

XXII-2 C-264

SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS
DE VALENCIA

Expediente n.º

Principia en _____ de _____ de 1874.

Germina en _____ de _____ de 18

PROCEDENCIA.

COMISION.

OBJETO.

Auxilio a las empresas de ferrocarriles.

Registro general núm. _____

A la junta de la Sociedad de Amigos del País.

El que suscribe propone la conveniencia de formular una enérgica protesta contra el proyecto de auxilios a las empresas de los ferrocarriles, por ser perjudicial a los intereses generales.

La Cámara Agrícola y la Liga de Propietarios en sus últimas sesiones, por unanimidad, así lo han reconocido.

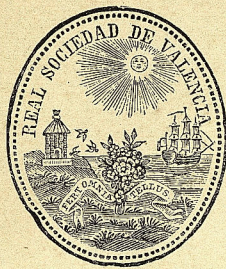
Las varias razones que hay para oponerse, son conocidas por todos; hoy van expuestas con claridad y concisamente en la primera plana del periódico *Las Provincias*.

Hay además que tener presente, que las líneas férreas de España no dan la utilidad que debieran a nuestra Agricultura, por lo subido

de sus tarifas de transportes por
su mala organizacion, por las cues-
tiones entre sus empresas, y por la
falta de trenes directos rapidos, llama-
dos en otros pais, *fruteros*, pero en cam-
bio fomentan el lujo, tan perjudicial
a todas las clases de la sociedad, con
sus viajes o *reclamos* para que
aumenten los viajes de *recreo*
e *inutiles*.

Valencia 17 Enero 1884

Pablo de Villanueva



Esta Sociedad ha nombrado á V. S. en sesion del 17 de los corrientes y en union de los Señores notados al margen para que informen sobre el proyecto del gobierno de

D. José W. Rubert, para auxiliar á las empresas
 " Pablo Orillana y Riuin de ferrocarriles á fin de
 " Juan D.ª Cadiz y Darder exponer al mismo lo que sea mas conveniente;

y espera se servirá V. S. aceptar dicho encargo y desempeñarlo con el celo que le distingue. □

Dios guarde á V. S. muchos años. Valencia 25 de Enero de 1896.

El Secretario,

□ Al participar á V. S. he de manifestarle que por ser el socio mas antiguo de los nombrados le corresponde convocar y providir las reuniones que celebren necesarias hasta emitir dicho informe.

Sr. D.

XXII-2
C-264

14 de Junio de 1894.

M. D. Juli M^a Salas

Mi estimado amigo: ^{Muestra} La Sociedad Económica ha acordado elevar al Sr. Ministro de Fomento la adjunta exposición sobre la cuestión de los ferrocarriles, y encontrándose V. en una carta ~~mea~~ ^{que} ~~de~~ ^{le} tengo el gusto de enviarla para que como Vice-Director de la Económica ^{se tome la molestia} ~~la~~ ^{se haga} se pueda llegar al poder de dicho Sr. Ministro.

Esperando ^{con mucha bondad de} ~~sentir~~ ^{aviso} que lo traiga pronto para poder enviarlo a la Sociedad que como siempre se lo ofrezco y comp.
H. J. G. y M.

La S. E. de J. del P. ha
 enviado al ~~Excmo~~ Sr. M. Ces
 for. la exposición que
 aprobó en una de las últimas
 sesiones ~~combatida~~
 en contra del proyecto de
~~la~~ conceder auxilios a las
 compañías de ferrocarriles.

Procuraremos hacer
 con una copia de este ~~de~~
~~documento~~ importante docu-
 mento para publicarlo
 o dar al menos a conocer
 a nuestros lectores las razones
 mas principales ^{expuestas} ~~aducidas~~
 por la lección en un
 asunto que en la actuali-
 dad preocupa tanto
 a la opinión pública

XXII-2
C-264



Real Sociedad Económica
DE AMIGOS DEL PAÍS
DE VALENCIA

D. Juan B^{te} Carles y
Garder

" Pablo de Orellana Pincon

" Rafael de Olivar Martinier

" Jose' Vidal Vidal

" Manuel Fernandez
Montenegro

Esta sociedad en sesión
de ayer, ha nombrado á
V. S. en union de los señores
notados al margen, para
informar acerca del pro-
yecto que se atribuye al
Gobierno, sobre auxilios á
las empresas ferroviarias y
espera, se servirá V. S. aceptar
dicho encargo y desempe-
ñarlo con el celo que le
distingue.

