

L-614-4

FM/657

EXPOSICIÓN

PRESENTADA AL

Excmo. Sr. Ministro de Fomento

POR EL

CIRCULO DE LA UNIÓN MERCANTIL DE MADRID

PIDIENDO LA REFORMA Y REVISIÓN

DE LAS ACTUALES TARIFAS FERROVIARIAS

EN RELACIÓN

CON LAS SUBSISTENCIAS DE LA CORTE.



MADRID

IMPRENTA DUCAZCAL

Plaza de Isabel II, núm. 6

1911

Ayuntamiento de Madrid

U. D. Carbo
Cambrones

Quintana 25

FM/657

EXPOSICIÓN

PRESENTADA AL

Excmo. Sr. Ministro de Fomento

POR EL

CIRCULO DE LA UNIÓN MERCANTIL DE MADRID

PIDIENDO LA REFORMA Y REVISIÓN

DE LAS ACTUALES TARIFAS FERROVIARIAS

EN RELACIÓN

CON LAS SUBSISTENCIAS DE LA CORTE



Reg. 2386.

MADRID
IMPRENTA DUCAZCAL

Plaza de Isabel II, núm. 6

1911

Ayuntamiento de Madrid

EXPOSICIÓN

INTERNACIONAL DE 1889

Excmo. Sr. Ministro de Fomento

N.º 11

CIRCULO DE LA UNIÓN MERCANTIL DE MADRID

ENCARGADO DE LA SECCIÓN DE ECONOMÍA

DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES

EN MADRID

CON LA COMISIÓN DE LA CIUDAD



MADRID
IMPRENTA DE BARRAL

CALLE DE ALBA, 11

1889

EXPOSICIÓN

Al Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

EXCMO. SEÑOR:

El Círculo de la Unión Mercantil de Madrid que suscribe, á V. E. respetuosamente suplica que atienda, con el interés que le es habitual, las razones que expone.

El Comercio de Madrid soporta con amarga resignación la anormalidad de tarifas que actualmente tienen establecidas y en vigor las Compañías ferroviarias: por combinaciones inexplicables de las mismas, resulta un hecho que Madrid, centro de los ferrocarriles españoles, recibe sus mercancías con precios de transporte más caros que ninguna otra población de España, como así lo demostraremos en esta misma exposición.

La vida en la Corte se hace poco menos que imposible por su carestía, y no es una de las menores causas el precio del transporte de las mercancías de que se alimenta. El daño es cierto que lo sufre Madrid, pero la Agricultura, que podría nutrirlo, parece por no poder concurrir al mercado con sus productos; la Industria que aquélla podría engendrar, es enteca y limitada; el Comercio, pobre y sin energías, y el Tráfico, perezoso y caro de esas mismas líneas de hierro, que tampoco puede ofrecerlas grandes rendimientos por lo reducido del mismo, resultando de todo ello un malestar general sin beneficio para nadie.

Honradamente pensando, la culpa es de todos, y ninguno en

particular merece cargar con la responsabilidad del mal, siquiera la conciencia pública se halle cargada de presunciones que conviene sanear.

Es culpable en alto grado el Comercio de la Corte, que no se queja de un mal que pide urgente é inmediato remedio; de la Agricultura y de la Industria, que de igual modo deben reclamarlo, y no es menor el de las Empresas ferroviarias, que, por un egoísmo mal entendido, perjudican también sus intereses al encarecer los transportes y dificultar el tráfico, mermando con ello sus ingresos.

Pero lo que es de todo punto imperdonable, es que los Poderes públicos, encargados de velar por los intereses de la Nación, los hayan dejado en el más absoluto abandono. Nada han hecho en tantos años por que se cumplan los preceptos de la ley. Este olvido punible supone una responsabilidad tan grande, que faculta la desconfianza que la opinión pública tiene encarnada de que la Administración del Estado no es lo activa y enérgica que las necesidades de la vida general reclaman. Esa misma opinión podrá ser injusta en sus juicios, pero, cuando menos, tiene perfecto derecho á la afirmación de que su malestar puede tener su origen en la negligencia y abandono con que se la atiende. Ello es que mientras todos soportamos el mal, esas grandes entidades cuentan con la devoción y complacencia de poderosas influencias, que reciben provecho, desviándolas del interés nacional y engendrando una situación cada día más peligrosa para la buena marcha de la vida pública.

Lo que el Círculo de la Unión Mercantil suscribe es obra de un bien nacional que á todos interesa. Tiempo es ya de que, sacudiendo la pereza y abandono en que se tienen los intereses de Madrid, pongamos manos á la obra, y, animados de buena voluntad, busquemos el remedio á este mal que nos enerva.

El Ministro á quien nos dirigimos tiene probados sus buenos deseos, y medios tiene para emprender la obra de *simplificar* y *unificar* ese fárrago de tarifas, que no dudamos que ni el público ni las mismas Compañías conocen ni saben aplicar. Abiertas están las Cortes; ocasión tiene el Ministro de presentar un proyecto de ley sobre esta materia que modifique y reuna todas las condiciones de un buen plan científico, acomodado á las necesidades de la realidad. Derogue con ella ese cúmulo de disposi-

ciones que las unas modifican á las otras y embarazan ramo tan importante de la actividad nacional.

Si el Ministro de Fomento, con el apoyo del Gobierno, emprende y realiza lo propuesto por este Centro, facilitando el desenvolvimiento de la vida comercial, habrá puesto la piedra angular para que el estímulo del interés público provoque la realización del vasto plan de ferrocarriles de todas clases, que tanto tiempo proyectado permanece en los Archivos del Ministerio; entonces las grandes vías complementarias las ejecutará la misma necesidad para nutrir aquéllas; las carreteras y caminos vecinales tendrán que hacerse por igual motivo; la Agricultura llevará á cabo sus obras más importantes para alimentar el tráfico; el Comercio será más robusto y activo; la Industria más amplia y fecunda; los brazos que emigran, retenidos para dar vida á ese desenvolvimiento de riqueza, y el Tesoro nacional aumentará sus ingresos con el bienestar general, y con ello habrán realizado una gran obra patriótica *sin comprometer un solo céntimo de los Presupuestos de la Nación.*

Actualmente las Compañías ferroviarias, en su mayoría, disponen de material suficiente y apropiado, tanto para el transporte de viajeros como para el de mercancías, y si no lo tienen se les debe obligar á que lo tengan.

Esas Empresas, al crear nuevas tarifas rebajando el precio del transporte, aumentan notablemente el plazo reglamentario para la entrega de mercancías en sus respectivos destinos, dándose el caso de que, para recorridos de 400 á 500 kilómetros, se pidan plazos de veinticinco y treinta días, sin que hasta entonces tenga el consignatario derecho á reclamar; y nótese bien que en la actualidad son algunos los recorridos de las Empresas del Norte y M. Z. A., en los que ya existe la doble vía (que no tardará en hallarse en mayores extensiones), sin que á pesar de ello se haya modificado el plazo para los transportes en pequeña velocidad, según lo que la cuarta condición de la Real orden de 10 de Enero del año 1863 estableció, previendo ya en aquella remota fecha lo que debería ser para el Comercio este medio de comunicación. Si se añade á lo manifestado para los transportes de pequeña velocidad que la Real orden de 12 de Mayo de 1903 vino, con pretexto de aclarar el art. 125 del Reglamento de Policía de ferrocarriles de 8 de Septiembre de 1878, á proscribir que los de gran velocidad se hagan de modo obligatorio para las Em-

presas por los trenes correos, se comprenderá cómo una partida de Madrid á Lumbrales, tardando catorce días en el recorrido, llegó dentro del plazo reglamentario. Es decir, que para recorrer 379 kilómetros empleó catorce días. ¿Es posible, en la vida moderna, con las necesidades que ha de llenar el Comercio, la existencia del mismo con lo señalado? Lo dejamos á la consideración del país y del Gobierno. Estas expediciones llegan á veces averiadas, y en no pocas el Comercio ha perdido la oportunidad de colocar su mercancía, con grave daño de sus intereses, sin beneficio alguno para las Empresas de transportes.

Es una situación que pugna con el progreso tales pérdidas de tiempo, dándose el caso vergonzoso de que en más de una ocasión hagan ventajosa concurrencia al ferrocarril el pesado carromato y el anticuado ordinario.

Sería una solución de verdadera justicia que tanto las Compañías ferroviarias como el Gobierno tuviesen á la Capital de la Nación como puerto para los efectos de transporte, con lo cual se crearía un desenvolvimiento comercial é industrial de que hoy carece y la vida se abarataría. ¿Es que la falta de concurrencia de transportes marítimos es la razón en que se amparan? Pues entonces habrá que llegar á esta conclusión: la justicia y los beneficios son patrimonio de la fuerza.

El art. 35 de la ley general de ferrocarriles de 1855 dispone la revisión de tarifas de cinco en cinco años.

¿Se hace esto? ¿Qué causas se oponen á ello? ¿Es así como deben administrarse los intereses públicos?

El art. 33 del Pliego de condiciones generales, aprobado en 31 de Diciembre de 1844, dispone: «á la expiración de cada período de cinco años podrá ser reformada la tarifa...», y este principio ha sido reconocido en todos los países en explotación, reservándose el derecho de revisarlas, en ciertas épocas, rebajándolas si lo consideran necesario.

Tampoco esto se cumple; ¡qué mucho que la opinión pública recele de las complacencias que se guardan á los grandes intereses de las Empresas, con daño manifiesto de la vida nacional!

Ante este estado de cosas no sabemos qué nos produce mayor asombro, si la paciencia ó mansedumbre con que el país soporta este abandono, ó el descuido de la Administración pública.

Refiriéndonos á las tarifas especiales números 16 y 17, privando á Madrid de sus beneficios, produce verdadera amargura el

pensar la suma de millones incalculable con que se han lesionado los intereses de la Capital de la Nación, desde la publicación de aquéllas en 1883, sin que el Comercio se haya dado cuenta ni quejado de una situación tan desigual; las Empresas han considerado á la Corte susceptible de tal explotación y los Gobiernos han tolerado y sancionado con su pasividad una injusticia sobre la que este Centro llama la atención, esperando que no continuará por más tiempo tal estado de cosas.

Con la aplicación de estas tarifas, la fracción menor para Madrid es de 50 kilos, cuando, para cualquier otro punto, se aplican las de 10, 20, 30 ó 40 kilos, y para los efectos de transporte no se considera á la Capital de la Monarquía como continuación de línea. ¿Hay posibilidad de que en tales condiciones pueda desarrollarse en Madrid ninguna clase de industria, ni de que su comercio pueda ser concurrente al mercado nacional, cuando un comerciante de Burgos ó de Palencia puede obtener el transporte más económico de sus mercancías desde Valencia ó Murcia, las cuales tienen que pasar forzosamente por aquí, que si lo pide á Madrid, que está en menos de la mitad del recorrido? ¿No es irritante que si el Comercio de la Corte pide ese mismo producto á esas zonas de Valencia ó Murcia, haya de pagar su transporte mucho más caro que aquellas capitales?

Pedimos, pues, con insistencia la aplicación de las tarifas especiales números 16 y 17, para Madrid, en igualdad de condiciones que actualmente se aplican á todas las estaciones comprendidas en las mismas; aunque su recorrido sea de unos cuantos cientos de kilómetros inferior al que recorrería para el resto de España.

El Círculo de la Unión Mercantil espera tener á su lado la opinión entera del país; pero aunque así no fuese, está dispuesto, con voluntad inquebrantable y por sí solo, á no soltar el aldabón de las puertas de la Administración pública, alterando el reposo de cuantos se opongan á que los intereses de Madrid sigan desatendidos por más tiempo.

A este Centro repugna la petición con algarada y desorden. No se administra bien la justicia con estrépito, sino con mesurado reposo y con firmeza de convicciones; por eso, razonamientos son los que honrada y lealmente aportamos; en tal sentido queremos ser oídos y atendidos. Nuestra fuerza está en la equidad, inspirándonos en el bien general.

Si nos convenciéramos de que para conseguirlo era preciso

la manifestación pública como signo de fuerza, nuestra desconfianza de la justicia que del Estado esperamos se trocaría en amargura, y por eso la aguardamos con serena tranquilidad, seguros de obtenerla.

