
**Historia de las tarifas de los ferrocarriles
franceses.**

El pliego de condiciones autoriza á cada Compañía concesionaria á imponer la tarifa llamada legal. Los precios son *máximos*, y no pueden, por lo mismo, ser aumentados; pero sí pueden ser disminuidos, ya para el trayecto total, ya para los parciales, con ó sin condiciones.

La tarifa legal se divide en dos: la de gran velocidad, que se aplica á viajeros y mercancías, y la de pequeña velocidad para las mercancías solamente.

Las mercancías que han de ser transportadas con gran velocidad, forman una sola clase.

Las transportables con pequeña velocidad se reparten en tres clases. Los objetos no designados en la tarifa, se clasifican y agrupan en la clase con que tienen más analogía, previa la aprobación del Ministro de obras públicas.

Con excepción del impuesto que se le ha agre-

gado y que cede 23 p^o, la tarifa para gran velocidad no ha sufrido modificaciones desde su origen.

No ha sucedido lo mismo con la de pequeña velocidad.—Sus bases eran en 1840 las siguientes:

1 ^a clase.	2 ^a clase.	3 ^a clase.	Hulla.
fr. 0,20	fr. 0,18	fr. 0,16	fr. 0,125

En 1843 fueron reducidos á:

fr. 0,18	fr. 0,16	fr. 0,14	fr. 0,10
----------	----------	----------	----------

En 1857, suprimiendo la cuarta clase para hulla que entró á formar parte de la tercera, la reducción llegó á:

fr. 0,16	fr. 0,14	fr. 0,10
----------	----------	----------

En 1863 la hulla, las margas, los abonos y las cenizas, las piedras de cal y de yeso, los materiales de construcción y conservación de caminos, los minerales de hierro, los guijarros y la arena, constituyeron la 4^a clase, fijándose su tarifa legal en 8 céntimos, de 0 á 100 kilómetros, sin que la cuota pudiera exceder de 5 francos; en 5 céntimos para los trayectos de 101 á 300 kilómetros, sin que la cuota fuese superior á 12 francos, y en 4 céntimos para los trayectos de más de 300 kilómetros.

Así se creó para la 4^a clase una tarifa decreciente con la distancia.

Usando de las facultades de cada concesión, las compañías autorizadas por el Ministerio establecieron, para la grande y la pequeña velocidad, una tarifa general, con precios iguales ó inferiores á los de la legal y aplicables á la red entera.

La tarifa general de la pequeña velocidad, de cada Compañía, comprende de 1,500 á 1,600 mercancías denominadas y repartidas en series, cuyo número variaba de 7 á 4.

La red del Norte tenía.....	7
La íd. del Oeste.....	6
La íd. del Este y del Mediodía, cada una.....	5
La íd. de Orleans, solamente.....	4

Juntamente con la tarifa general, cada Compañía tiene más ó menos tarifas aplicables á ciertas mercancías, las cuales, mediante determinadas condiciones, conceden á los cargadores rebajas más ó menos importantes de los precios de la general. Son las especiales ó condicionales.

Su erección ha sido motivada casi siempre por la necesidad de hacer llegar lo más lejos posible á todas aquellas mercancías que á cau-

sa de su poco valor no pueden resistir los precios de la tarifa general.

La explotación ha sido facilitada y hecha menos costosa por la aplicación de las siguientes condiciones de las tarifas especiales:

• Primera. Mayores plazos para el transporte.

Segunda. Irresponsabilidad de la Compañía por los maltratos y averías del camino.

Tercera. Obligación de los cargadores y destinatarios, de hacer por sí mismos la carga y descarga de sus mercancías.

Cuarta. Entrega de mercancías que formen la carga de un wagón completo, sobre 4,000 y 10,000 kilómetros, ó que paguen por ese peso.

Pero las convenciones de este género, designadas con el nombre de tratados particulares, dieron lugar á tan numerosos abusos y á quejas tan vivas de las Cámaras de Comercio, que la Administración reconoció la necesidad de imponer restricciones á la libertad de tantas que había creído poder dejar á las compañías.

Se resolvió entonces que quedaba formalmente prohibido todo tratado particular que tuviera por objeto conceder á uno ó varios cargadores una reducción en las tarifas.