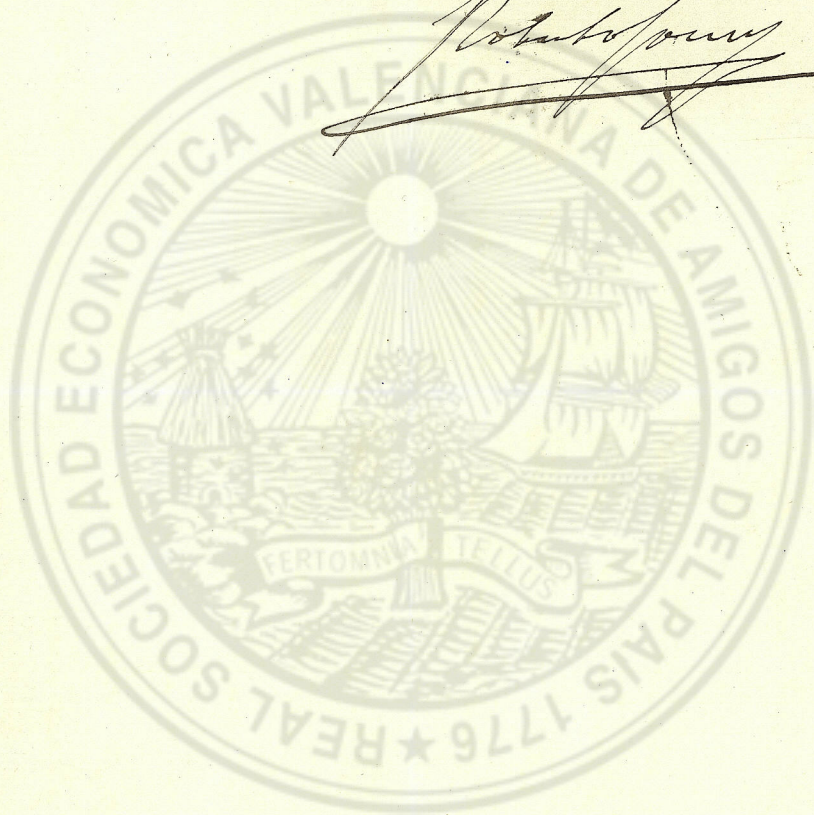
Al participarlo á V. S.
cumple á mi deber ma-
nifestarle, que, como so-
cio mas antiguo de
los nombrados, le corres-
ponde convocar y pre-
sidir la Comision espre-
sada.

Dios

que a' V. I. m. d. a.
Valencia 2 de Julio de 1896

El Vice-Secret^o, S.^o

Roberto Juncos



Dr. D. José N. Rubert y Garcia

hacer que son por su naturaleza armarios, y en la cual todo, tiene de más al fin necesariamente perjudicados.

Si se hubiera de comprarlas de carácter puramente privado como en realidad lo tienen, y por no carecen de deudas para ciertos determinados límites, en ellas se tendrían abridos o recurrir al go-
bierno para remediar en difícil situación financiera, en el go-
bierno se tendrían preocupando de la marcha de un negocio que libremente se aceptarían y explotaría; pero como en decadencia o en ruina produ-
ciría una perturbación profunda en el país, bajo el doble concepto de los
servicios postales, que tienen establecidos, y de sus valores circulantes, no es
posible abandonarles a su suerte, sin intentar ante salvadas de la
hacienda irrisoria porque abandonar

mano, como ha de ser, para el momento de examinar las causas de la actual crisis y enumerando las causas de la crisis.