Es un hecho que cada cinco años hay facultad legal para revisar las tarifas y modificarlas, y que no se hace. Se nos dice que nuestra petición no tendrá eficacia porque las Empresas ferroviarias cuentan con defensores valiosos que cerrarán el paso á la justicia que pedimos. Dudamos y afirmamos que tal cosa pueda ser; pero si sucediese que los hechos así lo demostrasen, tendríamos que hacer esta afirmación: «que la Igualdad y la Justicia que en nombre de la Majestad del Estado regulan las funciones sociales, no tenían verdadera eficacia más que con los débiles, quedando excluidos los poderosos». Nos asusta el pensar sus consecuencias, y ponemos nuestra fe con firmeza en que todos habremos de inspirarnos en sanos principios de equidad, que son los que vigorizan y dan fuerza á la Autoridad del Estado, que es nuestra salvaguardia.

Al Gobierno de S. M. proponemos que, una vez revisadas las tarifas, se las rebaje en un 20 por 100 del precio que resulte de esa revisión. Si en el quinquenio siguiente apareciesen en baja los ingresos de las Empresas con relación al anterior, se las indemnice por el Estado, equiparándolas á otras Compañías de transporte, como algunas de navegación. Pedimos esto, por ser éste el espíritu de la ley de creación de ferrocarriles.

¿Que por qué este Centro comercial se atreve á proponer esta solución?

1.º Porque tiene la certeza de que el aumento del tráfico sería tal, que los ingresos que obtendrían las Empresas ferroviarias rebasarían con exceso los que hoy consiguen por la facilidad que daría á los negocios, hoy poco menos que imposible, y no es la menor causa el precio de transporte. Ejemplo: una tonelada de esterilla importada desde Yokohama (Japón) á Barcelona, cuesta el flete cincuenta pesetas, y tarda unos cuarenta días, recorriendo diez y ocho mil kilómetros aproximadamente; esa misma mercancía facturada por la tarifa más económica (Especial B. M. N. A. núm. 1) desde Barcelona á Madrid, cuesta de portes setenta y tres pesetas con sesenta céntimos, un plazo de diez y nueve días y un recorrido de seiscientos setenta y nueve

kilómetros (ponemos en letra las cifras como seguridad de nuestra afirmación). ¿Hay comercio posible en estas condiciones?

2.º Porque la Agricultura, la Industria y el Comercio alcanzarían un desarrollo que, aunque llegara el caso improbable de la indemnización, el Tesoro se resarciría con creces por el aumento de la riqueza nacional.

3.º Porque el trabajo aumentaría en igual proporción, abaratándose la vida y reclamando brazos, para nutrir ese tráfico, que hoy emigran.

Aquí tiene, pues, el Gobierno de S. M. una medida eficaz y barata para detener la emigración. No se nos ocultan los egoísmos y dificultades que le saldrán al paso, pero en vencer las resistencias está el mérito. La salud de la Patria está por encima de todos los intereses que lo impidan. En esta obra tendrá el apoyo del país entero, ansioso de que se le atienda.

La opinión pública está ya de discursos más que saturada, mientras que lo que constituye el nervio de la vida nacional, la eficacia de la Administración, reclama alguna más atención por parte de todos.

A poco que se observe en determinadas disposiciones, siquiera emanen de la Soberanía de las Cortes, se verá cómo valdría la pena de mayor meditación. La ley de 6 de Diciembre de 1904, eximiendo del 5 por 100 del Tesoro á los transportes de cereales, sus harinas, legumbres secas, abonos, carbones y leñas, etc., ni tuvo ni pudo tener la eficacia que el legislador se propuso; lesionó los ingresos del Estado, y, cuando más, benefició al acaparador, porque tan exigua suma no podía beneficiar ni al productor ni al consumo. Si hubiera conseguido la reducción de tarifas de transporte, al mismo tiempo, en virtud de facultades legales, el resultado hubiera sido positivo.

En fin, el Círculo de la Unión Mercantil se limita hoy á pedir lo expuesto sin preguntar qué sucede con la suma de millones que por causas indebidas retienen las Compañías, como son los excesos de portes por mala aplicación de las tarifas, almacenajes y paralización del material, ni se queja del transporte de viajeros ni de las pérdidas enormes de tiempo en enlaces, como los de Alcantarilla-Lorca, Baza-Guadix, Bobadilla y muchos otros, ni

*

de las malas condiciones del material de transportes, ni de la inseguridad de mercancías, ni de las deficiencias del servicio, velocidad, estado de almacenes, etc., etc., puesto que sucesivamente, á medida que se mejore un defecto, iremos constante y sucesivamente llamando la atención sobre problema tan esencial á la vida del Comercio, y pasamos á demostrar con números y citas lo que pedimos.

LEGISLACION Y PROCEDIMIENTOS

La colección de tarifas vigentes, tanto locales como combinadas, es tan heterogénea y múltiple, que ni las Compañías ni el público saben aplicarlas con exactitud. El art. 351 del Código de Comercio y la regla 7.ª de la Real orden de 1.º de Febrero de 1887 dispone se cumpla con lo dispuesto en la Real orden de 28 de Septiembre de 1871 y con el art. 134 del Reglamento de Policía de ferrocarriles de 8 de Septiembre de 1878. En ellos se obliga á las Empresas ferroviarias á poner á disposición del público, en el momento de facturar, y bajo su responsabilidad, la colección de tarifas más reducidas vigentes aplicables á cada expedición. La mayoría de las estaciones carecen de ella, siendo imposible, ni al público ni á los empleados de las Empresas, cumplir con lo preceptuado en estas disposiciones, con grave daño de los intereses del público en general.

La Administración pública, en el deseo de armonizar y regularizar los intereses del público y los de las Empresas ferroviarias, creó las cuatro Divisiones técnicas y administrativas de ferrocarriles, cuyas Jefaturas radican, la de la 1.ª y 3.ª, en esta Corte; la de la 2.ª, en Barcelona, y la de la 4.ª, en Sevilla, teniendo á sus órdenes al dignísimo Cuerpo de Interventores del Estado en la explotación de ferrocarriles.

El Cuerpo de Interventores del Estado, á quien reconocemos competencia en la materia que nos ocupa, no puede cumplir lo preceptuado en el Reglamento de su reorganización de 15 de Septiembre de 1895:

1.º Porque en la actualidad dependen de un Cuerpo técnico

del Estado, de gran competencia en la parte facultativa, pero que desconoce por completo lo que á la Administración se refiere.

2.º Por el reducido número de 180 Interventores para toda la red de ferrocarriles españoles, dándose el caso de que en algunas estaciones de gran importancia, como ocurre, por ejemplo, en Venta de Baños, Guadalajara, Casetas y muchas más que, á pesar de su gran movimiento, carecen de dicho personal. Sin embargo de esto, se paga de la consignación á que vienen obligadas las Compañías 404.000 pesetas, importe de los sueldos del personal facultativo de las Divisiones indebidamente, puesto que este personal debe tener asignado sus sueldos en el Capítulo de Obras públicas, como se ha venido haciendo hasta el año de 1903, y sólo tienen derecho á percibir por lo que ingresan las Compañías para gastos de Inspección lo asignado para vigilancia técnica.

Aplicando la suma anterior al fin para que fué creada, se podría ampliar, hasta donde lo permitiese, el Cuerpo de Interventores del Estado, pues de no hacerlo así tendría la Administración pública que reintegrar á las Compañías la suma que no se aplicase á este servicio.

De todo esto resulta que el Cuerpo de Interventores del Estado no puede cumplir su misión por falta de independencia y por su escaso número, quedando en el más doloroso abandono los intereses del público.

No es mucho que á diario se registre un general malestar en el Comercio y en toda la actividad nacional, pues se da el caso de que los consignatarios deseen rectificar el peso ó el precio de sus expediciones á la llegada de las mismas, en virtud de lo dispuesto en la regla 11.ª de la Real orden de 1.º de Febrero de 1887, y las Empresas, aferrándose á sus principios de conveniencia, no hacen entrega de la mercancía *sin el pago previo de lo tarifado por ellas*, mientras que *la reclamación entablada por el consignatario tiene que seguir todo el proceso de un expediente tardío y costoso*, si á la devolución tiene derecho, faltando de una manera manifiesta á lo establecido en la citada disposición, que dice «que en el acto deberá abonarse por quien y á quien corresponda el importe á que asciende el error cometido». Misión encomendada á la Intervención del Estado, que hoy no se cumple porque su personal carece de autoridad.

Sin embargo de esta disposición tan clara y terminante, veamos lo que sucede en un caso de reclamación.

Si el consignatario lo hace estampando su petición en el libro de reclamaciones que existe en todas las estaciones, en virtud de lo dispuesto en el art. 104 del Reglamento de Policía de ferrocarriles de 8 de Septiembre de 1878, entonces

El Interventor de Sección correspondiente saca copia de la reclamación, con su informe, la eleva á su Jefe inmediato, el Interventor de Línea; éste á su vez hace su estudio, con su informe también, la remite á su Jefe inmediato, el Ingeniero de Zona, quien, una vez examinada é informada, la remite al Ingeniero segundo Jefe de la División encargado de este servicio; éste pide antecedentes á la Compañía, dándole un plazo de veinte días para la contestación, y, una vez recibida, falla en último término, participando al interesado por escrito si procede ó no su reclamación, dándose el caso de que siendo favorable la decisión del abono se niegue á ello la Compañía, y entonces empieza realmente el pleito, después de haber transcurrido tres ó cuatro meses, cuando menos, con todo el cortejo que lleva consigo la Administración de justicia.

Si en el desenvolvimiento judicial se precisan nuevas aclaraciones de la División de donde toma origen el litigio, el Tribunal reclama de aquélla, por medio de exhorto, los datos que considera necesarios, *previo el pago de 40 pesetas*, en completa oposición con lo dispuesto en el Reglamento orgánico de la Intervención del Estado de 15 de Septiembre de 1895, resultando en la mayoría de los casos una suma muy superior á la cantidad reclamada que obliga al abandono del derecho del reclamante, agrandándose la puerta de los abusos y reteniendo al movimiento comercial con perjuicio de los intereses generales de la Nación.

Otro procedimiento.

Si la reclamación se hace por medio de instancia dirigida al Sr. Ingeniero Jefe de la División donde afecta la reclamación, ésta pasa al Ingeniero de Zona, quien á la vez lo hace al Interventor de Línea para que éste la remita á informe del Interventor de Sección, y éste, utilizando los datos que las mismas Empresas quieren aportar por carecer de otros, emite su informe, cuya instancia regresa por el mismo trámite ascendente al Jefe

de la División, para que, poniéndolo en conocimiento de ambas partes litigantes, pueda formalizarse el pleito en las mismas condiciones del anterior con todas sus consecuencias.

Por último, el reclamante puede utilizar el procedimiento de amigables componedores, pasando el asunto á los servicios de Reclamaciones ó Tráfico que tienen establecidos las Empresas, según que la queja sea por abandonos, faltas ó averías de las mercancías ó por cobro indebido de transporte.

Tal procedimiento es largo, enojoso y no siempre equitativo, produciendo el cansancio y aburrimiento del reclamante, que concluye por abandonarlo con notorio daño del Comercio en general.

Tal es la situación del Comercio en la petición de sus derechos y motivo de esa plaga de Agencias de Reclamaciones que se nutren de los intereses del Comercio y de las Empresas de transporte, solamente por los egoísmos de las Compañías de ferrocarriles, que, á pretexto de la ignorancia pública en el ejercicio de sus derechos, por lo enmarañado de esta legislación y por las escasas facultades conferidas á los Interventores del Estado en el ejercicio de sus funciones, se dejan de este modo desamparados los intereses del público.

Se impone, pues, una simplificación y reducción legislativa en esta materia y más vigorosa organización de ese Cuerpo fiscal, hoy denominado Interventores del Estado, en la explotación de ferrocarriles.

Todo esto por cuanto se refiere á la parte estrictamente procesal; veamos ahora lo que pasa en la

APLICACION DE TARIFAS Y SU LEGISLACION

El art. 351 del Código de Comercio es la ley fundamental que regula los transportes que, copiado literalmente, dice:

«En los transportes que se verifiquen por ferrocarriles ú otras Empresas, sujetas á tarifas ó plazos reglamentarios, bastará que las cartas de porte ó declaraciones de expedición facilitadas por el cargador, se refieran, en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del transporte, á las tarifas y reglamentos cuya aplicación solicite, y si no determina tarifa deberá el portador aplicar el precio *de las que resulten más baratas*, con las condiciones que á ellas sean inherentes, consignando siempre su expresión ó preferencia en la carta de porte que entregue el cargador.»

