

Á LA
JUNTA DE AGRICULTURA,
INDUSTRIA Y COMERCIO
DE LA
PROVINCIA DE VALLADOLID.

Los que suscriben, propietarios territoriales, comerciantes de granos y fabricantes de harinas, domiciliados en esta capital, á la Junta respetuosamente exponen:

Que si grandes fueron las ilusiones y esperanzas que las provincias de Castilla concibieron al publicarse el real decreto de 4 de Julio de 1852 otorgando la concesion definitiva para la construccion del ferro-carril de Madrid á Irun, en el cual se anunciaba como seguro que esa vía férrea habia de reemplazar con ventaja los derroteros marítimos, servir en mucho al comercio general de ambos mundos abriéndole sus puertas de entrada para Europa en nuestras costas y ofreciéndole tránsito para sus mercados, y ser indeciblemente beneficioso para España, los resultados no han correspondido de manera alguna á tales esperanzas é ilusiones por causas ó razones especiales de todos bien sabidas y por todos amargamente censuradas, y hoy es el dia por desgracia en que muchas personas prudentes y sensatas lamentan sin rebozo ante tan amargo y cruel desengaño que tantos y tan inmensos sacrificios se hayan impuesto al país para la construccion de la repetida vía férrea, al ver cómo se explota, qué efectos produce, y á qué intereses sirve. Uno de los mayores servicios que la Junta podria prestar á Castilla en general y muy particularmente á esta provincia, al restablecerse felizmente la paz tan deseada, respondiendole dignamente al principal objeto de su institucion, que es estudiar y proponer cuanto estime conveniente y útil para el desarrollo y prosperidad de la pública riqueza, seria á no dudarlo el solicitar del Gobierno de S. M. con vivo interés y decidido empeño que de una vez para siempre se corrija el abandono en que se halla el servicio de ferro-carril del Norte, del cual forma hoy parte integrante el de Alar del Rey á Santander, que con mano firme se corten los abusos que se han ido introduciendo en la explotacion de dichos dos caminos de hierro, y á tantas y tan justas quejas dan lugar á todas horas, y que se dicten por fin cuantas disposiciones sean necesarias para que el público se vea bien servido como tiene derecho á serlo y para que la Empresa de los repetidos ferro-carriles reunidos no se burle impunemente por mas tiempo de las reclamaciones aisladas de los particulares como hasta ahora se ha burlado. Con que esto se hiciera, y con que á la vez se hiciese una prudente reduccion en las tarifas poniéndolas en armonía con las de los principales caminos de Europa, la opinion de los que lamentan que tan grandes sumas se hayan invertido en auxiliar á la Empresa cambiaria, los sacrificios hechos por el país darian sus naturales resultados, y las esperanzas que abrigaba el Ministro de Fomento que propuso definitivamente la construccion del ferro-carril de Madrid á Irun y suscribió el real decreto de 4 de Julio de 1852, se verian realizadas. Aun á riesgo de molestar inútilmente la superior atencion de la Junta, porque suponen á todos sus individuos bien interesados de lo que acontece en la explotacion de las dos mencionadas vías férreas, los exponentes van á permitirse indicar los principales motivos del clamoreo general levantado contra la Empresa hace ya bastante tiempo con sobrado fundamento, y los remedios que en su concepto deberian adoptarse para dar cumplida satisfaccion á cuantos se sienten perjudicados, que lo son todos los propietarios, comerciantes y fabricantes de Castilla, salvo unas cuantas personas privilegiadas y muy favorecidas á costa de la generalidad; para que así la Junta pueda hacerse cargo de todo por su órden y con la debida separacion, proponiendo á su vez lo que estime mas conveniente y oportuno.

Desde el dia 20 de Febrero de 1856 en que se celebró la subasta del ferro-carril del Norte, con sujecion á la ley general de ferro-carriles y el pliego de condiciones adjunto á la ley de 14 de Noviembre de 1855, por la cual se autorizó al Gobierno para otorgar en dicha forma la concesion ó adjudicacion, han trascurrido ya, no los cuatro años en que la Empresa debia entregar el camino á la explotacion perfecto y acabado en todas sus partes, sino veinte años, tiempo muy sobrado para que se hubiera dado remate á todas las obras hasta en sus menores detalles; y sin embargo, público y notorio es que las Estaciones que como provisionales construyó la Empresa de cualquiera modo para salir del paso, en la misma forma continúan todavia, sin que se vean indicios ó señales de que se trate de reemplazarlas ó sustituirlas. Esas Estaciones son miserables

é insuficientes para el tráfico y poco adecuadas al objeto á que se hallan destinadas, y de ahí se han seguido ya y se están siguiendo gravísimos perjuicios y quebrantos al comercio, dándose el caso de que en muchas ocasiones las mercancías se hayan visto y se vean apiladas al aire libre y á la intempérie por espacio de muchos dias y aun de meses enteros sufriendo graves deterioros y averías que luego no se quieren reconocer é indemnizar por la Empresa, ó que ha costado y cuesta mucho, que en parte siquiera se reconozcan é indemnicen por ella. Para remediar este mal bastaria que concluyese la tolerancia malamente tenida hasta ahora con la citada Empresa, puesto que no hay motivo que lo justifique, y que se hiciese aplicacion severa de las disposiciones contenidas en la ley general de ferro-carriles, en la especial de concesion de este camino y en el pliego de condiciones para la subasta que se dejan citados, no siendo mucha exigencia por cierto el pretender que cesen ya tantas condescendencias y consideraciones como se van guardando á quien tan mal sabe corresponder á ellas.