Lo que ha sucedido es principalmente de la subida de los cambios y de la disminución del tráfico. Lo primero supone para las com-
pañías una carga onerosísima, con la cual nunca contaban, y en
consecuencia de tener domiciliados en el extranjero, el pago del interés y

amortización de las obligaciones; pero en domiciliación ~~no para~~ ^{no para} ~~de la su existencia~~ ^{de la su existencia} ~~la la~~ ^{la} ~~disposición de los que para hacer~~ ^{disposición de los que para hacer} ~~este del contrato con el obligacionista para que sea impuesta por~~ ^{este del contrato con el obligacionista para que sea impuesta por} ~~principales devaluación gubernamental de la negociación de aquellos valores~~ ^{principales devaluación gubernamental de la negociación de aquellos valores} ~~el resultado de la Bolsa de París y simultáneamente aceptado, pa-~~ ^{el resultado de la Bolsa de París y simultáneamente aceptado, pa-} ~~ra conseguir en este gran centro de contratación y en exclusiva por~~ ^{ra conseguir en este gran centro de contratación y en exclusiva por} ~~venir de los terceros extranjeros, la cotización de sus valores.~~ ^{venir de los terceros extranjeros, la cotización de sus valores.}

Si es que si las compañías remitiéran a esta ventaja, desapa-
recería ipso facto aquel quebranto, porque los obligacionistas co-
brarían en pesetas y no en moneda francesa que como se
visto tiene hoy un mayor valor de 22 a 23 por ciento so-
bre la nuestra; y con ello se normalizarían los cambios, en-
te subida o debe en gran parte a esa domiciliación que
obliga a las compañías a estar de España, como lo son
de pesetas anualmente.

Si en este punto el remedio depende en un mayor parte de la
omnipotencia voluntad de las compañías, porque no influyen
para nada en el, ni el país en que están endeudados, ni líneas
ni los terceros extranjeros, con mayor motivo podría decirse
que tanto de la constante debilitación del tráfico, tanto de la

col, como el combinado y el internacional.

Con mayor motivo día y noche la Sociedad exponiendo que ya se ve a la vista, como en el caso anterior, de la conveniencia de las cooperativas, más a la par del deber sagrado ya que no por desgracia inevitable de amoldarse a los exigencias naturales de los transportes y a los precios y condiciones de los medios rivales, como la navegación y hasta los caminos ordinarios.

En esto no se ha hecho, para la Sociedad Económica valenciana como lo es, lo mismo que una vez demostrada por una negligencia de marcar el aumento del Estado, merced por el aumento la censo de sus propios accionistas y obligacionistas independientes, y el Gobierno de S. M. ejercerá con sumaria aplauso la alta tutela que le corresponde de los intereses generales, comunicando las con la revisión de las tarifas marítimas y con las reformas que el mismo pueblo demandará y que el Gobierno tiene perfecto derecho a exigir por la vigente legislación de ferrocarriles.

Para una demostración la Sociedad exponiendo no necesita su parte de la región valenciana, cruzada de vías ferreas en todas direcciones, y como los datos en que funda sus censuras son públicos y los efectos lo muestran y los resultados, todos los habitantes de esta región, oblige el convencimiento de que sus palabras han de tener más autoridad ante el Sr. del Gobierno G. V. E. tan dignamente representado, que si transmitiera la explotación de la red en su conjunto, con noticias de referencia mejor o peor comprobadas, de todos los demás líneas de España.

En esta región como en la, la longitud del Norte, lo que más se queja de la baja de los transportes, que abstrayendo a una crisis de carácter general, lo que más seriamente amenazado se considera de un desastre financiero, lo que más exigente se muestra en la reclamación de los dividendos de los del Estado, en cooperación por venir remunerando generosamente más a más, desde que para desgracia de Valencia, adquirió estas líneas, a todos los grandes elementos de tráfico que que le brinda prodiga la naturaleza en estas espléndidas zonas meridionales.

Los canales, han readquirido con unces el movimiento

1 de aquellos tiempos en que se criticaban los ferro-carriles; la navegación entre Barcelona y los puertos del litoral de provincia hasta Sevilla ha conseguido también la antigua preponderancia; los servicios marítimos establecidos entre los puertos de Valencia y de Mallorca transportan hoy con mayor celeridad, sin tanto quebranto y con mayor economía los frutos primarios de este país, han apalancado en los mercados extranjeros y los vapores directos entre Valencia y los principales puertos de Inglaterra transportan centenares de miles de toneladas que en gran parte recorren largas distancias dentro de la red del Norte, por puro interés que ello despertara en el ánimo de los altos funcionarios de la Compañía.

En interés por el contrario y según se demuestra en la práctica aparece, aunque sea inverosímil, en procurar que disminuyan ya los productos de las líneas nacionales.