Todas las tarifas especiales establecidas por las Empresas han de sujetarse forzosamente á lo preceptuado por el art. 351 del Código de Comercio, como lo demuestra el hecho que en las condiciones de aplicación de las mismas existe siempre una de sus condiciones, que dice: «se aplicarán de oficio los precios de esta tarifa, con arreglo á lo dispuesto en el art. 351 del Código de Comercio, *si resultaren ser los más beneficiosos para los remitentes*, á menos que éstos, á quienes deberá enterarse en el acto de la facturación de dichos precios y sus condiciones, solicitaren en la declaración de expedición otra tarifa que fuese también aplicable á la misma mercancía en el trayecto que haya de recorrer, todo lo cual se hará constar en la hoja declaratoria, de conformidad con lo prevenido en la Real orden de 28 de Septiembre de 1871».

El art. 134 del Reglamento de Policía de ferrocarriles de 8 de Septiembre de 1878 y la regla 7.^a de la Real orden de 1.^o de Febrero de 1887, confirman y aclaran de manera más eficaz, si cabe, la doctrina expuesta.

¿Se hace así en la práctica por las Compañías ferroviarias como condición á la cual vienen obligadas legalmente? Los hechos demuestran lo contrario, incurriendo en una responsabilidad que la Administración pública, encargada de vigilar por los intereses generales, y mucho más la Intervención del Estado, como la ordena su Reglamento orgánico de 15 de Septiembre de 1895, los deja completamente indefensos y abandonados.

Causas: negligencia pública y desconocimiento de sus derechos; falta de cumplimiento de sus deberes y obligaciones en los encargados de hacerlas cumplir.

Las Compañías ferroviarias, defensoras de sus intereses, y, por consiguiente, con perjuicio del tráfico nacional, se amparan hoy en la Real orden de 12 de Noviembre de 1907 y publicada en la Gaceta de Madrid de 7 de Diciembre del mismo año, autorizada por el entonces Ministro de Fomento, Sr. Besada, la cual se pone en abierta contradicción con el art. 351 del Código de Comercio.

¿Es que una disposición ministerial puede modificar ni alterar lo preceptuado por la Soberanía del Estado? Esa Real orden debe ser inmediatamente anulada, puesto que, en buenos principios de la filosofía del derecho público, no debió ser ni aun siquiera publicada. Ello es que las Empresas ferroviarias se acogen á esta excepción de que *no están obligadas á fraccionar ni soldar las tarifas especiales de procedencia á destino, salvo en los casos en que las condiciones de aplicación de las mismas así expresamente se determine*. Las consecuencias de esta disposición son de un daño incalculable para el Comercio, por lo cual este Centro reclama del Sr. Ministro de Fomento su derogación inmediata y se obligue á las Compañías á cumplir lo dispuesto en el art. 351 del Código de Comercio. Dejar á las Compañías en completa libertad de soldar ó nó las tarifas cuando les convenga y negarle al público ese mismo derecho, es notoriamente injusto y lesiona moralmente la dignidad de la Administración pública.

Situación en que las Compañías ferroviarias colocan á Madrid con las tarifas especiales 16 y 17.

Veamos ahora lo que sucede en la práctica entre las Compañías ferroviarias y el público madrileño con los cuadros demostrativos que á continuación copiamos y aclaramos.

Las tarifas N. M. A. núm. 1 ó especial núm. 16, y la N. M. V. núm. 1 ó especial núm. 17, puestas en vigor en el mes de Diciembre de 1883, combinadas entre las Compañías de los ferrocarriles del Norte, Madrid, Zaragoza y Alicante, Andaluces, Medina del Campo á Zamora y Almansa á Valencia y Tarragona, con la clasificación de mercancías, dividida en tres clases, con precio alzado desde la procedencia al destino. En ellas se hallan comprendidas todas las estaciones situadas en las regiones del Norte de España, Levante, Valencia, Andalucía y Extremadura, aplicando sus precios tanto en uno como en otro sentido.

Todas las expediciones que se hagan en virtud de estas tarifas, tienen forzosamente que pasar por esta Corte. Sin embargo de esta razón tan poderosa, el Comercio de Madrid *no puede disfrutar de los beneficios de las mismas* por lo dispuesto en la nota primera de las condiciones de aplicación, que dice: «Las expediciones procedentes de ó destinadas á una estación no indicada en esta tarifa, pero sí comprendida entre dos de las designadas en una misma línea, podrán disfrutar de aquélla, pagando, respectivamente, el precio que corresponda á la estación que se encuentre más allá del punto de procedencia ó de destino»; *y claro es que como Madrid es punto de origen de las líneas de Madrid á Irún, Madrid á Zaragoza, Madrid á Alicante, Madrid á Badajoz y Madrid á Cáceres, á las cuales afectan las tarifas en cuestión, resulta que la Corte queda desamparada de tales ventajas, y vamos á demostrarlo.*

Según se deduce de los cuadros demostrativos, en la mayoría de los casos hay que satisfacer mayor cantidad por portes respecto á las expediciones facturadas ó destinadas á Madrid, que cualquier población de las que comprenden esas tarifas, á pesar

de hacer las mercancías un menor recorrido con relación á las demás plazas de España. Esto no es equitativo y perjudica notablemente al Comercio y la Industria de esta Corte; todo ello debido á no poder disfrutar esta plaza de los precios asignados á otras muchas capitales por esas tarifas.

Tanto la tarifa especial núm. 16, como la especial núm. 17, dicen en su condición primera de las de aplicación: «La presente tarifa se aplicará por fracciones indivisibles de 10 kilogramos»; de donde resulta que todas las expediciones facturadas por estas tarifas con pesos de 10, 20, 30 y 40 kilos que se facturen ó destinen á cualquiera de las estaciones comprendidas en las regiones mencionadas, disfrutan de estos beneficios pagando solamente por el peso efectivo, *mientras que las que se facturen ó destinen á las de Madrid, aunque sean iguales pesos, tienen forzosamente que pagar como si pesasen 50 kilos*, por exigir este mínimun de peso las condiciones de aplicación de todas las tarifas de que puede disfrutar el Comercio de esta Corte, tanto si son generales como especiales. ¿Es esto equitativo y razonable? ¿Por qué motivo no se han de aplicar estas tarifas, con todas sus condiciones, á Madrid, ya que su recorrido es mucho menor y por él pasan todas las expediciones de Valencia, Levante, Andalucía y Extremadura para el Norte ó viceversa? Esto puede remediarse con el mero hecho de llamar la atención sobre caso tan anómalo á las Compañías interesadas, creando una nota en las condiciones de aplicación que dijese: «Las expediciones procedentes de ó destinadas á una estación no indicada en esta tarifa, *pero si comprendida entre dos de las nombradas* (en vez de lo actual, que dice: *entre dos de las comprendidas en una misma línea*), podrán disfrutar de los precios de la misma, pagando, respectivamente, el precio de la estación designada que se encuentre más allá del punto de procedencia ó de destino.» De este modo, sin mermar en nada las condiciones ni precios de las tarifas que nos ocupan, se haría un beneficio incalculable al Comercio y la Industria de esta Corte, equiparándolos al resto del de la mayoría de las poblaciones de España, ya que no beneficiándoles con mayores rebajas en los transportes, como á ello tiene derecho, en virtud del menor recorrido que existe, tanto á los puntos productores como á éste, que es el primer consumidor de la Nación.

Si bien es cierto que las tarifas especiales números 16 y 17 fue-

ron puestas en vigor en Diciembre de 1883, y, por consiguiente, anteriores á la Real orden de 1.º de Febrero de 1887, que en su regla 2.ª «dispone que en ningún caso podrá cobrarse en la misma dirección y para un menor recorrido, comprendido entre dos estaciones que figuran en la tarifa especial, cantidad mayor que la consignada en la misma para el recorrido total entre dichas dos estaciones», no lo es menos que las circunstancias han variado notablemente, y para el buen desenvolvimiento de la Agricultura, el Comercio y la Industria se hace preciso la revisión general de todas las tarifas ferroviarias. Esto, además de beneficiar al público, no sería menos beneficioso para los intereses de las Empresas de ferrocarriles, porque se desarrollaría en mucho mayor escala el tráfico por sus líneas, y, por consiguiente, aunque éstas rebajen un tanto los precios de transporte, aumentaría excepcionalmente éste y los rendimientos serían mucho mayores que son en la actualidad.

Alcalá de Henares	1.º	1.º	1.º	1.º	1.º
Alcalá de Henares	2.º	2.º	2.º	2.º	2.º
Alcalá de Henares	3.º	3.º	3.º	3.º	3.º
Alcalá de Henares	4.º	4.º	4.º	4.º	4.º
Alcalá de Henares	5.º	5.º	5.º	5.º	5.º
Alcalá de Henares	6.º	6.º	6.º	6.º	6.º
Alcalá de Henares	7.º	7.º	7.º	7.º	7.º
Alcalá de Henares	8.º	8.º	8.º	8.º	8.º
Alcalá de Henares	9.º	9.º	9.º	9.º	9.º
Alcalá de Henares	10.º	10.º	10.º	10.º	10.º
Alcalá de Henares	11.º	11.º	11.º	11.º	11.º
Alcalá de Henares	12.º	12.º	12.º	12.º	12.º
Alcalá de Henares	13.º	13.º	13.º	13.º	13.º
Alcalá de Henares	14.º	14.º	14.º	14.º	14.º
Alcalá de Henares	15.º	15.º	15.º	15.º	15.º
Alcalá de Henares	16.º	16.º	16.º	16.º	16.º
Alcalá de Henares	17.º	17.º	17.º	17.º	17.º
Alcalá de Henares	18.º	18.º	18.º	18.º	18.º
Alcalá de Henares	19.º	19.º	19.º	19.º	19.º
Alcalá de Henares	20.º	20.º	20.º	20.º	20.º
Alcalá de Henares	21.º	21.º	21.º	21.º	21.º
Alcalá de Henares	22.º	22.º	22.º	22.º	22.º
Alcalá de Henares	23.º	23.º	23.º	23.º	23.º
Alcalá de Henares	24.º	24.º	24.º	24.º	24.º
Alcalá de Henares	25.º	25.º	25.º	25.º	25.º
Alcalá de Henares	26.º	26.º	26.º	26.º	26.º
Alcalá de Henares	27.º	27.º	27.º	27.º	27.º
Alcalá de Henares	28.º	28.º	28.º	28.º	28.º
Alcalá de Henares	29.º	29.º	29.º	29.º	29.º
Alcalá de Henares	30.º	30.º	30.º	30.º	30.º
Alcalá de Henares	31.º	31.º	31.º	31.º	31.º
Alcalá de Henares	32.º	32.º	32.º	32.º	32.º
Alcalá de Henares	33.º	33.º	33.º	33.º	33.º
Alcalá de Henares	34.º	34.º	34.º	34.º	34.º
Alcalá de Henares	35.º	35.º	35.º	35.º	35.º
Alcalá de Henares	36.º	36.º	36.º	36.º	36.º
Alcalá de Henares	37.º	37.º	37.º	37.º	37.º
Alcalá de Henares	38.º	38.º	38.º	38.º	38.º
Alcalá de Henares	39.º	39.º	39.º	39.º	39.º
Alcalá de Henares	40.º	40.º	40.º	40.º	40.º
Alcalá de Henares	41.º	41.º	41.º	41.º	41.º
Alcalá de Henares	42.º	42.º	42.º	42.º	42.º
Alcalá de Henares	43.º	43.º	43.º	43.º	43.º
Alcalá de Henares	44.º	44.º	44.º	44.º	44.º
Alcalá de Henares	45.º	45.º	45.º	45.º	45.º
Alcalá de Henares	46.º	46.º	46.º	46.º	46.º
Alcalá de Henares	47.º	47.º	47.º	47.º	47.º
Alcalá de Henares	48.º	48.º	48.º	48.º	48.º
Alcalá de Henares	49.º	49.º	49.º	49.º	49.º
Alcalá de Henares	50.º	50.º	50.º	50.º	50.º

ANORMALIDADES

De las mercancías importadas á MADRID por

FERROVIARIAS

la línea de Valencia-Alicante y Cartagena.