En el art. 11 del pliego de condiciones para la construccion del ferro-carril del Norte, ad-junto á la ley de 14 de Noviembre de 1855, se estableció cuál debia ser el material móvil que como minimum deberia tener siempre la Empresa para la explotacion del camino, y en los artículos 31 y 42 del Reglamento de 8 de Julio de 1859 sobre policia de ferro-carriles, se dispuso despues que nunca bajase el expresado material móvil del que se hubiese fijado en el respectivo pliego de condiciones, y que si el servicio público hiciese necesario el aumento de ese material, se adoptasen las resoluciones oportunas para procurárselo y conseguirlo, y tambien que las Em-presas conservasen constantemente en buen estado el material de explotación proporcionado á la estension y circunstancias particulares de las líneas; y los exponentes, que abrigan la íntima conviccion de que la Empresa del Norte no tiene el material móvil que debiera tener, segun el citado art. 11 del pliego de condiciones y de que aun cuando lo tuviera deberia aumentarle considerablemente para poder atender cumplidamente al servicio de la vía, se creen autorizados para exigir que las indicadas prescripciones legales se cumplan, y que al público se le den todas las facilidades que para el tráfico son indispensables. Si por culpa de la Empresa se interrumpe el servicio á cada paso, ó si aquella no cuenta con los medios necesarios para la explotación de la vía férrea, cumplase con lo establecido en el art. 39 de la ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, declarándose caducada la concesion y haciéndose lo que segun dicho artículo y demás á que se refiere corresponda, y el público quedará satisfecho viendo pasar el camino de manos de la actual Empresa á las de otra cualquiera que le explote con mas inteligencia y cuenta con los medios suficientes para ello.

Repetidísimas son las quejas y reclamaciones producidas sobre la forma ú orden de recibirse y expedirse las mercancías porque haya igualdad en el servicio y todos participen sin distincion ni odiosas preferencias de las ventajas del ferro-carril; mas no por eso se ha logrado todavía que se ponga el oportuno correctivo al abuso que se ha venido cometiendo en el expresado particular. En el art. 109 del Reglamento citado de 8 de Julio de 1859 y en los artículos 80 y 81 de la Instruccion de 10 de Abril de 1862 se encuentra terminantemente prevenido que se reciban todas las mercancías por su orden y que no haya preferencias para nadie; pero tales artículos han sido de ordinario letra muerta, y no hay nadie que ignore que mientras para unas pocas personas siempre ha habido facilidades en el recibo y expedicion de las mercancías en cuantas ocasiones favorables han querido aprovechar, para otras nunca hay mas que dificultades y tropiezos hasta que los privilegiados nada quieren remitir. No confian los exponentes en que con simples amonestaciones se corrija el indicado abuso despues de lo que ya tienen visto sobre el particular, y por lo tanto consideran indispensable que al público se le dé una verdadera garantia de que en lo sucesivo no ha de haber injustificadas preferencias, bien sea permitiéndole examinar los libros ó asientos que á esto se refieran, ó creando una comision especial que en ello intervenga, ó estableciendo un turno riguroso por quincenas ó por meses para que cada cual supiera á qué atenerse, ó adoptando otra determinacion análoga que no dé lugar á mistificaciones de ninguna especie. Sobre la mejor manera de asegurar el cumplimiento de lo prevenido en las disposiciones citadas para cortar irritantes privilegios, los que suscriben admitirán gustosos cualquiera idea que á la Junta sugiera su celo y reconocida ilustracion ó que la misma Empresa propusiera mirando por su crédito y sus propios intereses, pues ningun otro deseo les anima que el de conseguir que haya igualdad y justicia en absoluto y por completo.

Íntimamente relacionado con el punto de que se acaba de hablar, está el de los plazos que para el trasporte y entrega de las mercancías se viene tomando la Empresa del ferro-carril del Norte arbitrariamente á su antojo bajo distintos pretextos, faltando á lo establecido en la materia con mucha prevision. En el art. 114 del Reglamento de 8 de Julio de 1859 se empezó por establecer que las Empresas no podrian retrasar el plazo señalado para la remision de mercancías ni aun bajo el pretexto de registrar los bultos por sospechas de fraude, y en el art. 120 del mismo Reglamento se dispuso luego que las mercancías que hubieran de trasportarse á gran velocidad, se expidieran en el primer tren que contuviere wágones de todas clases y saliere tres horas despues de la entrega, y que las mercancías que hubiesen de ir á pequeña velocidad, se expidieran lo mas tarde á las cuarenta y ocho horas de su entrada, y se pusieran á la disposicion de los consignatarios á las veinte y cuatro horas de la llegada del convoy. En el núm. 1.º del artículo 78 de la Instruccion de 10 de Abril de 1862, se estableció que la relacion del trayecto para las mercancías expedidas á pequeña velocidad, se fijaria á razon de veinte y cuatro horas

por las fracciones de kilómetro que para línea determinase el Gobierno, y que además habria otras 24 horas para la entrega á los consignatarios. Y por la real órden de 10 de Enero de 1863 fijáronse reglas claras y precisas para el cumplimiento de las anteriores disposiciones, no modificando ni rebajando de modo alguno lo en ella prescrito, sino esplicando de qué manera habia de computarse el tiempo que se invertiese en los viajes á razon de 125 kilómetros por cada 24 horas y en los enlaces y tránsitos de unas líneas á otras. Solamente para en el caso de que en alguna línea una acumulacion imprevista y extraordinaria de mercancías se reservó el Gobierno por la regla 8.^a de dicha real órden el derecho de ampliar los plazos para el transporte por el tiempo que fuera puramente indispensable, debiendo anunciarse al público tal alteracion con tres dias de anticipacion por lo menos. Con todo rigor, pues, se halla fijado el tiempo que la Empresa puede tomarse para expedir las mercancías y hacerlas llegar á su destino; pero al abrigo sin duda de lo dispuesto en la regla 8.^a de la repetida real órden de 10 de Enero de 1863 y de las contemplaciones y consideraciones que con ella se ha tenido, bien puede decirse que casi nunca ha cumplido con la obligacion de trasportar y entregar las mercancías en los plazos en que ha debido hacerlo. Y como si no bastase á la Empresa de que se trata tanta consideracion y condescendencia, queriendo ponerse para todo trato á cubierto de las reclamaciones de daños y perjuicios que contra ella han formulado algunos particulares ante los tribunales, ha recurrido al ingenioso medio de exigir á todos un boletin de garantía que la exima de todos sus compromisos y que la permita prorogar indefinidamente los plazos y trasportar las mercancías cuando la acomode, negándose en otro caso en absoluto á recibirlas; con lo cual dicho se está que se ha hecho superior á las leyes y reglamentos y en nadie reconoce ya autoridad para vigilar y corregir sus faltas. Que es un abuso notorio el exigir que los particulares la eximan de responsabilidad por el indicado medio, está á la vista de todo el mundo; pues los boletines de garantía no se han inventado ó establecido para eso sino para una cosa muy distinta, cual es la de que en los casos en que las mercancías fueren peligrosas ó se presentasen mal acondicionadas, no se haga responsables á las Empresas de los deterioros que espermentasen, y tan cierto es eso que hasta se halla prohibido por la real órden de 27 de Octubre de 1863 que se inserten en los anuncios ó talones cláusula alguna que determine previamente la cantidad que haya de abonarse por los efectos deteriorados ó extraviados.