Desde el discurso pronunciado por Rouher en el Senado en 1857, las compañías que antes lo discutían, no han rehusado inclinarse ante

el derecho del veto absoluto del Ministro de trabajos públicos, en materia de modificaciones de tarifas.

Aucoc ha presentado en el siguiente párrafo, con notable exactitud, la jurisprudencia racional, en materia de derechos del Estado sobre las tarifas de los caminos de hierro.

“Al concesionario pertenece la iniciativa, al Gobierno el derecho del veto. La iniciativa en manos de las compañías les permite buscar las combinaciones más productivas al mismo tiempo que las más satisfactorias para la masa de los intereses comprometidos. El veto, en las manos del Gobierno, le permite impedir las combinaciones abusivas que pueden dañar al interés público y herir á la equidad.”

Desde 1862 se avisan al público y se comunican á las Cámaras de Comercio las modificaciones de las tarifas, con un mes de anticipación.

Después, con el informe de la oficina respectiva, el dictamen de las Cámaras de Comercio y la opinión de los Prefectos de los Departamentos interesados, se sujeta el proyecto de modificaciones á la Comisión consultora del Ministerio de Obras públicas, y en seguida, con el parecer de la Comisión, falla el Ministro so-

bre las modificaciones proyectadas.—La aprobación es siempre provisional.

En esas tarifas se inserta una cláusula que tiene por objeto impedir que una mercancía, en la misma dirección, pueda pagar por una distancia más corta una cuota más elevada que por una distancia mayor.

¿Por qué se destruyen los durmientes?

Cuando la madera se halla en seco, como en los pisos de los edificios, ó bien sumergida en el agua, dura muchos años. Se destruye con rapidez cuando está sometida á alternativas de calor y de humedad.

Anteriormente se atribuía la destrucción de la madera á una lenta combustión. Hoy, se supone más bien debida á varias especies de hongos, cuya presencia en la madera ha sido descubierta por medio del microscopio.

Se sabe que han sido descritas cerca de 50,000 especies de hongos, la mayor parte de las cuales vive y se desarrolla á expensas de la madera de los árboles.

Muchas de las medidas adoptadas al principio para prevenir ó detener la destrucción de la madera verde ó no bien seca, confinando la humedad en el interior, han sido causa del más

eficaz desarrollo interior de los hongos que han inutilizado la madera.

Es, por ejemplo, un hecho bien conocido ya, que la pintura de la madera no bien seca, acelera más bien que retarda su destrucción.

La pintura, en este caso, retiene la humedad en el interior y suministra, por lo tanto, las condiciones necesarias para el crecimiento de los hongos.

Probablemente ésta debe ser también la causa de la falta de buen éxito de otros procedimientos de conservación.

Las sustancias químicas que se usan, si no forman más que una cubierta exterior, apresuran también la destrucción interior de la madera.

El inconveniente más grave en ambos casos es que hay gran dificultad en conocer con precisión el estado de debilidad de las maderas. Parecen sanas en el exterior.

Bien conocido es de todos que los puentes hechos en los Estados Unidos, con maderas pintadas antes de estar bien secas, han durado cuatro ó cinco años á lo más, mientras que los no pintados han sido de mucha mayor duración.

Los puentes fabricados con maderas que se han secado lentamente y á cubierto, han sido

siempre los más duraderos. Los hongos no han podido atacarlos fácilmente.

Debe, por lo tanto, procurarse siempre que los durmientes estén bien secos.

Dudley, ingeniero civil, en su interesante estudio sobre la estructura de las diversas maderas que para durmientes se emplean, recomienda se apilen los durmientes de modo que el aire tenga circulación entre todos ellos, inclinándolos en la parte superior de manera que sea fácil el escurrimiento del agua.

Y en el caso de que se empleen antisépticos para preservar las maderas, dice que debe procurarse usar de procedimientos como el de Boucherie y de aparatos que realicen la impregnación completa de la madera, único medio de retardar su destrucción y debilitamiento interior.

Si, como él lo cree y parece ya probado, son principalmente los hongos los que maltratan y alteran las maderas, la carbonización exterior de las que no estén bien secas debe resultar también contraproducente.

Sólo tendrá buen éxito en las que hayan sido bien secadas.