Cuadro 1.^o

DEMOSTRACIÓN					COMPARACIÓN											
N.º de orden.	VÍA QUE SIGUE LA MERCANCÍA	Kilómt. s que recorre.	Velocidad.	ESTACIONES		MERCANCÍA	PESO — Kilos.	TARIFA que debe aplicarse.	PORTES cobrados. — Plas. Cts.	ESTACIONES		Kilómt. s que recorre.	Velocidad.	PESO — Kilos.	TARIFA que debe aplicarse.	PORTES cobrados. — Plas. Cts.
				De procedencia	De destino ó VICEVERSA					De procedenc	De destino ó VICEVERSA					
1	La Encina-Madrid-Med. ^a -Miranda	1.133	P.	Valencia.	Hendaya....	Muebles....				Valenc.	Madrid.	490	P.	2 000	V M 1 y gral.	202 70
2	—	1.131	»	—	Irún.....	Frutas....	2.000	Especial 17..	173 35	—	—	—	»	120	—	10 22
3	—	1.114	»	—	S. Sebastián.	Alfombras...	120	—	9 14	—	—	—	»	58	—	5 80
4	—	1.089	»	—	Tolosa.....	Bisutería....	58	—	5 20	—	—	—	»	35	—	5 06
5	—	1.059	»	—	Zumárraga..	Esencias....	35	—	3 47	—	—	—	»	50	—	5 06
6	—	1.029	»	—	Alsásua.....	Pasamanería.	50	—	4 32	—	—	—	»	46	—	5 06
7	—	986	»	—	Vitoria.....	Sedería....	46	—	4 32	—	—	—	»	62	—	7 09
8	—	953	»	—	Mir. ^a de Ebro	Cacahuet....	62	—	6 05	—	—	—	»	62	—	7 09
9	La Encina-Madrid-Medina.....	863	»	—	Burgos....	Pasas....	10.000	—	651 10	—	—	—	»	10.000	—	707 30
10	La Encina-Madrid.....	779	»	—	V. de Baños.	Quincalla....	6.000	—	390 70	—	—	—	»	6.000	—	424 42
11	Medina-Miranda.....	1.057	»	—	Bilbao.....	Espejos....	800	—	69 40	—	—	—	»	800	—	81 10
12	—	1.017	»	—	Orduña....	Perfumería..	1.400	—	121 37	—	—	—	»	1.400	—	141 90
13	Tarrag.-Lérida-Zarag.-Castejón.	783	»	—	Haro.....	Licores....	500	—	38 21	—	—	—	»	500	—	50 67
14	La Encina-Madrid-Med.-V. Baños	790	»	—	Palencia....	Librería....	700	Esp. N B 4..	52 28	—	—	—	»	700	—	59 65
15	—	742	»	—	Valladolid..	Loza fina....	800	Especial 17..	69 40	—	—	—	»	800	—	81 10
16	—	870	»	—	Alar del Rey	Guitarras...	900	—	68 61	—	—	—	»	900	—	76 70
17	—	921	»	—	Reinosa.....	Dulces.....	540	—	46 87	—	—	—	»	540	—	54 75
18	—	1.009	»	—	Santander..	Chocolate...	1.000	—	76 22	—	—	—	»	1.000	—	93 »
19	La Encina-Madrid-Avila.....	614	»	—	Avila.....	Relojería....	2.560	—	166 75	—	—	—	»	2.560	—	218 10
20	—	700	»	—	M. del Campo	Hilos.....	735	—	56 43	—	—	—	»	735	—	68 85
21	La Encina-Madrid-Medina.....	742	»	Alicante..	Salamanca.	Cacao.....	1.000	—	86 72	—	—	—	»	1.000	—	96 75
22	—	755	»	—	Zamora....	Café.....	48	Id. n.º 16...	3 80	Alican..	—	455	»	48	Espec. T n.º 2	3 05
23	—	723	»	—	Toro.....	Canela.....	36	—	3 05	—	—	—	»	36	—	3 05
24	Alcázar-Madrid-Casetas-Castejón	949	»	—	Pamplona...	Tejidos.....	11	—	1 52	—	—	—	»	11	—	3 05
25	—	939	»	—	Logroño....	Bisutería....	18	—	1 73	—	—	—	»	18	—	4 11
26	—	890	»	—	Calahorra..	Alpargatas..	9	—	1 31	—	—	—	»	9	Especial 16..	4 33
27	Alcázar-Madrid-Medina-Miranda.	1.022	»	—	Bilbao.....	Calzado....	28	—	2 27	—	—	—	»	28	General.....	2 99
28	—	1.073	»	—	S. Sebastián.	Turrón.....	14	—	1 52	—	—	—	»	14	Especial 16..	3 81
29	Alcázar-Madrid-Casetas-Castejón	845	»	—	Tudela.....	Almendras...	15	—	1 73	—	—	—	»	15	General.....	4 13
30	—	868	»	—	Alfaro.....	Mojama.....	12	—	1 52	—	—	—	»	12	Especial 10..	3 54
31	Chinchilla-Madrid-Med.-V. Baños	979	»	Murcia..	Santander..	Pimentón...	23	—	1 95	—	—	—	»	23	Especial T 2.	2 36
32	Chinchilla-Madrid-Med.-Miranda.	1.103	»	—	Hendaya....	Naranjas....	1.000	—	65 20	Murcia.	—	460	»	1.000	Especial 16..	65 20
33	Chinchilla-Madrid-Medina.....	747	»	—	Salamanca.	Limones....	18	—	1 31	—	—	—	»	18	General....	3 02
34	Chinchilla-Mad.-Casetas-Castejón	964	»	—	Pamplona..	Frutas fresc.	13	—	1 31	—	—	—	»	13	Especial 16..	3 26
35	Chinchilla-Madrid-Medina.....	833	»	—	Burgos.....	Mantas.....	8	—	1 31	—	—	—	»	8	—	3 81
36	—	712	»	—	Valladolid..	Quincalla....	500	—	43 42	—	—	—	»	500	—	43 36
37	Chinchilla-Madrid-Med.-V. Baños	760	»	—	Palencia....	Tejidos.....	26	—	2 59	—	—	—	»	26	Especial 10..	4 20
38	Chinchilla-Mad.-Casetas-Castejón	954	»	—	Logroño....	Muebles....	31	—	3 46	—	—	—	»	31	Especial T 2.	4 11
39	Chinchilla-Mad.-Medina-Miranda.	999	»	—	Alsásua.....	Dulces.....	25	—	2 59	—	—	—	»	25	Especial 16..	4 33
40	—	1.029	»	—	Zumárraga..	Chocolate...	15	—	1 73	—	—	—	»	15	—	4 33
41	Chinchilla-Mad.-Casetas-Castejón	942	»	Cartag. ^a .	Castejón....	Ropas hechas	7	—	1 31	—	—	—	»	7	General.....	4 23
42	—	986	»	—	Tafalla....	Paraguas....	16	—	1 73	Cartag.	—	525	»	16	Especial 16..	4 33
43	Chinchilla-Madrid-Avila.....	649	»	—	Avila.....	Pasamanería.	11	—	1 73	—	—	—	»	11	—	4 33
44	Chinchilla-Mad.-Medina-V. Baños	956	»	—	Reinosa.....	Perfumería..	9	—	1 31	—	—	—	»	9	—	4 33
45	Chinchilla-Madrid-Medina.....	825	»	—	Zamora.....	Chocolate...	6	—	1 31	—	—	—	»	6	—	3 81
46	Chinchilla-Madrid-Med.-Miranda.	1.166	»	—	Irún.....	Sombrerería.	18	—	1 73	—	—	—	»	18	—	4 33
47	—	1.124	»	—	Tolosa.....	Paños.....	12	—	1 73	—	—	—	»	12	—	4 33
48	—	1.021	»	—	Vitoria.....	Vidrio.....	36	—	3 46	—	—	—	»	36	Especial T 2.	4 11
49	—	1.092	»	—	Bilbao.....	Cristalería..	13	—	1 31	—	—	—	»	13	—	3 05
50	—	1.007	»	—	Haro.....	Conservas...	22	—	2 28	—	—	—	»	22	—	3 57
							21		2 28				»	21		3 05

ANORMALIDADES FERROVIARIAS

Cuadro 2.^o

De las mercancías importadas á MADRID por las líneas de Granada, Málaga, Sevilla, Cádiz y Huelva.

DEMOSTRACIÓN					COMPARACIÓN													
N.º de orden.	VÍA QUE SIGUE LA MERCANCÍA	Kilómt.s que recorre.	Velocidad.	ESTACIONES		MERCANCÍA	PESO — Kilos.	TARIFA que debe aplicarse.	PORTES cobrados. — Ptas. Cts.	ESTACIONES		Kilómt.s que recorre.	Velocidad.	PESO — Kilos.	TARIFA que debe aplicarse.	PORTES cobrados. — Ptas. Cts.		
				De procedencia	De destino Ó VICEVERSA					De procedenc.	De destino Ó VICEVERSA							
1	Granada-Bobad.-C.-Real-Espeluy	1.305	P.	ANDALUCES	Granada..	Irún.....	Tejidos....	40	Especial 16..	3 46	ANDALUCES	Granad	Madrid.	669	P.	40	N M A 5....	4 20
2	Alcázar-Madrid-Medina-Miranda	1.268	»	—	—	Tolosa.....	Dulces.....	17	—	1 73	—	—	—	—	»	17	—	4 20
3	Granada-Bobadilla.....	1.160	»	—	—	Torrelavega.	Chocolate..	22	—	2 59	—	—	—	—	»	22	—	4 20
4	Campo-Real-Espeluy.....	1.100	»	—	—	Reinosa.....	Café.....	9	—	1 31	—	—	—	—	»	9	—	3 67
5	Alcázar-Madrid.....	1.049	»	—	—	Alar del Rey.	Muebles....	36	—	3 46	—	—	—	—	»	36	—	4 20
6	Medina-Venta de Baños.....	969	»	—	—	Palencia....	Ferret.ª fina.	27	—	2 59	—	—	—	—	»	27	—	4 20
7	Granada-Bobadilla.....	921	»	—	—	Valladolid..	Pasamaneria.	12	—	1 73	—	—	—	—	»	12	—	4 20
8	Campo Real-Espeluy.....	1.042	»	—	—	Burgos.....	Quincalla..	8	—	1 31	—	—	—	—	»	8	—	4 20
9	Alcázar-Madrid-Medina.....	1.051	»	—	—	Haro.....	Embutidos..	25	—	2 28	—	—	—	—	»	25	—	3 67
10	—	1.132	»	—	—	Mir. de Ebro.	Jamones....	39	—	3 05	—	—	—	—	»	39	—	3 67
11	Málaga-Campo-Real.....	1.119	»	Málaga...	Pamplona..	Licores....	16	—	1 52	1 52	Málaga.	—	615	»	16	Especial 16..	3 80	
12	Espeluy-Alcázar.....	1.032	»	—	Castejón...	Vinos embot.	14	—	1 52	1 52	—	—	—	»	14	—	3 80	
13	Madrid-Casetas-Castejón.....	1.109	»	—	—	Logroño....	Pasas.....	24	—	1 95	—	—	—	—	»	24	—	3 25
14	—	1.060	»	—	—	Calahorra..	Frutas secas.	32	—	3 05	—	—	—	—	»	32	N M A 5....	3 67
15	Málaga-Campo-Real.....	1.134	»	—	—	Santander..	Cacao.....	18	—	1 52	—	—	—	—	»	18	—	3 67
16	Espeluy-Alcázar.....	1.184	»	—	—	Zumárraga..	Canela.....	8	—	1 31	—	—	—	—	»	8	—	3 67
17	Madrid-Medina-Miranda de Ebro.	1.214	»	—	—	Tolosa.....	Vidrio.....	42	—	3 80	—	—	—	—	»	42	—	3 67
18	—	790	»	—	—	Arévalo....	Espejos....	48	—	4 32	—	—	—	—	»	48	—	4 20
19	—	739	»	—	—	Avila.....	Conservas..	15	—	1 52	—	—	—	—	»	15	—	3 67
20	—	825	»	—	—	M. del Campo	Alfombras..	16	—	1 73	—	—	—	—	»	16	—	4 20
21	Sevilla-Córdoba.....	862	»	Sevilla...	V. de Baños.	Loza fina...	17	—	1 52	1 52	Sevilla.	—	573	»	17	Especial 16..	3 80	
22	Alcázar-Madrid-Medina.....	1.069	»	—	—	Vitoria.....	Aceitunas..	13	—	1 73	—	—	—	—	»	13	Especial T 2.	3 05
23	Sevilla-Córdoba.....	1.112	»	—	—	Alsásua....	Aceite en bot.	21	—	2 28	—	—	—	—	»	21	Especial 16..	3 80
24	Alcázar-Madrid.....	963	»	—	—	Tudela.....	Paños.....	10	—	1 31	—	—	—	—	»	10	—	4 32
25	Casetas-Castejón.....	1.024	»	—	—	Tafalla....	Juguetes...	38	—	3 05	—	—	—	—	»	38	—	3 80
26	Sevilla-Córdoba.....	841	»	—	—	Toro.....	Tejidos....	40	—	3 46	—	—	—	—	»	40	—	4 32
27	Alcázar-Madrid.....	873	»	—	—	Zamora....	Géneros de p.	16	—	1 73	—	—	—	—	»	16	—	4 32
28	Villalba-Segovia-Med. del Campo.	860	»	—	—	Salamanca..	Calzado....	24	—	2 28	—	—	—	—	»	24	—	3 80
29	—	816	»	—	—	Cantalapied.	Chocolate..	12	—	1 73	—	—	—	—	»	12	—	4 32
30	—	800	»	—	—	Nava del Rey	Dulces.....	7	—	1 31	—	—	—	—	»	7	—	4 32
31	Huelva-Sevilla-Córdoba.....	1.250	»	Huelva...	Bilbao.....	Vinos embot.	26	—	2 28	2 28	Huelva.	—	683	»	26	—	3 80	
32	—	1.210	»	—	—	Orduña....	Aguardts. id.	32	—	3 05	—	—	—	—	»	32	—	3 80
33	Alcázar-Madrid-Medina.....	1.026	»	—	—	Villaquirán.	Licores....	39	—	3 05	—	—	—	—	»	39	—	3 80
34	—	1.056	»	—	—	Burgos.....	Cacao.....	17	—	1 52	—	—	—	—	»	17	Especial T 2.	3 05
35	Venta de Baños-Miranda de Ebro.	1.307	»	—	—	S. Sebastián.	Café.....	25	—	2 28	—	—	—	—	»	25	—	3 05
36	—	1.313	»	—	—	Pasajes....	Quincalla..	13	—	1 73	—	—	—	—	»	13	Especial A 10	4 20
37	—	1.314	»	—	—	Lezo-Rent.ª	Cristal....	15	—	1 52	—	—	—	—	»	15	Especial 16..	3 80
38	—	935	»	—	—	Valladolid..	Ferretería..	28	—	2 59	—	—	—	—	»	28	—	4 32
39	—	1.147	»	—	—	Bárcena....	Lampareria..	19	—	1 73	—	—	—	—	»	19	—	4 32
40	—	1.016	»	—	—	Frómista...	Bisutería...	20	—	1 73	—	—	—	—	»	20	—	4 32
41	Cádiz-Emp. de Sevilla-Córdoba..	1.370	»	Cádiz....	Hendaya...	Paños.....	14	—	1 73	1 73	Cádiz..	—	727	»	14	N M A 5....	4 20	
42	—	1.368	»	—	—	Irún.....	Paquetería..	18	—	1 73	—	—	—	—	»	18	—	4 20
43	Alc.-Mad.-M. del C.-Vta. Baños..	1.014	»	—	—	Salamanca..	Chocolate..	19	—	1 73	—	—	—	—	»	19	—	4 20
44	—	1.027	»	—	—	Zamora....	Dulces.....	21	—	2 59	—	—	—	—	»	21	—	4 20
45	—	1.027	»	—	—	Palencia....	Café.....	33	—	3 05	—	—	—	—	»	33	—	3 67
46	—	1.158	»	—	—	Reinosa....	Sedería....	31	—	3 46	—	—	—	—	»	31	Especial 16..	4 32
47	Cádiz-Empalme Sevilla-Córdoba.	1.134	»	—	—	Castejón...	Zapatillas..	37	—	3 05	—	—	—	—	»	37	—	3 80
48	—	1.221	»	—	—	Pamplona..	Drogas finas.	11	—	1 73	—	—	—	—	»	11	N M A 5....	3 67
49	Alcázar-Madrid-Casetas-Castejón	1.117	»	—	—	Tudela.....	Esencias....	9	—	1 31	—	—	—	—	»	9	—	4 20
50	—	1.178	»	—	—	Tafalla....	Galletas....	35	—	3 05	—	—	—	—	»	35	—	3 67

