro, es decir, en una proporción de 47 0/0.

En la pequeña velocidad las bases legales son de:

Op.175 por tonelada y kilómetro para las frutas.

Op.1375 por tonelada y kilómetro para las hortalizas.

Op.125 por tonelada y kilómetro para las naranjas.

Y solo aplicamos Op.15—Op.13—Op.12 respectivamente, que corresponden á 70 ptas.—62p.—y 56p. por tonelada de la zona de Murcia á Madrid como promedio.

Desde la huerta de Valencia, el precio de transporte en g. v. es igual al de Murcia para la distancia de 460 kilómetros, que es el recorrido medio.

En P. V. los precios medios son los siguientes:

Op.176 por tonelada y kilómetro para las frutas.

Op.134 id. id. para las hortalizas.

Op.123 id. id. para las naranjas.

O sean precios de la tonelada de 81 pesetas.—65p y 56p. 35 superiores en 11 pesetas.—3p y Op. 35 en tonelada á los productos de la huerta de Murcia.

Los transportes invierten el mismo tiempo en G. V. de Valencia á Madrid y un día más en P. V.

Comparando los precios que percibimos con los de las compañías francesas, resulta en estos un precio de 105 pesetas en G. V. (Op. 23) contra 115 pesetas (Op. 25); en P. V. el precio medio en Francia para el tráfico interior resulta de 70 pesetas en tonelada para una distancia de 460 km., tanto para las frutas como para las hortalizas, resultando así un coste inferior en 8 y 14 pesetas para estas últimas y las naranjas en nuestra red.

En 1891 nuestra compañía, cediendo á las instancias repetidas de los murcianos, se decidió á hacer un servicio acelerado para frutas y hortalizas, transportándolas en 24 horas de Murcia á Madrid á los precios de P. V.

El resultado fué la pérdida completa de los envíos en G. V., pérdida que en los dos meses de Julio y Agosto alcanzó á unas 55.000 pesetas, por lo que no se siguió este servicio.

Sin embargo, si la compañía llegase á una situación de prosperidad tal que le fuese permitido imponerse algunos sacrificios, se prestaría á plantear una combinación que consistiría en transportar las mercancías en cuestión en 24 horas de Murcia á Madrid, con precios intermedios entre los de G. V. y de P. V. actualmente en vigor, lo que á nuestro juicio daría satisfacción á los deseos de la comarca murciana.

Nuestra réplica.

Tratándose como se trata de un asunto de vida ó muerte para esta región agrícola del valle del Segura, debemos replicar á las manifestaciones de la Compañía citada, aclarando bien los conceptos para que el problema aparezca con la mayor transparencia.

No somos enemigos de las Compañías ferroviarias, que tanto influyen sobre la riqueza pública, ni mucho menos reflejamos hostilidad contra aquellas. Por el contrario, deseamos que prosperen mucho para que mas fácilmente puedan favorecer los intereses generales y creemos, que lo patriótico es armonizar los de esas Empresas con los del país, pues siendo realmente armónicos no deben vivir en divorcio.

Lo prudente hoy, es conducir las cosas á soluciones de concordia y creemos que se ha de llegar á términos tan fecundos entre la agricultura murciana y la Compañía á que aludimos, merced á la patriótica, inteligente y elevada mediación del Sr. Cánovas del Castillo. Los murcianos no han de pretender jamás nada injusto ni exagerado y la Compañía hará cuantas concesiones pueda en pró de nuestra agricultura, demostrando con ello que sus intereses son consustanciales con los del país y que merece el auxilio que el gobierno proyecta y que hoy discute el poder legislativo. Por este camino las Empresas ferro-viarias adquirirán la popularidad de que hoy carecen y ligaran sus propios intereses á los de la nación.

Ya hemos demostrado en otros artículos que en este periódico se han publicado, que no hay nada tan trascendental ni mejora tan grande para la agricultura de esta zona (esencialmente agrícola), como la reducción de

las tarifas de los ferrocarriles para el transporte de los frutos de la tierra: con una sola consideración se vé claro tan hondo problema: el valle del Segura, quizás el más importante del Mediodía de España, las tierras de regadío que producen las tres cosechas anuales, están dedicadas en un 60 por 100 á cereales, desapareciendo el cultivo intensivo, fomentando la emigración por sobre de brazos y transformándose los terrenos más productivos de España en bancales de la Mancha, en tierras pobres para cereales.