Claro es, por otra parte, que los métodos de conservación deben variar, dentro de ciertos límites, con las diversas clases de maderas.

Los ferrocarriles franceses después de 1871.

Las desastrosas consecuencias para los franceses, de la guerra con Alemania, produjeron, después de 1871, una gran crisis en los transportes.

La Asamblea Nacional se vió obligada á intervenir en el asunto.

Nombró una Comisión para que se encargara de:

1º Proponer las medidas inmediatas que deberían tomarse para disminuir en lo posible los sufrimientos causados por la crisis.

2º Proceder á una investigación minuciosa del régimen general de los caminos de hierro.

Las disposiciones dictadas por iniciativa de esa Comisión conjuraron muy pronto los peligros de la crisis, satisfaciendo las necesidades de la población y de la industria.

Una sub-comisión procedió á las investigaciones, redactando un cuestionario que dirigió

á las Cámaras de Comercio, á los Consejos generales y á los tribunales consulares.

De las respuestas, concebidas en su mayor parte en términos generales, resultaba, según el informe de Dietz Monin, que la gran mayoría de los industriales era favorable á la conservación de las tarifas diferenciales, reprochándose sólo á las compañías que no las aplicaban á menudo sino con el fin de perjudicar á las vías fluviales que competían con ellas.

Que no respetaban el principio de la igualdad absoluta entre los cargadores, ni la prohibición de favores especiales, y que las cuotas eran demasiado multiplicadas y presentaban grandes desigualdades.

En un segundo informe, comentario del primero, dice Dietz Monin que las Cámaras de Comercio juzgaban indispensables y equitativas algunas reformas en la organización del servicio de los ferrocarriles.

Las mismas Cámaras, reconociendo sin vacilación los servicios prestados por las compañías de los caminos de hierro, declaren la necesidad de que entre ellos y el comercio se mantenga el buen acuerdo que es la base de la propiedad nacional.

Con tal fin presentaron algunas proposiciones, de las que las más importantes son las siguientes:

1ª Revisión de las tarifas generales, especiales, comunes y diferenciales, y adopción de una tarifa igual para todos, uniforme para todas las compañías, y que comprendiendo cierto número de series, tenga por base el peso, el valor y el volumen de la mercancía.

2ª Modificación de las tarifas internacionales de exportación y de tránsito, á fin de hacer desaparecer las desigualdades de precios, provechosos á los productores extranjeros y perjudiciales á los intereses franceses, y establecerlos por tonelada y por kilómetro, sin más diferencias que las justificadas por un cargamento completo de 5,000 kilogramos.

3ª Obligación para las compañías de hacer tomar siempre el camino más corto á las cargas que se les confien, ó á lo menos, aplicarles la tarifa del trayecto más directo y la más reducida, sin que el cargador tenga necesidad de pedirlo.

La Comisión de la Cámara se propuso entonces someter á discusión y estudio las condiciones de explotación de los caminos de hierro de Francia.

Esa discusión no pudo verificarse entonces, fines de 1875, porque otros asuntos, de gran interés también, absorbieron á la Cámara por completo.

Pero la Comisión especial llevó á cabo trabajos importantes, entre los cuales, son siempre mencionados los informes aludidos de Dietz Monin, por haber consignado de un modo auténtico las justas quejas que existían contra las grandes compañías.

El 31 de Diciembre de 1875, el desarrollo de las líneas concedidas había llegado á 26,701 kilómetros, y la longitud de las líneas explotadas á 19,757 kilómetros.

Los ferrocarriles rusos.

Rusia tiene hoy una red de ferrocarriles de más de 23,000 kilómetros.

Teniendo tan sólo en cuenta la extensión de sus líneas, ocupa el quinto lugar entre las naciones.

Esa categoría no es, por supuesto, la misma si se considera su gran población y la inmensidad de su territorio.

Según una comparación hecha por Mulhall, entre el tráfico y la población, hay en Rusia, por cada habitante, medio viajero y media tonelada de mercancías.

En Francia y en Alemania esa proporción es de 5 viajeros y de 3 toneladas.—En los Estados Unidos, 5 viajeros y 6 toneladas.—En Bélgica, 10 viajeros y 7 toneladas.—En Inglaterra, 22 viajeros y 7 toneladas.

De suerte que en el país del "home sweet