ANORMALIDADES FERROVIARIAS

Cuadro 3.º

De las mercancías importadas á MADRID por las líneas de Silla, Benifayó, Játiva, Almansa y Albacete.

N.º de orden.	DEMOSTRACIÓN										COMPARACIÓN							
	VÍA QUE SIGUE LA MERCANCÍA	Kilómt.s que recorre.	Velocidad.	ESTACIONES		MERCANCÍA	PESO — Kilos.	TARIFA que debe aplicarse.	PORTES cobrados. — Ptas. Cts.		ESTACIONES		Kilómt.s que recorre.	Velocidad.	PESO — Kilos.	TARIFA que debe aplicarse.	PORTES cobrados. — Ptas. Cts.	
				De procedencia	De destino ó VICEVERSA				De procedenc.	De destino ó VICEVERSA								
1	Silla-La Encina.	893	P.	Silla.	Bribiesca.	Cacahuet.	1.000	Espec. n.º 17	65	20	Silla. ..	Madrid.	487	P.	1.000	V M 1 y Gen.	70	82
2	Alcázar-Madrid.	935	»	—	Miranda.	Muebles.	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	100	30
3	Villalba-Medina.	955	»	—	Nanclares. ...	Perfumería. ..	»	—	76	22	—	—	—	»	—	—	100	30
4	Miranda de Ebro.	1.010	»	—	Olazagutia. ..	Quincalla.	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	100	30
5	—	1.011	»	—	Alsásua.	Peletería.	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	93	05
6	Benifayó-La Encina.	593	»	Benifayó.	Avila.	Almendras. ..	»	—	76	22	Benif. ..	—	469	»	—	—	71	82
7	Alcázar.	644	»	—	Arévalo.	Alfombras. ...	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	95	71
8	Madrid.	673	»	—	Medina.	Dulces.	»	—	76	22	—	—	—	»	—	—	93	05
9	Villalba-Medina.	682	»	—	Pozáldez.	Impresos.	»	—	76	22	—	—	—	»	—	—	86	65
10	—	702	»	—	Viana.	Librería.	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	100	30
11	Játiva.	729	»	Játiva.	Palencia.	Licores.	»	—	76	22	Játiva. ..	—	435	»	—	—	85	22
12	La Encina.	981	»	—	Osorno.	Chocolates. ..	»	—	65	20	—	—	—	»	—	—	85	22
13	Alcázar-Madrid.	803	»	—	Herrera.	Pasamanería. ..	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	100	30
14	Villalba-Medina.	809	»	—	Alar.	Pimentón. ...	»	—	65	20	—	—	—	»	—	—	64	22
15	Venta de Baños-Palencia.	840	»	—	Mataporquer.	Juguetes.	»	—	76	22	—	—	—	»	—	—	93	05
16	Almansa.	766	»	Almansa. ..	Castejón.	Calzado.	»	Id. n.º 16.	76	22	Alman. ..	—	359	»	—	Espec. n.º 16	76	22
17	Alcázar.	810	»	—	Tafalla.	Mantas.	»	—	86	72	—	—	—	»	—	General.	66	04
18	Madrid-Casetas.	749	»	—	Tudela.	Tejidos.	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	66	04
19	Castejón.	772	»	—	Alfaro.	Embutidos. ..	»	—	76	22	—	—	—	»	—	Espec. n.º 10	52	60
20	—	843	»	—	Logroño.	Jarabes.	»	—	65	20	—	—	—	»	—	Id. n.º 16.	65	20
21	Albacete-Alcázar.	556	»	Albacete. ..	Dueñas.	Bizcochos. ...	22	—	2	28	Albac. ..	—	279	»	22	General.	3	28
22	Madrid-Villalba.	583	»	—	Torquemada.	Pasta sopa. ..	16	—	1	52	—	—	—	»	16	—	2	20
23	Medina.	617	»	—	Villaquirán. ..	Azúcar.	9	—	1	31	—	—	—	»	9	—	2	20
24	Venta de Baños.	647	»	—	Burgos.	Café.	13	—	1	52	—	—	—	»	13	—	2	56

ANORMALIDADES FERROVIARIAS

Cuadro 4.º

De las mercancías importadas á MADRID por las líneas de Badajoz, Mérida, Belmez, Cazalla y Cáceres.

N.º de orden.	DEMOSTRACIÓN							COMPARACIÓN										
	VÍA QUE SIGUE LA MERCANCÍA	Kilómt.s que recorre.	Velocidad	ESTACIONES		MERCANCÍA	PESO — Kilos.	TARIFA que debe aplicarse.	PORTES cobrados. — Plas. Cts.		ESTACIONES		Kilómt.s que recorre.	Velocidad	PESO — Kilos.	TARIFA que debe aplicarse.	PORTES cobrados. — Plas. Cts.	
				De procedencia	De destino				De procedenc.	De destino	De procedenc.	De destino						
1	Badajoz-Madrid	757	P.	Badajoz.	Valladolid.	Calzado....	1.000	Espec. n.º 16	76	22	Badaj.	Madrid.	510	P.	1.000	General....	73	72
2	Badajoz-Ciudad-Real	793	»	—	V. de Baños.	Dulces....	»	—	86	72	—	—	—	»	—	Espec. n.º 16	86	72
3	Madrid	878	»	—	Burgos....	Chocolates..	»	—	86	72	—	—	—	»	—	General....	73	72
4	Villalba	1.000	»	—	Vitoria....	Juguetes...	»	—	76	22	—	—	—	»	—	Espec. n.º 16	76	22
5	Medina al destino	1.043	»	—	Alsásua....	Impresos....	»	—	76	22	—	—	—	»	—	—	76	22
6	—	745	»	Mérida..	Palencia...	Librería....	»	—	86	72	Mérida.	—	451	»	—	General....	77	05
7	Mérida-Ciudad-Real	797	»	—	Osorno....	Muebles....	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	77	05
8	Madrid-Villalba	825	»	—	Alar....	Espejos....	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	77	05
9	Medina	876	»	—	Reinosa....	Peinetería..	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	77	05
10	Venta de Baños al destino	936	»	—	Torrelavega.	Obj. escritor.	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	77	05
11	Belmez-Ciudad-Real	783	»	Belmez..	Tudela....	Pelería....	»	—	86	72	Belmez	—	393	»	—	—	67	15
12	Madrid	800	»	—	Castejón....	Jarabes....	»	—	65	20	—	—	—	»	—	—	67	15
13	Casetas	877	»	—	Logroño....	Cartón fino..	»	—	76	22	—	—	—	»	—	—	67	15
14	Castejón al destino	844	»	—	Tafalla....	Cestería fina.	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	56	83
15	—	887	»	—	Pamplona..	Hilos tod. cl.	»	—	76	22	—	—	—	»	—	—	56	83
16	Cazalla-Mérida	672	»	Cazalla..	Astorga....	Licóres....	12	Id. NMCn.º 3	1	52	Cazalla.	—	607	»	12	Espec. n.º 16	3	80
17	Aljucén-Cáceres	859	»	—	Monforte...	Aguardientes	9	—	1	31	—	—	—	»	9	Id. n.º 10...	2	62
18	Arroyo-Plasencia	930	»	—	Lugo....	Aceitunas...	22	—	3	15	—	—	—	»	22	—	3	67
19	Astorga al destino	1.023	»	—	Betanzos...	Legumbres..	17	—	1	80	—	—	—	»	17	—	2	62
20	—	1.045	»	—	Coruña....	Embutidos..	10	—	1	31	—	—	—	»	10	—	2	62
21	Cáceres-Arroyo	443	»	Cáceres..	Astorga....	Cafés....	1.000	—	76	22	Cáceres	—	348	»	1.000	General....	78	24
22	Plasencia-Astorga	495	»	—	León....	Cacaos....	»	—	76	22	—	—	—	»	—	—	78	24
23	León al destino	616	»	—	Mieres....	Vinos embot.	»	—	76	22	—	—	—	»	—	—	78	24
24	—	635	»	—	Oviedo....	Frutas fresc.	»	—	76	22	—	—	—	»	—	—	78	24
25	—	666	»	—	Gijón....	Quincalla...	»	—	86	72	—	—	—	»	—	—	87	93

ANORMALIDADES

De las mercancías importadas á MADRID por las

DEMOSTRACIÓN						
N.º de orden.	VÍA QUE SIGUE LA MERCANCÍA	Kilómt. s que recorre.	Velocidad.	ESTACIONES		MERCANCÍA
				De procedencia	De destino Ó VICEVERSA	
1	León-Palencia-Venta de Baños..	547	P.	Oviedo...	Madrid.....	Dulces.....
2	Medina-Villalba-Madrid.....	—	»	—	—	Chocolates..
3	Lugo-Palencia-Venta de Baños..	716	»	Lugo...	—	Impresos....
4	Medina-Villalba-Madrid.....	—	»	—	—	Quesos.....
5	Torrelavega-Venta de Baños....	475	»	Torrelav. ^a	—	Pasamanería.
6	Medina-Villalba-Madrid.....	—	»	—	—	Sombrillas.
7	Miranda-Medina.....	511	»	Orduña..	—	Latón labrado
8	Villalba-Madrid.....	—	»	—	—	Fundición moldeada
9	Irún-Medina.....	626	»	Irún.....	—	Porcelana...
10	Villalba-Madrid.....	—	»	—	—	Papel pintado
11	Logroño-Castejón.....	484	»	Logroño..	—	Vinos embotellados
12	Casetas-Madrid.....	—	»	—	—	Chorizos....
13	Pamplona-Castejón.....	494	»	Pamplona	—	Cafés.....
14	Casetas-Madrid.....	—	»	—	—	Cacaos.....
15	Barcelona-Reus.....	679	»	Barcelona	—	Quincalla....
16	Caspe-Zaragoza.....	—	»	—	—	Tejidos.....
17	Madrid.....	—	»	—	—	Mercería....
18	Gerona-Barcelona-Reus.....	779	»	Gerona...	—	Librería....
19	Zaragoza-Madrid.....	—	»	—	—	Pianos.....
20	Tarragona-Reus-Lérida.....	631	»	Tarrag. ^a .	—	Salchichones
21	Zaragoza-Madrid.....	—	»	—	—	Jamones....
22	—	341	»	Zaragoza.	—	Espejos....
23	—	—	»	—	—	Bastones....
24	Lérida-Barcelona-Zaragoza.....	720	»	Badalona.	—	Licores.....
25	Arrabal-Madrid.....	720	»	—	—	Perfumería..