Los productores de los riquísimos comarcas abastecidas por el ferro-carril económico de Sella a Turis y Colliure, han recurrido a los casos por haberse denegado peticiones mejoras, reclamadas inmediatamente a la Compañía del Norte. Los comerciantes que reciben en Valencia generos de Cataluña, han abando- nado el ferro-carril del que no consiguen aguar de sus esfuer- zos, que creaban el mismo servicio establecido por la anti- gua Compañía de Manresa; el comercio y la industria de Barcelona por la misma causa, se han visto obligados a re- novar los antiguos contratos con los vapores, para llevar los generos a todo el litoral mediterráneo, y verse en cambio las expediciones de ganado que fueron enormes, en esto han por por la rapidez y la regularidad en los transportes, que exige esta mercancía viviente; y por fin la relación de Valencia al extranjero con su concurrencia, está hoy completa- mente paralizada y con suerte.

Se ha dicho además que tanto quien garantizaría completa- mente el producto de los años anteriores en un millón del franco si se restablecía el antiguo servicio de trenes con sus precios, y quien ofrece a la Compañía del Norte establecer una línea de vapores entre Brest y Londres, si fuera esta lo necesario.

para llevar a Deltan las fustes que van de ahi por mar a San
 Blas, con lo cual podrian obtenerse quizas, en Lima, 20000 tone-
 ladas con un recorrido de 1000 kilometros; y que ambas propo-
 siciones fueran rechazadas por la direccion, que prefiera sin duda
 el primer plan, o remolcador con material vario.

Este enorme e inevitable sistema de explotacion ha producido
 los resultados siguientes:

Recaudacion en toda la red, que comprende 3.293 kilometros.

Ejercicio de 1893.	85.889,427.26	pesetas.
Ejercicio de 1892.	88.390,924.97	"

Diferencia en menos — 2.501,497.61 "

Recaudacion en las lineas de Manama a Valencia y Paragana
 que comprenden 460 kilometros.

Ejercicio de 1893	10.609,543.66	pesetas.
Ejercicio de 1892.	11.753,235.93	"

Diferencia en menos — 1.143,792.27 "

Se veia que en la totalidad de la red la perdida en un año se reduce
 a 797 p. 25 c. por kilometro y en las lineas de Manama a
 Valencia y Paragana, explotadas en la forma que se des-
 cribe de lo expuesto, la perdida se eleva a 2.486 p. 50 c. por
 kilometro, lo cual es tanto mas de notarse, cuanto que estas li-
 neas explotadas en los tiempos del Marques de Campo y aun des-
 pués de adquiridas por el Banco Hispano Colonial, cumplan
 labran cada año un producto, como demuestran los datos siguientes:

Año 1870. Recaudacion obtenida	4.609,221.44	p. c.
" 1875	6.751,465.25	"
" 1880	9.331,284.84	"
" 1885 (Epidemia colerica)	9.084,885.55	"
" 1890	12.112.325.00	"
" 1892 (Explotacion del vapor)	11.753,235.93	"
" 1893 idem idem	10.609,543.66	"

Muy mas; consignase en la memoria del ejercicio de 1892 última
publicada, que de su producto total de 74.421,482 pesetas 91
centimos, resulte un beneficio líquido de 2.571,612 pesetas
15 centimos, que no permito distribuir dividendos a los accionistas
ni a los accionistas y que para el fondo de reserva.
De modo que por un lado se abandona voluntariamente
el tráfico y por otro se impone al accionista que suministre
a toda pérdida; y esto lo hace una Dirección que preside
seis millores de caudales, cinco, seis, doce, y diez y seis mil
duros, además de dos a diez mil duros en concepto de
gratificaciones anuales, y que queda unidas en un
tribuna un consejo de administración permanentemente
decorativo, un que figuran muchos y muy influyentes
personajes políticos.

No se oculta a esta sociedad que en los grandes negocios
cuando son varias las compañías que intervienen en el negocio
se no basta que una de ellas esté dispuesta a facilitar, si las demás
se resisten, y que ~~de~~ algo de esto sucede a la del Norte donde que
interviene en el grave caso de adquirir las líneas valencianas
tan alejadas de la red nacional que topográficamente le es
imposible.