Esta inmensa ruina nace, de que las frutas y hortalizas que aquí se deben producir en proporciones extraordinarias, no pueden exportarse por la enormidad de las actuales tarifas de ferro-carriles; las 6600 toneladas que por término medio envía cada año la huerta de Murcia, al mercado de Madrid, se remite cuando este no tiene otro de donde surtirle, efecto de lo mucho que en Murcia se adelanta la primavera; después, llegado el período de la maduración, de la abundancia de frutos, de la época en que más se produce, la huerta de Murcia, como las demás huertas de la zona del Segura no pueden exportar nada, por que las tarifas del transporte imposibilitan toda competencia.

Por eso pedimos la reducción de esas tarifas, que sería la verdadera redención de esta agricultura. Creemos ociosa toda otra consideración para demostrarlo.

En la nota que publicamos, espresiva de la opinión de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante, no se desvirtúan en nada los argumentos ya expuestos por esta zona á favor de la reducción de tarifas para el transporte de los frutos de la tierra, ni tampoco en lo que concierne á la velocidad, incurriendo además en alguna inexactitud que vamos á rectificar.

Se habla primeramente de las tarifas máximas legales que son prohibitivas por lo enorme y se dice que se han rebajado, lo cual es cierto, no solamente para las hortalizas y frutas, si que también para todas las mercancías, por que las tarifas máximas legales son tan elevadas que no se transportaría con ellas ni una tonelada y claro es que á la Compañía le conviene recandar por el tráfico de mercaderías. Esto es tan exacto, que la reducción de las tarifas máximas legales, á las generales y especiales, las han hecho espontáneamente todas las Compañías de España y han ido rebajándolas hasta donde ha permitido la existencia de material (Wagones) que es el factor mas esencial que aprecian las Empresas para la baja de tarifas, por razones fáciles de comprender y que para el caso presente tienen principal importancia. Sabido es, que para el tráfico que hoy se hace con las tarifas vigentes, anda muy escasa de wagones-jaulas (que son los dedicados á frutas y hortalizas) la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante, y tenemos por evidente que al reducir el precio de los transportes y cuadruplicar—por lo menos—el tráfico de los frutos de la tierra en esta región, necesitaba dicha Empresa adquirir mas material, y quizás á esta circunstancia sea debida la resistencia de aquella á satisfacer los deseos de la región murciana. Recaudaría mucho mas con esa reducción pero necesita mucho material de que hoy carece.

Cita el hecho cierto, de que Murcia envía al mercado de Madrid mas toneladas de frutas y hortalizas que Valencia y nosotros añadimos que esto sucede no por ventajas de las tarifas á favor de los murcianos, sino porque Valencia goza del gran mercado de Barcelona para el que tiene la vía férrea y la marítima en competencia y solo remite á la capital de España los residuos que no le consume Barcelona, aparte de que exporta al extranjero y por diversos motivos que no son de este lugar, muchos miles de toneladas. Murcia no goza de ninguna de esas inmensas ventajas y hé aquí la causa de la ruina de su agricultura y la suprema necesidad de obtener la ansiada reducción de tarifas.

En la nota aludida se dice que la tarifa en gran velocidad es aun mas beneficiosa para los murcianos que para los valencianos, lo cual no es exacto, según la siguiente demostración:

La tarifa que rige de Valencia á Madrid es (V. M. N.º 1) de 122 pesetas por tonelada, gran velocidad, para las frutas y hortalizas, resultando por tanto á razón de 0. P. 25 por tonelada y kilómetro en los 489 kilómetros de recorrido, exactamente lo mismo que de Murcia á Madrid, 460 kilómetros á 0. P. 25 por tonelada y kilómetro, ó sean 115 pesetas la tonelada. Aun gozan los valencianos del beneficio de mayor velocidad dentro de esa tarifa mínima, pero no hemos de detenernos en detalles ni en regateos.

La misma nota á que aludimos, declara que en la pequeña velocidad hay ocho días de plazo para la conducción de dichos géneros de Murcia á Madrid, sin que la Compañía haga uso de su derecho. La falta de material á que antes nos referimos es bastante motivo para que la Compañía no haga uso de su derecho, procurando desocupar pronto los wagones-jaulas que constantemente reclaman las estaciones de Calasparra á Murcia; pero podemos demostrar que con la velocidad hoy concedida en la pequeña, no se pueden enviar muchos frutos de la tierra y lo demostramos con un hecho elocuentísimo, con el de que los remitentes aceptan hoy (después de averiadas y perdidas muchas expediciones) la doble pequeña y la gran velocidad á costa de pagar una tarifa mas elevada. Con la velocidad concedida hoy en la pequeña, afirmamos que es imposible la exportación de frutas y hortalizas, que tienen que estar envasadas varios días, y que, por tanto, fermentan y se pierden. Que lo digan los asentadores de la Plaza de la Cebada de Madrid.