Si respecto de otros puntos puede haber alguna dificultad para poner remedio eficaz y pronto á los abusos, aquí el remedio es por demás fácil y sencillo, pues bastaria que se hiciese entender á la Empresa que no hay nada que la autorice á prescindir de los plazos marcados en las leyes y reglamentos.

Por efecto del desconcierto que existe lo mismo en el órden de admitirse las mercancías y expedirlas que en cuanto á los plazos para conducir las á su destino y entregarlas, segun lo que se deja ya expresado, el comercio sufre un gravámen injusto con el pago de almacenajes que se le exigen por la Empresa al menor retraso que haya en presentarse á recoger las mercancías, pasadas que sean las 48 horas de su llegada, llevándose la exageracion hasta tal punto en la Estacion de Santander que por derechos de almacenaje se cobra nada menos que un real por saco y dia, lo cual es escesivamente injusto y violento. Aunque en rigor pudieran los particulares que se sirven del ferro-carril negarse al pago de derechos de almacenaje, en conformidad á lo establecido en la regla 11.^a de las disposiciones adjuntas á la ley de 14 de Noviembre de 1855, autorizando al Gobierno para otorgar en subasta pública el expresado camino de hierro, puesto que en ella se dice que en el precio del transporte se consideran incluidos los gastos accesorios, entre los cuales se menciona el de almacenaje, no pretenden los exponentes que se les exima de pagar por almacenaje lo que fuere justo y equitativo cuando por morosidad ó conveniencia dejaren de acudir oportunamente á recoger sus mercancías; pero para que la Empresa tuviera tal derecho seria indispensable que ella cumpliera puntualmente sus obligaciones dando pronta salida á las mercancías que se la entregasen, conduciéndolas á su destino con regularidad y prontitud, y avisando en seguida á los consignatarios para que se presentasen á recogerlas. Mientras eso no suceda, y la Empresa se considere autorizada para conducir las mercancías cuando bien la venga, es hasta inicuo exigir derechos de almacenaje crecidisimos, como en Santander principalmente se hace, cuando es bien sabido que la causa de que por muchos consignatarios no se recojan inmediatamente las mercancías es la imposibilidad material en que se les coloca, anunciándoles repentinamente que han llegado en un dia determinado todos los cargamentos que periódicamente y por su órden debieran haber llegado en varios meses. Sobre este punto la equidad aconseja que se tome una determinacion pronta y eficaz que corte el lamentable abuso de que es victima el comercio, fijando reglas claras y precisas para la percepcion de los derechos de almacenaje por parte de la Empresa en los casos en que procedan, y para limitar esos derechos á lo que racionalmente deban ser.

La facultad concedida á la Empresa del ferro-carril del Norte para establecer tarifas especiales, que en principio por nadie puede ser impugnada, puesto que tiende á dar mayores facilidades á la explotacion y al comercio, ha venido á convertirse en causa y origen de grandes disgustos y de gravísimas injusticias y desigualdades que es indispensable que se hagan desaparecer si no se quiere que el citado ferro-carril sea un instrumento que unas cuantas personas privilegiadas tengan á su disposicion para labrar rápidas fortunas y arruinar á todas las demás que quisieran hacerlas competencia y para explotar al pais en general y convertirle en tributario suyo.