Nada se consigue por ejemplo con que la compañía del
Norte quiera establecer un tron de enlace con la red francesa en la
frontera de Cerbere, si la de Tarragona y Barcelona y Francia
se niega o si en un compromiso de Tarragona a punto de que se
le comienza a establecer los trenes nocturnos, y es inútil que se
exprese la del Norte en acelerar sus trenes, si al llegar a aquel
compromiso le exige la compañía vecina el transporte de la
fruta y mas aun cuando se transporta a granel, como me-
da de premencia, cuidadosamente cargada en los vagones.
¿Como es posible, facilitar en el tráfico internacional?

Si se trata de las expediciones dirigidas al interior, pro-
puesta en Alemania con la compañía del Mediodía que va
a la de Francia en Tarragona puede retirarse también
los vagones y exigir el transporte con productos mas o me-

nos justificados; un perjuicio de exigencia de suero ha del Norte en
Madrid por no admitir en absoluto los vapores del Mediterráneo a pie
de la línea de circulación; ¿cómo es posible fomentar en
el tráfico interior, y crear mercados para los productores valencia-
nos, mercancía más rentada cada día, y aumentar los transportes
en beneficio de las mismas empresas?

La comparación del Norte se define como es natural con sus
normas si es que no ha dejado el primer término, puesto que
no se debe a resolver por falta de datos, la Sociedad Econó-
mica; pero sea como sea la provocación, o definición de sus
rival, la cierta es que a una tarifa única arbitraria, que se
obedece a ningún principio comercial, (la de Barcelona o Bara-
gosa), está contraria a la voluntad de las demás compa-
ñías toda la tarificación combinada de las líneas del Atlántico
Mediterráneo; tarificación que ha entregado al mar todos
los transportes, pero entre repartidos entre la navegación y
los ferrocarriles.

Para demostrarlo, se limitará la Sociedad a un solo ejemplo que
pondrá a la vez de manifiesto algunas de las muchas anomalías
que ocurren las tarifas a causa de la desordenada rivalidad de
las compañías.

Por la designada con el nº 1. de la serie B. V. M. A. (que
significa Barcelona, Valencia, Mediterráneo y Andalucía) se fija
a los tejidos un precio de 62 puestas por tonelada de 1000 Kilo-
gramos, o de la 2.ª clase, desde Barcelona a Málaga (1210 Kilo-
metros). El flete de los vapores en el mismo trayecto es de 10 pe-
setas. Resulta pues recargado aquel en un 55 por ciento.

El precio de la tarifa B. V. M. para Alcaraz, (724 Ki-
lometros) y para La Onda (629 Kílo metros) es igual al de
Málaga siendo la mitad próximamente el recorrido.

Las compañías no ignoran que el precio de Málaga es ele-
vado; pero no pueden reducirlo porque la Real Orden de 1.º de
Mayo de 1887 les prohibe permitir un precio mayor en un recorri-
do menor; y reduciendo el precio de Málaga habría de reducir-
se como consecuencia el de Alcaraz, y sumando este con el

de Alcazar a Madrid resultaria inferior al de aquella tarifa arbitraria de la Compañia del Norte, entre Madrid y Barcelona, lo cual es contrario al privilegio del mayor recorrido que las compañías tienen establecido para las direcciones del tráfico desde 1840.

Es decir que para poder nivelar estas sus tarifas con la tarifa con la que se negocian con una orden ministerial, sin bastante justificada en el presente caso, y con las tarifas que ellas voluntariamente se han impuesto.

Muy lejos más en estas tarifas que conviene corrigirlas, como una ^{justa} medida de la equidad de las compañías.

Las mercancías de gran tráfico disfrutaban de un premio de 50 por 100 de la 2.^a clase de Barcelona a Malaga; de 64 puntos 50 centimos a Cartagena, y de 76 puntos 70 centimos a Loja y a Sevilla. De Malaga, como que interviene la compañía andaluza porque nada puede ir de allí por mar las expediciones, equivale a cuatro centimos de tarifa por tonelada y kilómetro, igual para todas las líneas, y en las tarifas reducidas que se reducen a la compañía andaluza porque tiene aumentado el transporte lo mismo si la mercancía procede de Malaga que del extranjero de Cádiz, exige doble participación de la que le corresponde y le resultan aproximadamente diez centimos de tarifa mientras las otras las compañías solo perciben cinco centimos de tarifa.