Dice la expresada nota, que en las líneas francesas se aplica la misma tarifa, y sin entrar en un estudio comparativo en obsequio á la brevedad, tenemos datos para negarlo. Consignamos, sin embargo, dos hechos: en Francia las compañías tienen mas gastos de personal y de material y mejor servicio, habiendo por tanto motivos para cobrar mas caro que en España; además, las frutas y hortalizas se pagan á mayor precio en la nación vecina y pueden soportar mas cómodamente la tarifa del transporte ferroviario. También consignamos que de Italia y España se remiten miles de toneladas de esos géneros al mercado de Paris, con una tarifa combinada tan reducida que no llega á 60 milésimas por tonelada y kilómetro.

La nota á que nos venimos refiriendo nada dice del fundamento principal en que los agricultores murcianos apoyan su petición para que se reduzcan las tarifas en lo que concierne á los frutos de la tierra y claro es que debemos repetir aquí el mismo argumento de siempre.

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 por 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.

Porque si la línea de Madrid á Zaragoza y Alicante, cobra 6 céntimos por tonelada y kilómetro en su recorrido y por la tarifa combinada, ¿porqué ha de cobrar mayor tipo cuando se trate de una expedición que no continúa por la línea del Norte? ¿qué más le dá á la línea del Mediodía que las frutas y hortalizas queden en Madrid ó que continúen para el Norte y ya por otra línea distinta á la suya?

Si las hortalizas y frutas que hoy se expiden de Murcia á Madrid, continuarán para el Norte, la línea del Mediodía solo cobraría 6 céntimos por tonelada y kilómetro, que es el tipo pedi-

mosse acepte para las expediciones que pasando de 200 kilómetros de recorrido, se envíen desde la región de Levante á cualquiera de las estaciones de la red de la línea del Mediodía.

Nadie juzgará exagerada esta pretensión.

Abreviando este ligero estudio, reproducimos también lo que en concreto piden los agricultores murcianos, por mil motivos y razones ya expuestas.

Hé aquí la fórmula de esos tan legítimos deseos:

1.º Que quede vigente para el transporte de frutas y hortalizas en fresco, la percepción que hay actualmente establecida por cada Compañía en la tarifa combinada mas barata de las existentes, siempre que el recorrido escada 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 24 horas, mas otras 24 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.

Al final de la nota, dice la Compañía de M. Z. y A. que si llegase á una situación tal de prosperidad que le permitiera imponerse sacrificios, llegaría á conceder una velocidad de 24 horas entre Murcia y Madrid, con precios intermedios entre la G. V. y la P. V., lo cual indica claramente que una vez concedidas á las empresas ferro-viarias los auxilios proyectados por el gobierno, llegue la oportunidad de favorecer la agricultura murciana con la anhelada reducción de tarifas para los frutos de la tierra.

Creemos que esos auxilios se concederán y por lo mismo la región del valle del Segura debe mantener sus legítimas aspiraciones y la Compañía de M. Z. y A. satisfacerlas, por cuanto al recibir tan grandes beneficios del Estado, debe compartirlos con el país mismo y singularmente para salvar una región agrícola de inevitable ruina, con lo cual recibirá el aplauso de un pueblo honrado y laborioso, que tanto contribuye á los ingresos de la citada Empresa.

Procuremos todos armonizar intereses, que no deben vivir en divorcio, sin exageraciones ni luchas: creemos que la Compañía hará cuanto pueda en obsequio de esta región y que el ilustre bienhechor de Murcia, el gran hombre de Estado, á quien tanto debemos, luchará como siempre, con alteza de miras y con digno y generoso interés, por redimir la agricultura de una región, en la que se bendice el nombre de D. Antonio Cánovas del Castillo, grabado en miles de corazones agradecidos.

Adelante.

Noticias generales

Carreteras.

En la sesión del Congreso del día 28 del actual, se aprobaron los dictámenes incluyendo en el plan general general de carreteras del Estado, las siguientes que corresponden á esta provincia.

Una de la Casa la Virgen á Balsicas; otra de Nonduermas á Casa de la Paloma; otra de Casa de la Virgen á Fuentealema; otra de Palmar á la Junta de las Ramblas; otra de Ulea á Cartagena; otra de Pacheco á Balsicas; otra de Balsicas á Torrevieja.

Adjudicación.

Por la Dirección general de Propiedades y derechos del Estado, se ha adjudicado á Don José Antodio Gomez Al; mela por la cantidad de 9529 pesetas, una finca procedente de Bienes nacionales.