FERROVIARIAS

líneas del Norte y Cataluña, Andalucía y Extremadura.

Cuadro 5.º

COMPARACIÓN									
PESO — Kilos.	TARIFA que debe aplicarse.	PORTES cobrados. — Plas. Cts.	ESTACIONES		Kilómt. s que recorre.	Velocidad.	PESO — Kilos.	TARIFA que debe aplicarse.	PORTES cobrados. — Plas. Cts.
			De procedenc	De destino Ó VICEVERSA					
1.000	N M C n.º 3..	86 72	Oviedo.	Córdoba	999	P.	1.000	N M C n.º 3..	86 72
—	—	86 72	—	—	—	»	—	—	86 72
—	—	94 60	Lugo...	Badajoz	726	»	—	—	94 60
—	T N n.º 1....	75 70	—	—	—	»	—	—	94 60
—	Espec. n.º 16.	86 72	Torrelavega.	Antequera.	1.047	»	—	Espec. n.º 16	86 72
—	—	86 72	—	—	—	»	—	—	86 72
—	—	76 22	Orduña.	Granada..	1.190	»	—	—	76 22
—	—	65 20	—	—	—	»	—	—	65 20
—	—	76 22	Irún....	Belmez.	1.029	»	—	—	76 22
—	Idem n.º 2...	77 80	—	—	—	»	—	—	86 72
—	G y B M N A 1	85 62	Logroño	Jerez...	1.168	»	—	—	76 22
—	—	83 42	—	—	—	»	—	—	65 20
—	—	79 87	Pamplona..	Mérida..	945	»	—	—	76 22
—	—	79 87	—	—	—	»	—	—	76 22
—	—	94 60	Barcelona..	Murcia..	736	»	—	N M n.º 21..	37 90
—	B M N n.º 3..	90 40	—	—	—	»	—	—	37 90
—	B M N A n.º 1	105 10	—	—	—	»	—	—	37 90
—	—	107 20	Gerona.	Utrera.	1.279	»	—	N M A n.º 5.	87 25
—	—	107 20	—	—	—	»	—	—	87 25
—	—	94 60	Tarragona.	Cáceres.	1.082	»	—	N M n.º 21...	92 50
—	—	84 10	—	—	—	»	—	—	82 »
—	—	69 40	Zaragoza..	Puerto Real	1.043	»	—	N M A n.º 5..	84 10
—	—	69 40	—	—	—	»	—	—	84 10
—	—	96 70	Badalona..	Sevilla..	1.157	»	—	N M n.º 21..	57 85
—	—	107 20	—	—	—	»	—	—	64 15

ANORMALIDADES FERROVIARIAS

Cuadro 6.^o

De las mercancías importadas á MADRID por

las líneas de Valencia, Galicia y Norte.

DEMOSTRACIÓN						COMPARACIÓN										
N.º de orden.	VÍA QUE SIGUE LA MERCANCÍA	Kilómt. ^s que recorre.	Velocidad.	ESTACIONES		MERCANCÍA	PESO — Kilos.	TARIFA que debe aplicarse.	PORTES cobrados. — Plas. Cts.	ESTACIONES		Kilómt. ^s que recorre.	Velocidad.	PESO — Kilos.	TARIFA que debe aplicarse.	PORTES cobrados. — Plas. Cts.
				De procedencia	De destino					De procedenc.	De destino					
				Ó VICEVERSA						Ó VICEVERSA						
1	Encina-Madrid-Venta de Baños..	1.063	P.	Utiel...	Torrelavega.	Vino.....	8.000	N M n.º 19..	478 06	Utiel... Madrid.	578	P.	8.000	GVM 1 y E 36	484 78	
2	Palencia-León.....	1.123	»	Requena.	Oviedo.....	—	8.000	—	470 08	Requen. —	566	»	8.000	—	469 66	
3	Alcázar-Madrid..	1.151	»	Novelda..	Lugo.....	—	8.000	—	495 70	Noveld. Vallad..	672	»	8.000	Espec. n.º 16	520 90	
4	Venta de Baños-Palencia	1.239	»	Monóvar..	Betanzós....	—	8.000	—	504 10	Monóv. Zamora	714	»	8.000	—	520 90	
5	Alcázar-La Encina.....	666	»	Manzanares..	Tarragona...	—	8.000	B M N n.º 1.	336 10	Manz. Madrid.	198	»	8.000	General.	228 75	
6	Valencia-Tarragona.....	801	»	Valdep...	Barcelona...	—	8.000	—	336 10	Valdep. —	225	»	8.000	—	259 91	
7	Medina Cáceres-E. de Sevilla. . .	978	»	Palencia..	Jeréz.....	Cereales.....	10.000	X n.º 9.....	390 10	Palenc. —	284	»	10.000	Espec. n.º 8	210 10	
8	Madrid-La Encina-Játiva.	867	»	Burgos...	Alcoy.....	—	10.000	—	390 10	Burgos. —	358	»	10.000	—	230 10	
9	Medina-Valladolid-Ariza.....	850	»	Salamanc.	Barcelona...	—	10.000	B M N n.º 2.	380 10	Vallad. —	237	»	10.000	—	200 10	
10	Zaragoza-Barcelona.	829	»	Valladolid	Gerona.....	—	10.000	—	350 10	Salam.. —	271	»	10.000	NMS n.º 2..	275 10	

NOTA. Las tarifas especiales números 16 y 17 fueron puestas en vigor en el mes de Diciembre de 1883, y, por consiguiente, con anterioridad á la Real orden de 1.º de Febrero de 1887, que en su regla 2.ª dice que las Compañías de ferrocarriles podrán formar tarifas especiales entre distintos puntos, pero teniendo en cuenta que en la misma dirección y por un menor recorrido no podrá cobrarse mayor cantidad, circunstancia que no ocurre en el caso presente.

La misma Real orden dice en su regla 5.ª que al establecer las Empresas tarifas especiales con destino á los puertos nacionales ó combinadas con ferrocarriles ex-

tranjeros, el Ministro de Fomento examinará las ventajas que de su aplicación obtendrán determinadas localidades y los perjuicios que puedan irrogarse á otras, con el fin de que no se autorice el planteamiento de las tarifas de esta clase, si los perjuicios que producen á los intereses generales del país son mayores que los beneficios para estos mismos intereses.

En el caso que nos ocupa está plenamente demostrado que los perjuicios han de ser mucho mayores que los beneficios, dada la importancia del Comercio de esta Corte, que es mucho mayor que la de todas las poblaciones reunidas.

COMPARACIÓN

PORTES	TARIFA	PESO	ESTACIONES			PORTES	TARIFA	PESO
			De	Para	De			
178 00	X N n.º 10	2.000	Madrid	Madrid	178 00	X N n.º 10	2.000	
170 00	—	2.000	—	—	170 00	—	2.000	
162 70	—	2.000	—	—	162 70	—	2.000	
104 10	—	2.000	—	—	104 10	—	2.000	
102 75	General	2.000	—	—	102 75	General	2.000	
130 10	—	2.000	—	—	130 10	—	2.000	
130 10	—	10.000	—	—	130 10	—	10.000	
130 10	—	10.000	—	—	130 10	—	10.000	
130 10	—	10.000	—	—	130 10	—	10.000	
130 10	—	10.000	—	—	130 10	—	10.000	

En el caso que nos ocupa este planteamiento demuestra que los portajes han de ser mucho mayores que los beneficios, dada la importancia del transporte de este fardo, que es mucho mayor que la de todas las mercancías juntas.

los beneficios por estas mismas mercancías.

los portajes que producen a los intereses generales del país son mayores que los beneficios de las mercancías de este género.

con el fin de que no se entorpezca el funcionamiento de las tarifas de este género.

entendamos beneficios y los portajes que pueden producir a estas mercancías.

transfijos, el Ministro de Fomento examinará las tarifas que se refieren a este género.

Casos prácticos de las anomalías que apuntamos, además de las indicadas en los cuadros adjuntos.

Primer caso. Una expedición compuesta de 17 kilos de pasas, facturada en pequeña velocidad en la estación de Silla para la de Torrelavega, á la cual debe aplicarse la tarifa más económica, de conformidad con lo dispuesto en el art. 351 del Código de Comercio, debe pagar la siguiente cantidad.

La tarifa más económica para este caso es la N. M. V. núm. 1 ó especial núm. 17, la cual tiene clasificadas las pasas en 3.ª clase, al precio de 62 pesetas la tonelada, desde la estación de Silla á la de Santander, y aunque en ella no figura la de Torrelavega, puede aplicarse este precio por hallarse comprendida Torrelavega entre Reinosa y Santander, ambas estaciones de una misma línea, requisito que exige la nota primera de las condiciones de aplicación de esta tarifa.

Los 17 kilos pagan como dos fracciones de 10, ó sean 20 kilos.

DEMOSTRACIÓN

Precio de la tonelada, pesetas.....	62,00	
Kilos que se transportan.....	20,00	
Kilómetros que recorre, 963	} Operación y portes.....	1,24
		{ 5 por 100 para el Tesoro...
<i>Total, pesetas.....</i>		<u>1,30</u>

Esta es la cantidad total que habría de satisfacer la expedición anterior en su transporte por ferrocarriles.

Otra expedición, compuesta también de 17 kilos pasas y procedente de Silla para Madrid en pequeña velocidad, facturada por la tarifa más económica, que es en este caso la especial V. M. núm. 1, 2.ª clase, á 45 pesetas la tonelada hasta Alcázar, *más la general desde dicho punto á Madrid á 23,35 pesetas (1)*, hacen un total la tonelada de 67,35 pesetas.

(1) |||||Aún se aplican las tarifas generales para la mayoría de las mercancías que se transportan entre Madrid y el centro de la Península ó viceversa, que después de ellas son las que sirvieron de base para el Proyecto de ferrocarriles cuando se empezó la explotación de los mismos!!!!

DEMOSTRACIÓN

Precio de la tonelada, pesetas.....	67,35
Los kilos que se transportan son 17, pero como tienen que pagar como 50, resulta lo siguiente:	
	67,35
Kilómetros que recorre..... 478 ×	50
	<u>3,3675</u>
Impuesto del 5 por 100 para el Tesoro.....	0,17
<i>Total, pesetas.....</i>	<u>3,53</u>

Esta es la cantidad total que habría de satisfacer en su transporte por ferrocarriles.

COMPARACIÓN

Recorrido de Silla á Torrelavega, kilómetros.....	963
Idem de id. á Madrid.....	478
<i>Menor recorrido á Madrid, kilómetros ...</i>	<u>485</u>
Precio del transporte de los 17 kilos pasas de Silla á Madrid, pesetas.....	3,53
Idem del transporte de los 17 kilos pasas de Silla á Torrelavega.....	1,30
<i>Cantidad mayor que paga Madrid, ptas..</i>	<u>2,23</u>

Conviene fijar la atención que la tarifa más baja para Madrid es de 67,35 pesetas tonelada, y para el caso expuesto, de 62 pesetas, no obstante la diferencia de recorrido de 485 km. más.