Previendo lo que pudiera suceder, y desgraciadamente está sucediendo, ordenóse ya en la disposición 5.^a sobre percepción de los derechos de la tarifa adjunta á la ley de concesion de 14 de Noviembre de 1855, que la cobranza de los precios marcados se hiciera sin ningun favor, y que en el caso de concederse alguna rebaja en los precios á uno ó varios de los que hiciesen remesas, se entendiese hecha la rebaja ó reduccion para todos en general. En el art. 27 del pliego general de condiciones para la concesion de los ferro-carriles, adjunto al real decreto de 15 de Febrero de 1856, dispúsose igualmente que las Empresas no pudieran hacer directa ni indirectamente contratos con otras para los trasportes, bajo cualquiera forma ó denominacion que fuere, como no fueran estensivos á todas las que verificasen trasportes en los mismos caminos. En los artículos 125 á 130 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, vino á repetirse sustancialmente lo mismo, imponiendo á las Empresas la obligacion de dar cuenta al Gobierno de las reducciones que hiciere en las tarifas y de las condiciones con que lo verificare, de anunciarlo al público con la anticipacion de 15 dias, y de no volver á aumentar los precios sino despues de trascurrido un año á contar desde su publicacion. En el art. 15 del Reglamento de 9 de Enero de 1861 para la inspeccion y vigilancia de los ferro-carriles, en los artículos 99 y 100 de la Instruccion de 8 de Marzo del propio año para el cumplimiento del citado Reglamento, y en los artículos 79, 80 y 81 de la Instruccion de 10 de Abril de 1862 para los empleados de las inspecciones de ferro-carriles, se hicieron las prevenciones oportunas para la observancia de las disposiciones citadas, dando siempre grande importancia al principio establecido de que hubiese perfecta igualdad para todos y que á pretesto de establecer tarifas especiales no se estableciese la desigualdad y el monopolio. La real orden de 6 de Diciembre de 1866 quiso cortar muchos de los abusos que se habian ido introduciendo á la sombra de las tarifas especiales, dictando reglas que si se hubieran observado habrian puesto fin á la arbitrariedad y al favoritismo de las Empresas, pero desgraciadamente no han faltado medios á la Empresa del ferro-carril del Norte para continuar haciendo lo que mejor la ha parecido, sin servir á todos por igual como tenia obligacion de hacerlo. Y aunque la orden de 3 de Diciembre de 1868, dictada bajo la influencia de ciertas doctrinas descentralizadoras viniera luego á modificar algunas reglas de las contenidas en dicha real orden de 6 de Diciembre de 1866, todavia así se previno en ella que hubiera perfecta igualdad en la concesion de las rebajas de las tarifas ó en la percepcion de los derechos, encargando mucho á los Inspectores no consintiesen á las Empresas que á la sombra de la autorizacion que se las otorgaba abusasen de manera alguna, y que en su caso las exigieran la mas estrecha responsabilidad por cualquiera infraccion de la ley ó del Reglamento general. La necesidad, pues, de corregir los abusos á que se presta el establecimiento de las tarifas especiales está á la vista de cualquiera que conozca un poco lo que acontece en el tráfico del ferro-carril y las operaciones ruinosas para la generalidad á que puede haber lugar con el juego de esas tarifas. Y si lo que justamente se ha querido por todas las disposiciones legales citadas, es que haya perfecta igualdad entre los que remiten mercancías por el ferro-carril, no debe ni puede consentirse que á titulo de hacerlo por una tarifa especial se cobren menores derechos á los que de un extremo de España á otro trasportan ciertos géneros ó especies, que á los que remiten esos géneros ó especies á los mismos puntos de mercado desde otros que se hallen á menores distancias, que es lo que se está haciendo por la Empresa del Norte en favor de determinados individuos para producir depreciaciones en los mercados y alterar en ciertas comarcas el valor de los productos ó artículos de exportacion. Basta fijar la atencion, por ejemplo; en la tarifa especial núm. 16 del Norte N. A. S. núm. 1.^o nuevo, para ver que una tonelada de trigos ó harinas trasportada de Arévalo á Córdoba cuesta 243 rs., mientras que esa misma tonelada llevada de San Sebastian á Málaga cuesta solo 248 reales, lo cual significa por sí solo que hay interés en favorecer á los que negocian entre un punto y de perjudicar á los que negocian entre otro diferenté, modificando á capricho ó intencionalmente el tráfico de cereales y harinas y los precios de esos dos artículos que son la principal riqueza de ciertas comarcas y con especialidad de las provincias de Castilla, para que alguno ó algunos pocos se aprovechen de las bajas que con ello se produce en donde se tiene por conveniente. Si ha de haber igualdad es preciso que cuando la Empresa haga una rebaja en el recorrido de toda la línea ó de toda una seccion se haga la misma rebaja á las mercancías que recorran parte de la línea ó parte de alguna seccion de ella en justa proporcion á los kilómetros que se recorrieren. De otra manera la Empresa tendrá siempre medios de eludir sus obligaciones y de gravar y favorecer con sus tarifas especiales á quienes mejor la pareciere y de establecer la desigualdad que por la ley se ha querido evitar á todo trance.

Los perjuicios que al comercio y á la propiedad de Castilla ha causado la Empresa del ferro-carril del Norte con la falta del cumplimiento de sus obligaciones, ó por los vicios y abusos que existen en su administracion y de que se deja hecho mérito, son incalculables. Solamente desde el año de 1873 hasta el presente pueden apreciarse esos perjuicios en la cantidad de 25 á 30 millones de reales, pues existiendo como existian entonces en poder de los comerciantes, de los fabricantes y de los propietarios por lo menos un millon de fanegas de trigo y 3 millones de arrobas de harina, y no habiendoselas podido dar salida hasta despues de sobrevenir una baja de 10 á 12 rs. en fanega de trigo y de 4 á 4 $\frac{1}{2}$ rs. en arroba de harina, y habiéndose por tal causa quedado estancadas en los almacenes y paneras, se ha perdido la expresada suma y ha pasado á manos de los que han aprovechado la ocasion para adquirirlas á menor precio de las que pudieran haber sido enagenadas ó exportadas. Para que no se entienda de ningun modo que las quejas

de los exponentes son caprichosas è infundadas, ó hijas tan solo de su animadversion contra la Empresa del Norte, bástales hacer presente que ya en el mes de Setiembre de 1873 ellos y otros varios se vieron en la precision de recurrir al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, quejándose de lo que estaba aconteciendo, lo cual produjo la venida de un Inspector especial para ver de corregir las faltas denunciadas y que se organizase el servicio de la mejor manera posible. Si algun remedio se aplicó por entonces á los abusos y faltas que habian motivado la queja, muy pronto se volvió á incurrir en las propias faltas y abusos, y eso reconocido está paladinamente y sin rebozo en el real decreto de 19 de Febrero de 1875, por el que se restablecieron las Inspecciones administrativas de los ferrocarriles, diciéndose en su preámbulo que era tan general como fundado el clamor contra el abandono en que se hallaba el servicio público, pues se veian desatendidos los viajeros; no se escuchaban las quejas ó no se hacia caso de ellas; habia grande abuso en la aplicacion de las tarifas; se retrasaban considerablemente la carga, trasporte y entrega de las mercancías; y con todo ello se ocasionaban inmensos perjuicios á los particulares y al comercio haciéndoles perder la ocasion de colocarlas ventajosamente en los mercados á que se destinaban; cuyas palabras en verdad á ninguna Empresa tenian tan exacta aplicacion como á la del ferro-carril del Norte, aunque por su nombre no se la designase.