Cuando esta rivalidad que tan directamente influye en la disminución del tráfico, se circunscribe a las tarifas o a la organización de los servicios tiene el gobierno expedido el camino para neutralizarla o para aliviar sus efectos; pero desde el momento en que se extiende al campo ~~de los derechos y se constituyen~~ ~~líneas innecesarias sin mas objeto que la guerra~~, el mal, de difícil remedio y hasta sea incurable, y quinto, muy poco se no pone en manos del Estado en esta cuestión tan compleja como trascendental ~~que se abran y se fijen definitivamente los límites intranscendentes de la zona de explotación que corresponde en la red española a cada una de las compañías existentes.~~

Medios propuestos para conjurar la crisis.

Desestimados por el C. S. los presupuestos de los Compañeros, no hay necesidad de contabilistas, y la Sociedad limitará sus observaciones al proyecto de suministro que tiene la debida autoridad del Ministro que lo ha formulado, y de la reconocida competencia de un cuerpo de tan difusa y compleja materia.

Ya que no es posible la tan anhelada y esperada unificación de las tarifas, por el diverso origen a que estas obedecen y las distintas normas a que deben aplicarse, no hay duda en que sería un verdadero adelanto unificar, no la clasificación general de mercancías, que por ignato motivo, debe ser diferente en cada empresa, mas su nomenclatura; por esta reforma facilitara a no dudarlo la operación de la facturación.

Se aumentará absolutamente nada la recaudación en las estaciones.

2º. Aumento de los derechos de carga y descarga.

El aumento de estos derechos en las líneas que lo disfrutaban y en aplicación a aquellas a quienes fue negado como la del Valenciano o Pasa por ejemplo, equivale a un aumento embolsado en las tarifas, aumento que en todo el caso se da un resultado contraproducente para que en el tráfico local, en los pequeños recorridos, disminuya el comercio de las vías ferreas estirando todavía más, los elementos de competencia.

Porque a falta de una especie de impuesto de una peseta 25 centimos por toneladas de 1000 Kilogramos sea largo con el paquete que rechina; así es que si por ejemplo se aplicara a la mercancía de Huelva al fisco (41 Kilómetros; tarifa especial nº 3) supondría un recargo de 80 por ciento y si se aplicara al vino de Sagunto al fisco, (29 Kilómetros; tarifa especial nº 10) el recargo sería de un 470 por ciento.

Consignado anteriormente que con las tarifas vigentes, sea resulte el tráfico a las carreteras, puede estimarse que lo que sucedería si llegara a plantearse la reforma.

3º. Prorogo del plazo de las concesiones.

Concedida esta a cambio de la construcción inmediata de la red secundaria de vía estrecha por las compañías que hoy monopolizan los transportes de la general de vía ancha, nada obsta esta Sociedad si aquellas insistieran en la negativa que ya han contrinado. Con una pérdida vicinal que valdrían más un acuerdo, tratadas por la primera perspectiva de emprender todavía más y en gran número considerable en detallada esfera de acción, no se da parecer inoportuno que esta sociedad exponga al ilustrado juicio de V. E. los graves inconvenientes que produciría semejante concesión.

La red secundaria ó sea según el proyecto de 60 centímetros u 1 metro de anchura y según esta Sociedad del ancho uniforme de un metro se compone de

16000 Kilómetros y en cada a raron de 50000 pesetas importan 500 millones. Sobre sin duda la seguridad garantizada de un in-
~~mediata~~ construcción y mas si el Estado no tuviera que suben-
cimarla como lo exigen las compañías invocando el pretexto
de ley del Sr. Duque de Veragua; pero en cambio vendría a quedar
en manos extranjeras casi toda la circulación de España y lejos de dis-
minuir el gravamen del cambio que pesa sobre la riqueza general
es bien seguro que aumentaría pronto que procediendo de Francia
aquella suma y por comisiones a las compañías como en renun-
cia a la abolición del pago de intereses y contribución de
valores para conservar el dinero a la circulación en la Bolsa de París,
a la enorme suma que hoy se dormía en aquel mercado, habría
que añadir la representada por las nuevas emisiones.