Segundo caso. Una expedición compuesta de 1.000 kilos aceitunas desde Dos Hermanas á Madrid, facturada en pequeña velocidad por la tarifa más económica, pagaría de portes lo siguiente:

Tarifa especial N. M. A. núm. 5, á 70 pesetas tonelada.

DEMOSTRACIÓN

Los 1 000 kilos aceitunas pagan de portes, pesetas.....	70,00
Impuesto del 5 por 100 para el Tesoro.....	3,50
Sello de cobranza.....	0,10
<i>Total, pesetas.....</i>	<u>73,60</u>

Kilómetros que recorre, 588.

Otra expedición, también compuesta de 1.000 kilos aceitunas, desde Dos Hermanas á Zaragoza, facturada en pequeña velocidad por la tarifa más económica, pagaría de portes lo siguiente:
Tarifa especial N. M. A. núm. 5, á 70 pesetas tonelada.

DEMOSTRACIÓN

Los 1.000 kilos aceitunas pagan de portes, pesetas.....	70,00
Impuesto del 5 por 100 para el Tesoro.....	3,50
Sello de cobranza.....	0,10
<i>Total, pesetas.....</i>	<u>73,60</u>

Kilómetros que recorre, 929.

COMPARACIÓN

Recorrido de Dos Hermanas á Zaragoza, kilómetros....	929
Idem de id. á Madrid.....	588
<i>Menor recorrido á Madrid, kilómetros....</i>	<u>341</u>
Precio de los 1.000 kilos aceitunas de Dos Hermanas á Zaragoza, pesetas.....	73,60
Idem de los 1.000 kilos aceitunas de Dos Hermanas á Madrid.....	<u>73,60</u>

Como se vé por la demostración anterior, el precio de la tonelada de aceitunas paga de portes lo mismo á Zaragoza que á Madrid, á pesar de hacer un recorrido menor á esta Corte de 341 kilómetros.

Esta anormalidad es debida á que las Empresas ferroviarias, en virtud de lo dispuesto en la *Real orden de 12 de Noviembre de 1907*, no quieren sumar la tarifa general desde Dos Hermanas al empalme de Sevilla con la tarifa especial T. núm. 2 desde dicho punto á Madrid, que pagaría entonces la tonelada aceitunas 64,41 pesetas, y, por consiguiente, 9,19 pesetas menos en cada tonelada; por eso pedimos la anulación de esa Real orden dictada por el Sr. Besada, de tan funestas consecuencias para todo el Comercio de la Nación.

Tercer caso. Una expedición con peso de 10 kilos turrón, facturada en Villena para Reinosa en pequeña velocidad con arreglo á la tarifa más económica, que es la N. M. A. núm. 1, á 82,50 pesetas tonelada, paga de portes al ferrocarril lo siguiente:

DEMOSTRACIÓN

Los 10 kilos turrón pagan por portes, pesetas.....	1,25
Impuesto del 50 por 100 para el Tesoro.....	0,06
<i>Total, pesetas.....</i>	<u>1,31</u>

Recorrido, 822 kilómetros.

Esta sería la cantidad total que se debería satisfacer por su transporte.

Otra expedición, compuesta también de 10 kilos turrón, de Villena para Madrid, facturada en pequeña velocidad con arreglo á la tarifa más económica, que *es la general*, á 69,47 pesetas la tonelada, pagaría lo siguiente :

Demostración: Los 10 kilos turrón en este caso tendrían que satisfacer por portes *lo mismo que si se tratara de un peso de 50*, que es el mínimun de kilos que faculta la tarifa de Madrid, mientras que la aplicable á Reinosa su mínimun son 10 kilos.

Precio de la tonelada, pesetas.....	69,47
50 kilos turrón.....	<u>50</u>
Portes.....	3,4735
Impuesto del 5 por 100 para el Tesoro.....	0,17
<i>Total, pesetas.....</i>	<u>3,64</u>

Recorrido, 397 kilómetros.

Esta sería la cantidad que habría de satisfacer la expedición que nos ocupa.

COMPARACIÓN

Recorrido de Villena á Reinosa, kilómetros.....	922
Idem de íd. á Madrid.....	<u>397</u>
<i>Menor recorrido á Madrid, kilómetros....</i>	<u>425</u>

Precio del transporte de 10 kilos turrón desde Villena á Madrid, pesetas.....	3,64
Idem del íd. de 10 kilos turrón desde Villena á Reinosa.	<u>1,31</u>
<i>Cantidad mayor que paga Madrid, ptas..</i>	<u>2,33</u>

A pesar de recorrer mucho menos de la mitad, ó sean 525 km.

Cuarto caso. Una expedición compuesta de 10.000 kilos trigo, facturada en pequeña velocidad en Salamanca para Monóvar con arreglo á la tarifa más económica, que es la X9, pagaría de portes lo siguiente:

Tarifa X 9, á 36 pesetas la tonelada.

Los 10.000 kilos pagarían por portes, pesetas	360,00
(Se halla esta mercancía exenta del impuesto del 5 por 100 para el Tesoro por ley de 6 de Diciembre de 1904.)	
Sello de cobranza... ..	0,10
<u>Total, pesetas.</u>	<u>360,10</u>

Kilómetros que recorre, 701.

Otra expedición, también con 10.000 kilos trigo, facturada en Salamanca para Madrid en pequeña velocidad por la tarifa más económica, que es la N. M. S. núm. 2, á 27,50 pesetas la tonelada, debe pagar lo siguiente:

Tarifa N. M. S. núm. 2, á 27,50 pesetas tonelada.

Los 10.000 kilos pagarían por portes, pesetas	275,00
(No tiene Tesoro.)	
Sello de cobranza.....	0,10
<u>Total, pesetas.....</u>	<u>275,10</u>

Kilómetros que recorre, 271.

COMPARACIÓN

Recorrido de Salamanca á Monóvar, kilómetros.....	701
Idem de id. á Madrid.....	271
<u>Menor recorrido á Madrid, kilómetros....</u>	<u>430</u>
Precio del transporte de los 10.000 kilos desde Salamanca á Monóvar, pesetas.....	360,10
Idem del transporte de los 10.000 kilos desde Salamanca á Madrid.....	275,10
<u>Menor cantidad que paga Madrid, ptas...</u>	<u>85,00</u>

A pesar de hacer un recorrido de 430 kilómetros menos, casi una tercera parte que á Monóvar, sin duda por tratarse del alimento esencial para la vida, se coloca á la Capital de la Nación en las peores condiciones.

Quinto caso. Una expedición compuesta de 1.000 kilos tejidos desde Barcelona á Murcia, facturada en pequeña velocidad por la tarifa más económica, pagaría por portes lo siguiente:

Tarifa N. M. núm. 21, ampliación, á 36 pesetas tonelada.

DEMOSTRACIÓN

Los 1.000 kilos tejidos pagan de portes, pesetas	36 00
Impuesto del 5 por 100 para el Tesoro	1,80
Sello de cobranza	0,10

Total, pesetas..... 37,90

Kilómetros que recorre, 736.

Otra expedición, compuesta también de 1.000 kilos tejidos desde Barcelona á Madrid, facturada en pequeña velocidad por la tarifa más económica, pagaría por portes lo siguiente:

Tarifa B. M. N. núm. 3, á 86 pesetas tonelada.

Los 1.000 kilos tejidos pagan de portes, pesetas	86,00
Impuesto del 5 por 100 para el Tesoro...	4,30
Sello de cobranza.....	0,10

Total, pesetas 90,40

Kilómetros que recorre, 679.

COMPARACIÓN

Recorrido de Barcelona á Murcia, kilómetros.....	736
Idem de id. á Madrid	679

Menor recorrido á Madrid, kilómetros.... 57

Precio del transporte de los 1.000 kilos desde Barcelona á Madrid, pesetas.	90,40
Idem del transporte de los 1.000 kilos desde Barcelona á Murcia.....	37,90

Cantidad mayor que paga Madrid, ptas... 52,50

Véase, pues, la manera que tienen las Compañías de favorecer al Comercio madrileño; pues en este caso exceden los portes á más del doble, á pesar de su menor recorrido.

Sexto caso. Una expedición compuesta de 8.000 kilos vino en pipas, facturada en Madrid-Atocha para Gerona por la tarifa más económica, pagaría por portes lo siguiente:

Tarifa B. M. N. núm. 1, á 38,50 pesetas la tonelada.

DEMOSTRACIÓN

Los 8.000 kilos vino pagan de portes, pesetas	308,00
Impuesto del 5 por 100 para el Tesoro	15,40
Sello de cobranza.....	0,10

Total, pesetas..... 323,50

Kilómetros que recorre, 779.

Otra expedición, también compuesta de 8.000 kilos vino en pipas de Gerona á Madrid-Atocha, facturada en pequeña velocidad por la tarifa más económica, pagaría por portes lo siguiente:

Tarifa B. M. N. A. núm. 1, á 72 pesetas la tonelada.

Los 8.000 kilos vino pagan de portes, pesetas.....	576,00
Impuesto del 5 por 100 para el Tesoro.....	28,80
Sello de cobranza	0,10
<i>Total, pesetas</i>	<u>604,90</u>

Kilómetros que recorre, 779.

COMPARACIÓN

El recorrido es el mismo.

Precio del transporte de los 8.000 kilos vino facturados en Gerona para Madrid-Atocha, pesetas.....	604,90
Idem del transporte de los 8.000 kilos vino facturados en Madrid-Atocha para Gerona.....	323,50

Cantidad mayor que paga la expedición dirigida desde Gerona á Madrid, ptas.... 281,40

Esta diferencia tan notable es debida a que la tarifa B. M. N. núm. 1, tiene el precio de 38,50 pesetas la tonelada para el vino que se facture en la estación de Madrid-Atocha con destino á la de Gerona, cuyo precio está señalado en la tarifa *sin reciprocidad*, motivo del por qué á las expediciones de vino que facturen en la estación de Gerona con destino á la de Madrid-Atocha no se las puede aplicar dicho precio, *teniendo que pagar el de 72 pesetas la tonelada*, que indica la tarifa B. M. N. A. núm. 1, que es la más económica. Sin comentarios. También aquí se ve cómo se beneficia al Comercio de Madrid.

Séptimo caso. Una expedición compuesta de 1.000 kilos quincalla desde Barcelona á Lugo en pequeña velocidad, facturada por la tarifa más económica, pagaría por portes lo siguiente:

Tarifa N. M. núm. 21, á 71 pesetas la tonelada.

DEMOSTRACIÓN

Los 1.000 kilos de quincalla pagan de portes, pesetas....	71,00
Impuesto del 5 por 100 para el Tesoro.....	3,55
Sello de cobranza.....	0,10
<i>Total, pesetas</i>	<u>74,65</u>

Kilómetros que recorre, 1.223.

Otra expedición, también de 1.000 kilos quincalla desde Barcelona á Madrid, facturada en pequeña velocidad por la tarifa más económica, pagaría por portes lo siguiente:

Tarifa B. M. N. A. núm. 1, á 90 pesetas la tonelada.

Los 1.000 kilos quincalla pagan de portes, pesetas.....	90,00
Impuesto del 5 por 100 para el Tesoro.....	4,50
Sello de cobranza.....	0,10
<i>Total, pesetas.....</i>	<u>94,60</u>

Kilómetros que recorre, 679.

COMPARACIÓN

Recorrido desde Barcelona á Lugo, kilómetros.....	1.223
Idem id. id. á Madrid.....	<u>679</u>
<i>Menor recorrido á Madrid, kilómetros....</i>	<u>544</u>
Portes de los 1.000 kilos quincalla desde Barcelona á Madrid, pesetas.....	94,60
Idem de los 1.000 kilos quincalla desde Barcelona á Lugo.....	<u>74,65</u>
<i>Mayor cantidad que paga Madrid, ptas..</i>	<u>19,95</u>

Como se demuestra con los hechos anteriores, la expedición destinada á Madrid paga 19,95 pesetas más de portes que la de Lugo, á pesar de hacer ésta un recorrido mayor de 544 kilómetros.

Octavo caso. Una expedición compuesta de un vagón con 10.000 kilos harina, desde León á Sabadell, facturada en pequeña velocidad con arreglo á la tarifa más económica pagaría de portes al ferrocarril lo siguiente:

Tarifa especial N. B. núm. 5, á 36 pesetas la tonelada.