Ante un estado de cosas semejante es imposible callar ya por mas tiempo; pero persuadidos los que suscriben de que su voz aislada no ha de ser oida con la atencion que lo será en todas partes la de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia, encargada de velar por los intereses generales del país y de proponer cuanto estime útil al fomento de la riqueza pública, á ella se dirigen para que haciendo suyas las indicaciones contenidas en este escrito y sus justas y fundadas quejas estudie detenidamente el asunto, y gestione luego cerca del Gobierno de S. M. segun su ilustracion y reconocido celo la hicieren parecer mas conveniente y oportuno.

Despues de haber manifestado los motivos de disgusto y queja que existen contra la Empresa del ferro-carril del Norte, réstales solamente á los exponentes decir cuatro palabras sobre la conveniencia de que las tarifas de dicho ferro-carril fuesen prudentemente reducidas á lo que debieran ser, poniéndolas en armonia con las que rigen en los principales y mas importantes caminos de Europa. En la linea férrea de Paris á Marsella, los trigos pagan 30 francos por tonelada en un recorrido de 844 kilómetros, lo cual equivale á 0,04 $\frac{1}{2}$ céntimos de franco por tonelada y kilómetro. En la linea de Burdeos á Marsella pagan 20 francos por tonelada y kilómetro en un recorrido de 658 kilómetros, que viene á ser 0,03 céntimos de franco por tonelada y kilómetro. Y en la linea de Koenisberg á Paris, en un recorrido de 1683 kilómetros pagan 84,34, ó sean 5 céntimos de franco por tonelada y kilómetro. Comparadas esas tarifas con las de la Empresa del Norte de España, son exorbitantes segun resulta de su comparacion. De Arévalo á Barcelona, pasando por Madrid y Zaragoza, pagan los trigos 290 rs. por tonelada en un recorrido de 871 kilómetros y además 3 por 100 de contribucion extraordinaria, ó sean en junto 298-70, lo cual dá un resultado de 0,08 $\frac{2}{8}$ céntimos de peseta por tonelada y kilómetro. Y de Arévalo á Santander, en un recorrido de 344 kilómetros pagan los trigos 190 rs. vn. por tonelada y kilómetro, mas el 3 por 100 de contribucion, ó sean en junto 195-70, equivalentes á 14 $\frac{1}{2}$ céntimos de peseta por tonelada y kilómetro. De ese modo es imposible que nuestros trigos y harinas puedan presentarse en los mercados extranjeros ni en el mercado de Cataluña en competencia con los que arriban de cualquier parte de Europa, pues van ya gravados con un altísimo derecho de trasporte que no guarda relacion con el que satisfacen los trigos que vienen de otros países, y así sucede siempre que los trigos venidos de Marsella á Barcelona impiden que allí se vendan los de Castilla con ventaja para los productores ni para los propietarios. Si no hubiese en la Empresa obligacion estricta de reducir sus tarifas cuando la conveniencia pública lo reclama, el Gobierno podria acordar la reduccion una vez que se le demostrase la necesidad de hacerlo. Por el art. 13 de la ley de 14 de Noviembre de 1855, que es la de concesion del ferro-carril, se halla dispuesto que á los 10 años, y despues de 5 en 5 pueda reducirse la tarifa si el camino produjese mas del 15 por 100 á los capitales empleados. Por el art. 35 de la ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, si el Gobierno creyese que sin perjuicio de los intereses de las Empresas pueden rebajarse los precios de las tarifas, está facultado para hacerlo, aunque las Empresas no convinieran en ello, por medio de una ley garantizando á las mismas los productos totales del último año, y además el aumento progresivo que hubiesen tenido por término medio en el último quinquenio. Y por la ley de 24 de Mayo de 1863, rectificada y promulgada en 4 de Junio siguiente, el Gobierno se halla autorizado no solo para la reduccion de las tarifas, sino tambien para la unificacion de todas ellas. De la conveniencia de la reduccion de las tarifas del ferro-carril del Norte y de la unificacion al mismo tiempo, si fuera posible, de las de todos los ferro-carriles de España, no es licito dudar á nadie, y la Junta prestaria un gran servicio al país si consiguiera que esto tuviera efecto prontamente, haciendo ver al Gobierno las grandes ventajas que habrian de reportarse de semejante reduccion y reformas. En virtud, pues, de cuanto se deja referido ó expresado, los exponentes suplican á la Junta acoja con su benevolencia acostumbrada la presente exposicion, y tomándola en consideracion y haciéndose cargo de los diferentes particulares que comprende, proponga al Gobierno de S. M. ó solicite del mismo los remedios que en su ilustracion estime oportunos para que el servicio del ferro-carril del Norte se haga como corresponde en lo sucesivo, en beneficio de la generalidad y sin dar lugar á las

justas quejas que constantemente se han venido produciendo por los propietarios, comerciantes y fabricantes de Castilla; en lo que los que suscriben recibirán merced.

Valladolid 9 de Marzo de 1876.—Santiago Yllera.—Eloy Silió.—Justo Gutierrez Velez.—Gutierrez y Yurrita.—Blas Dulce.—Reinoso Lara y Compañía.—José S. Estival.—Hijos y Sobrinos de F. y Mantilla.—Isidro Zapatero.—Bernardo Rey.—Faustino R. Mediavilla.—Domingo Alzurenna.—Pedro de Hornedo y Velasco.—Canales Hermanos.—Ecequiel Sanz.—Sobrinos de Rueda y Basté.—Juan Simon.—Tort hermanos y Gutierrez.—Emilio Nicot.—Francisco Cremaes.—A. Goya de Ochoa y Compañía.—Perez y Compañía.—P. P. de Jover y Compañía.—Antonio Asensio.—Genaro Benito y Compañía.—Perez y Vicente.—R. M. y Compañía.—Lorenzo Merino:—Leon Cardeñoso.—Goenaga é Isasmendi.—Mateo hermanos.—Aloso y Miguel.