O si una condición del pacto que es la que había de favorecer
resulta inaceptable, mejor había de estar la compañía obligada en com-
pensación de un beneficio imaginario. No puede ocultarse a la
propiedad de N. E. la gravedad que encierra una prerogativa sea la
que fuere en el poder de las concesiones, porque aparte del vicio
remite que opera ya. Esta nuestra legislación supeditación
no puede prescindir de la energía y unánime protesta que
levantaría en el país, que encierra una propiedad revertible
en determinadas épocas de la red española para hacer frente a
crisis financieras imprevistas y guiar a la salvación del credi-
to nacional que es la base de España, mas comprometido
cada día a causa del déficit creciente y por lo más inevitable
de nuestros presupuestos.

Solución justa y oficial.

No por en la Sociedad española se crea todo crédito a las compañías
de ferrocarriles. Pero que por el contrario reserve el dinero que tienen
a la producción oficial e industria del Estado, basada en privilegios
explotativos y la armonía siempre con las necesidades de la produc-
ción y del comercio, emita monedas seguras a fomentar la riqueza ge-
neral, y como consecuencia los productos de todas las líneas
of de la misma red, y a su vez también prosperar.

Si llegan a las tarifas maximas legales que forman parte de las leyes de concesion y que constituyen en cierto modo una especie de contrato bilateral entre el Estado y las compañías y que para nada influyen en la cuestión que se ventila; dentro de la amplia esfera de las tarifas de aplicación, que es el terreno verdaderamente fructivo en que debe plantearse el problema, encontrarán U. E. en gran parte a poco que en ella se emprendiera la reforma apetecida. Las reglas a que esas tarifas obedecen están consignadas, en que nadie se explique el motivo, no en la ley, sino en el reglamento de policía de ferrocarriles, y del mismo modo que un digno certificado de U. E. Las modificaciones con bastante amplitud en 1887 por medio de una simple Real orden, propia U. E. modificando a veces sobramente en todo aquello que la experiencia viene aconsejando.

No basta que los precios de una tarifa estén dentro de los límites legales y que sus condiciones de aplicación, recogidas en aquel Reglamento y demás disposiciones aclaratorias, no perjudiquen al remitente, único criterio que rige al examinarlas. Conocerán con más su origen, su objeto y sus tendencias para evitar los perjuicios de carácter general, que mas o menos directamente brotarán de una tarifa, o la influencia que ejercerá en la tarifa de las demás líneas perjudicando intereses dignos de respeto. Lo que se hace en Francia, cuya legislación de ferrocarriles hemos copiado, previniendo con evidente anticipación de las raras precauciones que preceden a la aprobación de las tarifas.

Y también deberíamos imitar a la nación vecina en el rigor observado con que respeta y hace respetar la zona que corresponde a cada compañía. Así por ejemplo, jamás se concederá que la del Midi se ponga en comunicación con París ni valiese para ello de las líneas de Orleans o de Lyon, ni se consentirá a esta última que entrase en red en la de España por medio de un ramal de Cádiz a la frontera, sino valiendo de las líneas del Mediodía.

La misión consuetudinaria del Gobierno, ejercida con la

comercial, la distribución de la red española por zonas y compañías
líneas; la revisión de las tarifas locales, combinadas e internacionales;
y la organización de los servicios bajo el doble concepto del régimen interior administrativo, y de las necesidades del tráfico; todo con el fin de que V. E. en vista del resultado de estas investigaciones y de acuerdo con las ideas fijamente expuestas en la presente instancia, y enton-
ces ya comprobadas por V. E. pueda acordar con vi-
vel emergencia las medidas y radicales reformas que el
estado del país y la extrema situación de las empresas re-
claman de consuno. Bien seguro de que al obrar así
habrá prestado a estas con servicio superior, al que bi-
en gobernado, y dará a la par, solución satisfactoria
en lo que es posible a tan difícil problema, en bene-
ficio de los intereses del comercio, y en menoscabo de
los derechos del Estado.

Dios que. a V. E. m. d. a.

Valencia 1.º de Junio de 1896

Lcno. Sr.