DEMOSTRACIÓN

Los 10.000 kilos harina pagan de portes.....	360,00
(Carece del impuesto del Tesoro.)	
Sello de cobranza.....	0,10
<i>Total, pesetas.....</i>	<u>360,10</u>

Kilómetros que recorre, 891.

Otra expedición, también compuesta de un vagón de harina con 10.000 kilos, desde León á Madrid, facturada en pequeña velocidad por la tarifa más económica, pagaría de portes lo siguiente:

Tarifa especial núm. 8, á pesetas 30,20 la tonelada.

DEMOSTRACIÓN

Los 10.000 kilos harina pagan de portes, pesetas	302,00
(Carece de impuesto para el Tesoro.)	
Sello de cobranza.....	0,10
<i>Total, pesetas</i>	<u>302,10</u>

Kilómetros que recorre, 407.

COMPARACIÓN

Recorrido desde León á Sabadell, kilómetros.....	891
Idem id. id. á Madrid.....	407
<i>Menor recorrido á Madrid, kilómetros</i>	<u>484</u>
Portes de los 10.000 kilos harina desde León á Sabadell, pesetas.....	360,10
Idem de los 10.000 kilos harina desde León á Madrid....	302,10
<i>Menor cantidad que paga Madrid, ptas...</i>	<u>58,00</u>

Como se ve por los ejemplos anteriores, la plaza de Madrid, recorriendo el vagón de harina 484 kilómetros menos que á Sabadell, existe sólo una diferencia en los portes de 58,00 pesetas, cantidad muy insignificante si se tiene en cuenta la menor distancia que hay desde León á esta Corte con relación á la de Sabadell. ¿Por qué, con un recorrido menor de la mitad, pagan tanto las harinas facturadas á Madrid como las destinadas al límite de la Península? *Sencillamente porque Madrid carece de tarifas económicas, y esto ni es justo ni puede continuar así.*

Noveno caso. Una expedición compuesta de un vagón de lana de todas clases con 4.000 kilos, desde Zafra á Barcelona, facturada en pequeña velocidad por la tarifa más económica, pagaría por portes al ferrocarril lo siguiente:

Tarifa especial N. M. núm. 21, á 62 pesetas tonelada

DEMOSTRACIÓN

Los 4.000 kilos de lana pagan de portes, pesetas.....	248,00
Impuesto del 5 por 100 para el Tesoro.....	12,40
Sello de cobranza.....	0,10
<i>Total, pesetas</i>	<u>260,50</u>

Kilómetros que recorre, 1.182.

Otra expedición, también compuesta de un vagón lana de todas clases con 4.000 kilos, desde Zafra á Madrid, facturada en pequeña velocidad por la tarifa más económica, pagaría por portes al ferrocarril lo siguiente:

Tarifa especial núm. 10, ampliación, á 70 pesetas la tonelada.

DEMOSTRACIÓN

Los 4.000 kilos de lana pagan de portes, pesetas.....	280,00
Impuesto del 5 por 100 para el Tesoro.....	14,00
Sello de cobranza.....	0,10
<i>Total, pesetas</i>	<u>294,10</u>

Kilómetros que recorre, 517.

COMPARACIÓN

Recorrido desde Zafra á Barcelona, kilómetros.....	1.182
Idem íd. íd. á Madrid.....	<u>517</u>
<i>Menor recorrido á Madrid, kilómetros</i>	<u>665</u>
Portes de los 4.000 kilos de lana desde Zafra á Madrid, pesetas	294,10
Idem de los 4.000 kilos de lana desde Zafra á Barcelona..	<u>260,50</u>
<i>Cantidad mayor que paga Madrid, ptas.</i> ..	<u>33,60</u>

Como queda demostrado, la plaza de Madrid, á pesar de tener un *recorrido menor con la diferencia de 665 kilómetros*, paga por portes de los 4.000 kilos lana *33,60 pesetas más que Barcelona*.

Esto es lo que se llama abusar de las condiciones de una plaza, que por su importancia, por ser la Capital de la Nación y por su mansedumbre está en la más absoluta orfandad hasta hoy, que este Centro pedirá justicia seguro de conseguirla y la conseguirá. ¿Puede haber industria en Madrid en estas condiciones?

RESUMEN

Lo primero que este Centro pediría, como ha pedido siempre, sería la unificación en todas las líneas por *unidad de peso y recorrido*. Pero en tanto que llegue el momento de realizarlo, á V. E. suplica que obligue á las Empresas ferroviarias á que, con la urgencia debida y utilizando los medios legales que nos rigen en la actualidad, hasta que se dicten otros más equitativos, provisionalmente resuelva:

1.º A que apliquen á las mercancías que reciba ó remita Madrid las tarifas N. M. A. núm. 1 especial 16 y la N. M. V. número 1 especial 17 en las mismas condiciones que se aplican hoy á todas las poblaciones comprendidas en éstas, dejando sin efecto la nota primera que figura á la cabeza de las condiciones de aplicación, que es á la que se acogen las Compañías para excluir á la capital de la Nación de tales ventajas y beneficios.

2.º Que se recuerde á dichas Empresas que vienen obligadas á la aplicación de tarifas más económicas, con sus condiciones inherentes, para toda clase de mercancías que transporten, salvo cuando el remitente solicite otra más elevada, según lo que dispone el art. 351 del Código de Comercio.

3.º Que se considere á Madrid como puerto para los efectos de transportes, como origen de líneas férreas.

4.º Que tengan siempre á disposición del público que va á facturar la colección vigente de tarifas más reducidas, para que éste opte, con conocimiento de causa, por la que más le conveniga. (Art. 134 del Reglamento de Policía de ferrocarriles de 8 de Septiembre de 1878.)

5.º Que el talón-resguardo de la mercancía se extienda con toda claridad, expresando en él nombres de remitente y consignatario, número de orden, clase, tarifa aplicada, peso, precio total del transporte y plazo reglamentario, pues, tal como se hace hoy, es motivo de muchos litigios. (Real orden de 1.º de Febrero de 1887.)

6.º Derogación de la Real orden de 12 de Noviembre de 1907, por estar en contradicción con el art. 351 del Código de Comercio, que releva á las Empresas de fraccionar y soldar los diferentes precios de una misma tarifa entre sí, ó los de una con otra, originando irregularidades y confusiones en los precios de transporte, y especialmente por lo que afecta á los plazos reglamentarios. Derogación también de la Real orden de 12 de Mayo de 1903 sobre aclaración del art. 125 del vigente Reglamento de Policía de ferrocarriles del 8 de Septiembre de 1878, para evitar que los transportes de pequeña velocidad empleen en recorridos como los ya señalados, cuando interviene más de una Empresa, un tiempo superior al que se tarda en ir de Madrid á la Habana.

7.º Modificación y estudio del cuadro oficial de mermas que tantísimos daños ocasiona al Comercio.

8.º Ordenar á las Divisiones de ferrocarriles que los informes que reclamen los Tribunales ó el público, sean facilitados gratis y de oficio. (Art. 27 del Reglamento orgánico para la intervención

del Estado en la explotación de ferrocarriles de 15 de Septiembre de 1895.)

ADEMÁS PEDIMOS CON URGENCIA

1.º Revisión inmediata de toda la colección de tarifas vigentes de la red de ferrocarriles nacional en explotación. Art. 33, Pliego de condiciones generales de 31 de Diciembre de 1844 y art. 35 de la ley general de Ferrocarriles de 3 de Junio de 1855.

2.º Creación de tarifas especiales para el transporte de mercancías del interior de la Península para Madrid y viceversa, muy especialmente para los vinos y aceites de las regiones de la Mancha y Andalucía, pues no es equitativo ni justo que aún estén rigiéndose por las tarifas generales de la época de creación de los ferrocarriles, con grave daño de la Agricultura y el Comercio, y por la facultad que le concede el art. 35 de la ley general de Ferrocarriles de 3 de Junio de 1855.

3.º Simplificación de tarifas, tomando como tasa kilómetro y tonelada, y en cuanto se refiere á la clasificación de mercancías, hacerla más practicable, buscando sencillez y bajo una asimilación razonada.

4.º Mayor rapidez en el transporte, reduciendo los plazos reglamentarios que hoy tienen señalados la mayoría de las tarifas especiales, que dan lugar á perjuicios incalculables y en ocasiones á pérdida de las mercancías por avería de las mismas durante el recorrido por su largo plazo.

5.º Que se obligue á las Compañías á que los envíos de paquetes ó encargos facturados en gran velocidad y que no excedan de 10 kilos de peso, se transporten por los trenes correos del mismo modo que se hace con los pescados frescos, en vez de hacerlo por los trenes mixtos, como ocurre en la actualidad.

6.º Consequir una rebaja en los precios actuales fijados para el transporte de pescados frescos desde los diferentes puertos de España á la Corte, con el objeto de hacer posible el consumo á las clases menesterosas de pescas económicas, beneficiando con ello la industria pesquera, que por causa de los actuales precios de transporte, tienen que abandonar en las playas, con daño de dos clases sociales infelices, que bien merecen protección: pescadores y clases pobres consumidoras de Madrid.

7.º Que por razones de higiene pública y ventajas para la Agricultura se dicte una disposición por ese Ministerio para que las expediciones de frutas verdes, hortalizas y legumbres frescas, aunque se facturen en pequeña velocidad, se hagan llegar á su destino por los trenes mixtos, á fin de que lleguen dentro de las veinticuatro horas de facturadas, como hoy se hace con el ganado, evitando con ello su posible descomposición, que tan graves peligros ofrece á la salud. Con tal medida se haría posible el consumo de productos que actualmente no pueden alimentar á los grandes centros, y especialmente á Madrid, originando graves perjuicios, á su vez, á los centros productores.

8.º Que se amplíe el Cuerpo de Interventores del Estado en la explotación de ferrocarriles, hasta donde lo permitan los medios económicos destinados al objeto, rodeándole de independencia y autoridad hasta garantizar los intereses del público, hoy insuficientemente atendidos, toda vez que las sumas ingresadas por las Compañías para tal atención no pueden, en estricta justicia, ser destinadas á fin distinto que el de la inspección de sus líneas, según taxativamente señalan los pliegos de concesión y las Reales órdenes de 14 de Noviembre del año 1862, dictadas para regular las obligaciones de ambas partes contratantes, *Estado y Compañías*, evitándose que la parte técnico-facultativa de las Divisiones perciba sus haberes de las cantidades ingresa-

das á este fin, y sólo la correspondiente á las visitas que en la inspección de las líneas respectivas lleven á cabo.

Tal es, Excmo. Sr., lo que pedimos, y confiados esperamos en que el Ministro á quien tenemos el honor de dirigirnos, con el apoyo del Gobierno, pondrán su más decidido empeño en resolver y hacer efectiva nuestra súplica, dando cumplida satisfacción á la imprescindible necesidad que reclaman todas las formas de la actividad general del país.

Toda España necesita un detenido examen para refrescar y avivar la perezosa, vieja é irregular marcha de nuestras Empresas ferroviarias, pero, sobre todo, Madrid, es de las cosas que por decoro deben inmediatamente remediarse desigualdades que dicen muy poco en favor de un Comercio que lo tolera, de una Administración que lo faculta y de unas Empresas que, acaso poco reflexivas, no dejan nacer la Industria de una ciudad tan importante y asfixian la Agricultura de la inmensa zona que podría alimentarla.

Seguros estamos de que si la súplica que elevamos la realizan el Ministro y el Gobierno de S. M. harán renacer las esperanzas muy enervadas de que empezamos á fijarnos en los hechos positivos que dan vida al país, relegando al olvido escarceos muy bonitos, pero que, como los falsos alimentos, estimulan, pero desnutren.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 5 de Mayo de 1911.

Presidente, Ruperto S. Chávarri. — *Vicepresidentes*: Emilio Zurano, Antonio G. Escobar. — *Tesorero*, José Gascañana. — *Contador*, Gregorio Rodríguez. — *Bibliotecario*, Juventino Morales. — *Vicesecretario*, Manuel Palomeque. — *Vocales*: Petronilo González, Adolfo Arregui, Alfonso de Codes, Angel Palacios, Fermín B. Mendiola, Benito García. — *Secretario*, Manuel Aleixandre.

Ayuntamiento de Madrid

CINCO MIL EJEMPLARES

Distribuidos entre los Socios de este Círculo, Comercio de Madrid, Cuerpos Colegisladores, Círculos y Cámaras Comerciales é Industriales, Agrícolas, de Propiedad de toda España, Prensa, Empresas ferroviarias, etc., etc.