INFORME

DE LA SECCION DE COMERCIO SOBRE LA EXPOSICION ANTERIOR.

Á LA JUNTA PROVINCIAL

DE

AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO

DE VALLADOLID.

LA SECCION DE COMERCIO ha examinado con toda detencion que el asunto merece, la exposicion dirigida á la Junta en el dia nueve del corriente mes de Marzo por varios propietarios territoriales, comerciantes de granos y fabricantes de harinas de esta capital, quejándose amargamente del mal servicio del Ferro-carril del Norte, refiriendo detalladamente los principales defectos ó abusos que se advierten en la explotacion y proponiendo sobre cada uno de ellos el remedio que á su parecer seria oportuno, indicando la conveniencia y necesidad de que se haga una prudente reduccion en las tarifas hasta ponerlas al nivel con las que rigen en los mas importantes caminos de Europa, y pretendiendo por fin que la Junta se sirva hacer suyas las justas y fundadas quejas de todo el país y solicitar con vivo interés del Gobierno de S. M. adopte con urgencia las medidas necesarias para que el servicio del ferro-carril se haga como corresponde y de una vez cesen los motivos de tantas reclamaciones como diariamente se producen; y cumpliendo con lo acordado en el decreto marginal, fecha veinte y tres de este mismo mes de Marzo, despues de haberse hecho cargo detenidamente de cuantos particulares comprende la mencionada exposicion y de haber examinado las disposiciones legales que se invocan, la Seccion entiende que la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, está en el caso de aceptar en todas sus partes las indicaciones y pretensiones de los exponentes, y de elevar la repetida exposicion al Gobierno de S. M. con la mas eficaz recomendacion, rogándole encarecidamente se sirva dictar cuantas disposiciones sean indispensables para que ni por un dia mas continúen las faltas y abusos que se denuncian, y la explotacion del ferro-carril del Norte entre en condiciones de orden y regularidad á toda costa, puesto que así lo reclaman imperiosamente los intereses generales del país, harto desatendidos desgraciadamente por la Empresa concesionaria, como es público y notorio.

Haciendo suyo la Seccion cuanto en el escrito mencionado se contiene, no molestará á la Junta con largos razonamientos que justifiquen la opinion ó dictámen que acaba de emitir, por parecerla completamente escusada tal tarea ante la evidencia de los hechos que por los exponentes se refieren y de las consideraciones que por los mismos se aducen en apoyo de sus justas pretensiones. Para que la Corporacion se penetre fácilmente del fundamento de todos los agravios que existen y hay que reparar, si se quiere que Castilla salga alguna vez del abatimiento en que se encuentra por el estancamiento de sus productos, bastará dar una ligera idea de lo que en cada uno de los párrafos de la exposicion de los propietarios, comerciantes y fabricantes que se tiene á la vista se contiene.

Quéjense los reclamantes en el primer párrafo de la indicada exposicion de que al cabo de 20 años no se hayan construido todavia verdaderas Estaciones ni se vean indicios siquiera de que se piensa construirlas, y de que las Estaciones provisionales que se construyeron de cualquiera modo son miserables é insuficientes para el tráfico y poco adecuadas al objeto á que se destinan, viniendo á resultar de ahí gravísimos perjuicios y quebrantos por tener que permanecer las mercancías por muchos dias y aun por muchos meses á la intempérie, y ese hecho es notorio y evidente y no necesita de demostracion. Puesto que á los cuatro años de otorgarse la concesion debió darse por acabado el camino en todos sus detalles, hora es ya, como dicen los exponentes, de que cese la tolerancia que se ha tenido con la Empresa, y que se obligue á esta

á construir las Estaciones de una manera definitiva y con las condiciones que son indispensables para que dentro de ellas puedan recibirse y custodiarse las mercancías. A la vez no deberá dejar de hacerse que la Empresa resguarde con vallas toda la línea férrea, como está obligada á hacerlo, segun la concesion, con lo cual se evitarán los graves inconvenientes que á la agricultura y á la ganadería se ocasiona.

En el párrafo segundo citan los reclamantes las disposiciones en que se fija el material móvil que debería tener la Empresa para la conveniente explotación del ferro-carril, y piden fundados en esas disposiciones que se obligue á la Empresa á dar al público todas las facilidades que para el tráfico son indispensables, ó que en el caso de no prestarse buenamente á ello se declare caducada la concesion con arreglo á lo establecido en el art. 39 de la Ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855; y verdaderamente nada podrá decirse contra lo que se pide y se propone en conformidad á las prescripciones legales que se vienen invocando.

Piden los exponentes en el párrafo tercero, que para que sea una verdad lo prescrito en el Reglamento de 8 de Julio de 1859 y en la Instruccion de 10 de Abril de 1862 sobre la forma y órden de recibirse y expedirse las mercancías, se adopte alguna de las medidas que indican ó cualquiera otra que no dé lugar á mistificaciones de ninguna especie, porque de ninguna manera puede confiarse en que con simples amonestaciones se corrija el abuso de dar cuando se quiere una injustificada preferencia á determinadas personas con gravísimo perjuicio de la generalidad, y la Seccion entiende que lo mas conveniente seria adoptar simultáneamente todas las medidas que se proponen para cortar de raiz un mal de tan grande trascendencia como es el de que se trata, pues tambien ella desconfia de que por completo pueda corregirse cualquiera abuso de que en ese sentido se quiera cometer. Y á propósito de este punto la Seccion cree que es preciso que en adelante no solo se haga observar una perfecta igualdad entre las personas que en una misma Estacion expidan mercancías, sino que esa igualdad debe establecerse á la vez entre todas las Estaciones, pues hoy sucede, y de ello surgen á cada paso graves motivos de cuestiones, que mientras que algunas Estaciones estremas y principales expiden con cierta regularidad las mercancías porque están al lado de los altos poderes de justicia, y esta es pronta y eficaz; en otras Estaciones intermedias no sucede así, que están casi completamente abandonadas, como sucede con las de Alar, Herrera, Osorno, Frómista, Amusco y otra porcion de ellas, y en bastante grado tambien las de Palencia, Búrgos, Medina, Arévalo, San Chidrian, Avila, esta y adyacentes con cuantiosas existencias de cereales y harinas facturadas y sin facturar, pero todas con el primer objeto y cuyos intereses son todos igualmente sagrados, teniendo el mismo derecho de ser atendidas, y no suceda lo que desgraciadamente todos deploran, que para algunas sean todas las facilidades y ventajas (ejemplo la de Madrid) y para otras todos los inconvenientes y contrariedades.