El Director,
José Barberá y Falcó

El Secretario general,
Lorenzo Benito

XXII-2
C-264

Lcno. Sr. Ministro de Fomento

Ante todo entiendo la lección que debe ^{dejar} ~~ser~~ ~~sentada~~ ~~sentada~~ una verdad incontestable ^{que, sin duda,} ~~sentada de manera y que~~ ~~la~~ por lo vulgar y sólido, no opone ~~exposición~~ ~~de~~ la ya laboriosa discusión de este asunto, ~~en todos los áculos provocada~~ por la actividad de las compañías interesadas.

Y esa verdad consiste, ~~Expon. tot.~~ en que se trata de que el Estado venga en auxilio de un número mas o' menos considerable de ~~negocios~~ ~~interesados~~, en su inmensa mayoría extranjeros, que libremente se asociaron para explotar en condiciones perfectamente conocidas un negocio, y que cuanto por las vicisitudes de la suerte el negocio no produce lo que se prometieron, quitan y sin quitan, ~~porque~~ los que lo dirigieron en sus principios como principales ~~interesados~~ y hoy conservan la misma preponderancia no se desvían por el interés común, vienen a' pedir a' la Nación que

192-2 11XX

de una frase vulgar *jorgana* en todas sus contritas a' la gana puede
vinculante a' ser el contingente *garantizado* regreso con los seguros
productos de su propiedad o de su trabajo de una ganancia para el
contractista a' provecho de *empresarios* o de *agiotajes*.

Todo, ^{segundo} ~~Todo~~ ^{segundo} ~~segundo~~, no puede ser; esto no es más un
moral y contra ello he de levantar miéjica, se con la locustad
económica ^{de A. del P. de} ~~la~~ ^{de} Valencia correspondiente dignamente al *espíritu* que
informa su creación.

Diciendo, pues, en otra voz que los interesados en los
bienes de las *empresas ferroviarias* no tienen derecho alguno
a' que el Estado venga en su auxilio para *proporcionar* ^{continuar}
financieros de las *empresas* y que si ^{por un desfalco y *empresario*} ~~si~~ ^{de una} ~~desgraciadamente~~ ^{de una}
llegue el caso de ^{de} ~~alguna~~ ^{de} ~~otras~~ ^{de} ~~negociante~~ ^{de} que no pudiesen *sol* ^{de}
siva a' sus obligaciones, como *alguna* ^{de} ~~otras~~ ^{de} ~~negociante~~ ^{de} deben quedar

sometidas a las leyes que dictaba con idéntica previsión han
adaptado las disposiciones conducentes para que no se interrum-
pa la explotación aun en los casos de quiebra de las empresas y
por consiguiente para que no se altere la normalidad de la vida
nacional por la situación financiera de las compañías explotadoras.

Decir, pues, que la quiebra de estas compañías
traería una verdadera perturbación económica en el país
es fantástico para los ignorantes o para aquellos que foute-
mente se impresionan sin interesarse a examinar con sereno
y recto juicio los sucesos.

Y sobre rechazar las pretensiones de esos colores
económicos que amenazarán abocados con fantásticas perturbaciones
con tanto más propiamente
cuanto que los medios para evitar los conflictos anunciados y
mejorales idénticamente la situación financiera se encuentran en las

SEÑOR D. JOSÉ BARBEIRA
y FALCÓ, Presidente de
la Sociedad económica de
abogados del País

Muy señor mío y de
muy distinguida consideración,
me da V. la honra de aceptar
el folleto que tengo el gusto
de incluirle, que si en sí me
da vale, tiene por lo menos
el valor de las ideas que en
el mismo trabajo exponen mis
tres amigos D. Eduardo
Pérez López.
La Sociedad que V. tan

discrepancia previene su esta-
blecimiento precisamente en estos
momentos de la importante em-
prensión de los ferro-carriles que
es la que ha inspirado el Fomento
pero por lo tanto que nada
nuevo encuentre. En este punto
deuda de sobra estudiado el
asunto. Sin embargo, si las solu-
ciones que proponga, y que fuer-
go patrióticas, merecieren el
apoyo de V. y el de la Sociedad
Económica, sería la mayor sa-
tisfacción que en tal asunto pue-
da alcanzar quien con tal
motivo se repite de V. apuro

G. 1. m. f.

5-30

1/2 - Spruce - 2 - 30