En el párrafo cuarto demuestran hasta la evidencia los exponentes que aun cuando en el Reglamento de 8 de Julio de 1859, y en la Instruccion de 10 de Abril de 1862 y en otras varias disposiciones posteriores que citan se haya procurado fijar con rigurosa exactitud el tiempo máximo en que deben trasportarse y entregarse las mercancías, lo cierto y positivo es que bajo distintos pretextos, y á veces sin alegarse pretesto alguno siquiera, la Empresa trasporta y entrega las mercancías ó efectos cuando bien la viene, causando con ello males incalculables y que jamás pueden obtener la debida reparacion. La Seccion entiende que si hasta el presente ha podido disimularse á la Empresa la libertad que frecuentemente se ha tomado de dilatar los plazos á su arbitrio á pretesto de la guerra, hoy que felizmente la guerra ha terminado, no debe consentírsela que altere en lo mas mínimo los plazos para el transporte y entrega de las mercancías, y que sobre ello debe reclamarse para el comercio toda la proteccion que merece y las citadas disposiciones legales han querido dispensarle. Si se hubiere de seguir como hasta ahora, seria imposible que nadie mas que las personas allegadas á la Empresa ó favorecidas por ella pudieran continuar remitiendo mercancías por el ferro-carril. Y si como dicen los exponentes, la Empresa ha encontrado el medio de ponerse á cubierto de toda reclamacion exigiendo boletines de garantía que la eximan de la obligacion de trasportar los efectos en los plazos marcados en el Reglamento y disposiciones posteriores, necesario es que por quien corresponda se haga entender que ese es un medio ilegal y reprobado y que se la exija toda la responsabilidad á que se hiciere acreedora.

Lo dicho en el párrafo quinto de la exposicion acerca de la injusticia con que se exige el pago de almacenajes por la Empresa, cuando ella con su mal servicio dá lugar á que no puedan recogerse con puntualidad las mercancías, es perfectamente fundado y no admite contestacion. Si la Empresa no cumple con su obligacion de hacer los transportes en determinados plazos, y por ello los particulares no pueden calcular cuándo recibirán las mercancías, y á veces reciben en un dia lo que deberían haber recibido en varios y por su órden respectivo, es altamente injusto que se exija en seguida el pago de almacenaje cuando no hay acaso ni posibilidad siquiera de retirar las mercancías en el corto plazo que para ello se señala. Y de todos modos nunca debería autorizarse á la Empresa para cobrar otros derechos de almacenaje que los que ordinariamente se pagan entre comerciantes, y no los altísimos derechos que á ella la ha parecido conveniente establecer, de lo cual se quejan con razon los reclamantes.

A propósito de la queja que sobre este particular se formula, no estaria demás que se hiciese entender á la Empresa que cuando entrega incompleto un cargamento ó con avería de cualquiera

clase, no se halla autorizada para cobrar el porte por completo hasta tanto que haya avenencia en el resarcimiento de los daños y perjuicios irrogados por la pérdida ó averías.

En el párrafo sexto los exponentes se quejan de que la facultad concedida á la Empresa del ferro-carril del Norte para establecer tarifas especiales, está dando lugar á grandes injusticias, y para remediar ese mal proponen que se hagan cumplir las disposiciones referentes á la materia que determinadamente citan por su órden, y que no se autorice rebaja alguna en el recorrido de toda la línea férrea ó de una seccion de ella á ciertas y determinadas personas ó empresas sin que á la vez se haga la misma rebaja á cualquiera otra persona ó empresa en justa proporcion á los kilómetros que hubieren de recorrer las mercancías; y á esta Seccion la parece que nada mas justo y racional podria pretenderse que lo que se viene pretendiendo. Las disposiciones legales invocadas en la exposicion han querido evitar todo favor para que asi haya perfecta igualdad entre todos los que tengan necesidad de valerse del ferro-carril para el trasporte de mercancías, y claro es que si esas disposiciones no se cumplen puntualmente bajo cualquiera pretesto mas ó menos especioso y estudiado toda competencia es impasible entre las personas privilegiadas y las no favorecidas, y el ferro-carril viene á convertirse en un instrumento de ruina para la generalidad, lejos de serlo de prosperidad y de adelantamiento para el país que tantos sacrificios ha hecho para que haya podido llevarse á cabo. Y como uno de los medios á que por la Empresa se ha recurrido para eludir la obligacion de aplicar á todos sin distincion las rebajas que se hagan en sus tarifas es indudablemente el de establecer tarifas especiales desde ciertos y determinados puntos á otros sin permitir que de la rebaja gocen los que recorren las distancias intermedias como no arranquen precisamente desde los puntos á capricho señalados, necesario é indispensable parece tambien á esta Seccion que las rebajas que se hagan en las tarifas especiales por un determinado número de kilómetros se apliquen tambien en justa proporcion á todo aquel que con sus mercancías recorriere cierto número de kilómetros de la via férrea, sea el que quiera el punto ó estacion de donde salieren las mercancías y el sitio ó lugar á donde fueren destinadas. De otro modo seguirá sucediendo lo que hoy sucede y en la exposicion se manifiesta, y es que una tonelada de trigo ó harina, por ejemplo, salida desde ciertos puntos puede recorrer una distancia mucho mayor que otra tonelada de las mismas especies que salga de otros puntos, por el mismo coste ó por un coste mucho menor todavia, lo cual revela que hay especial interés en servir á unos y perjudicar á otros y producir alteraciones y depreciaciones en los mercados de que algunos de seguro se aprovechan, pero cuyas perjudiciales consecuencias las sufre el país entero ó la generalidad, cosa irritante en alto grado y que no debe consentirse ni tolerarse de ningun modo. Si la Empresa quiere hacer gracia en las tarifas especiales al que con un determinado número de toneladas recorriere toda la línea férrea, hágalo proporcionalmente igual al que en condiciones iguales recorriere una parte de la línea, y no habrá lugar á las justas quejas que hoy se oyen á todas horas por los gravísimos perjuicios que hoy se irrogan á los que no cuentan con el favor de la Empresa.

Respecto de la importancia de los perjuicios que á Castilla se han causado por el mal servicio del ferro-carril en los años últimos, no cree la Seccion que los exponentes están exagerados en la cantidad en que los gradúan en el párrafo sétimo de su escrito. Y si esos perjuicios ascienden á tan crecida cantidad en pocos años, y además se tiene en cuenta que son inapreciables los perjuicios que indirectamente han sufrido los propietarios y las clases productoras por la paralización del tráfico y la depreciacion de los frutos ó productos, altamente conveniente es que por cuantos medios estén al alcance de la Junta se procure evitar que indefinidamente continúe la explotacion del ferro-carril dando lugar á tantos y tan grandes perjuicios como los que se dejan enunciados.

En el párrafo octavo y final de la repetida exposicion se indica la conveniencia de la reforma y unificacion de las tarifas que podria llevarse á efecto de acuerdo con la Empresa, ó aun contra la voluntad de la misma en caso necesario, y la Seccion encuentra muy fundado cuanto en tal sentido se expone ó manifiesta. Costando en los principales ferro-carriles de Europa tres, cuatro y médio, ó á lo sumo cinco céntimos de franco por tonelada y kilómetro el arrastre de mercancías, en el ferro-carril del Norte y en los que con él están en combinacion cuestan los arrastres 0,08 $\frac{3}{8}$ cénts. de peseta y aun 14 $\frac{1}{4}$ por tonelada y kilómetro, segun los datos aducidos en la exposicion, que pueden ser tenidos por exactos como que están tomados de las tarifas que andan en manos de todas las personas que se dedican al comercio. De ese modo la fanega de trigo que de Arévalo á Barcelona deberia costar solamente 7. rs. 49 cénts. si la tarifa fuese la de la línea de Koenisberg á París, que es la mas subida de todas las citadas, cuesta 12,47, y la fanega de trigo de Arévalo á Santander que deberia costar por la expresada tarifa de Koenisberg á París 2.⁹⁵ céntimos, cuesta hoy 8,18, y así es imposible que los trigos ó harinas de Castilla se presenten nunca en los mercados de Barcelona ó Santander á un precio conveniente y en disposicion de competir con los de los mercados extrajeros. Sin mas que la precedente demostracion está justificada la necesidad de la reforma y rebaja de las tarifas hasta donde buenamente sea razonable ya que de pronto no puedan rebajarse hasta el nivel de la tarifa P. 6. del ferro-carril de Burdeos á Marsella, por donde tantos trigos se trasportan con destino al litoral de España; y por lo que hace á la conveniencia de que las tarifas se unifiquen, no parece que pueda haber quien lo ponga en duda siquiera, porque si la tendencia á la unificacion es general en toda Europa, no puede menos de serlo con mucha mayor razon dentro de España y tratándose de sus particulares ferro-

carriles. Los medios de llevar á cabo la reforma y la unificacion vienen indicados en el párrafo de que se vá hablando, y por lo tanto la Seccion no tiene para qué añadir sobre ello una palabra mas.

Con lo expuesto ligeramente acerca de cada uno de los particulares contenidos en la repetida exposicion de los propietarios territoriales, comerciantes de granos y fabricantes de harinas de esta capital, que la Junta se ha servido pasar á informe de la Seccion de Comercio, cree esta haber llenado su propósito de dejar justificado el fundamento del dictámen favorable emitido al principio sobre todas y cada una de las observaciones y pretensiones de los reclamantes. Interesada mas que nadie la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia en remover cuantos obstáculos se opongan al desarrollo de la pública riqueza, y siendo uno de los mayores obstáculos que á ello se oponen la viciosa explotacion del ferro-carril del Norte, segun está en la conciencia de todo el país, cumplirá en concepto de la Seccion con uno de sus primeros deberes patrocinando y haciendo suya la ya repetida exposicion y elevándola con especial recomendacion al Gobierno de S. M. como por los reclamantes se solicita, y gestionando ante el mismo con todo encarecimiento despues hasta obtener la reparacion de las faltas denunciadas, y que de una vez para siempre se monte el servicio del ferro-carril del Norte de la manera que el país tiene derecho á exigir.

La Junta con su superior ilustracion resolverá sin embargo lo que estimare mas oportuno y conveniente.

Valladolid 31 de Marzo de 1876.

EL PRESIDENTE DE LA SECCION DE COMERCIO,

José de la Cuesta.

Dada cuenta á la Junta de la precedente instancia, así como del dictámen emitido por la Seccion de Comercio y en atencion á la série de consideraciones y fundados razonamientos que en uno y otro documento se aducen. En sesion del 1.º del actual acordó por unanimidad, no solo la aprobacion del referido dictámen, sino hacer suyo el pensamiento y activar las gestiones oportunas hasta obtener resultado favorable, acudiendo en representacion ante el Excmo. Señor Ministro de Fomento y Consejo superior del ramo, excitando el celo de cuantas corporaciones puedan considerarse interesadas en tan vital asunto y que tanto podria afectar á los intereses de la Agricultura, Industria y Comercio, si no se aplicara por quien corresponda el oportuno correctivo á los hechos que en los espresados documentos se denuncian.

El Comisario Presidente,

EUSEBIO ALONSO PESQUERA.

El Ingeniero Secretario,

FRANCISCO ARRANZ Y SANZ.