

directa por ferro-carril, y al resto de las estaciones que pierden desde 50 céntimos hasta 3,50 por tonelada; y que respecto á Paris pierden todas desde 1,50 hasta 7,50 tonelada, y ninguna los 40 reales 90 céntimos pretendidos.

Pero este es solo el lado malo de la reforma: el lado bueno esta representado por dos factores que no han tomado en cuenta «La Crónica» ni «El Liberal», ni V. tampoco, mi querido Director; por lo que veo.

El primero es, que hay para los vinos de la Rioja un mercado interior además del extranjero; y el segundo es que hay otras vias para llegar á Burdeos y Paris, además de la via directa por ferro-carril. Pues estas dos cosas, tan atendible como otras, han sido atendidas en las tarifas nuevas.

Mientras el vino que pasaba por Guipúzcoa para beberse en Paris pagaba á la Compañia del Norte los 63 reales que ha dicho «La Crónica» por el transporte de la Rioja á Hendaya, el que venia para beberse en Irún ó Pasajes, pagaba 74 reales de Haro 77 de Briones, 80 de Cenicero y hasta 150 desde Castejon; es una desigualdad, como otras, ha desaparecido en las nuevas tarifas y hoy paga lo mismo el vino que viene para el consumo fronterizo como el que va para el consumo frances; 64 desde Haro, 68 de Briones, 76 de Cenicero etcetera, quedando los precios nivelados para la frontera y la costa.

Claro está que si el Norte hubiera hecho esa nivelacion bajando los precios para la costa al nivel de los antiguos para la frontera en vez de subir estas al nivel de aquellas, hubieramos quedado mejor, pero no lo ha estimado conveniente á sus intereses por lo visto la compañía del Norte, y mientras no pueda alegarse contra ella el agravio de una desigualdad ofensiva como la que antes existia, en su derecho está para apreciar sus intereses como mejor lo entienda. Los que hemos trabajado para que la desigualdad antigua desapareciese hemos cumplido nuestra mision y hemos sido atendidos en la reforma: si la Rioja y las demas provincias vinícolas estiman que no han sido bastante atendidos sus intereses con la

reforma efectuada, muévase para alcanzar mayores rebajas, pues á ellas incumbe esa tarea, y hemos de acostumbrar á cada region á que cuide de sus intereses propios; nuestras simpatias estarán con ellos en esa tarea.

Entre tanto, bueno será que «La Crónica» y los comerciantes y propietarios de la Rioja, se fijen en el segundo de los factores que acabo de indicar, y observarán que si la via directa del ferro-carril para Paris se ha encarecido, en cambio se ha abaratado la via marítima; y si ya no pueden enviar los riojanos por 56 francos 50 la tonelada de vinos desde Haro á Paris, la pueden enviar por menos dinero por Pasajes ó por Bilbao del modo siguiente.

Ptas.

De Haro á Bilbao ó Pasajes	
por la tarifa núm. 7 nueva	. 16
Gastos de embarque y derechos de puerto en Pasajes.	4
Flete de Pasajes á Paris	. 30
Por tonelada	. 50

que con 4 escasas por el seguro, el que quiera hacerlo, son aun ménos de las 56,50 de la tarifa antigua directa por ferro-carril.

No estará de más que publique V. estas aclaraciones para conocimiento de «La Crónica de Vinos», de «El Liberal» y de los cosecheros y comerciantes de la Rioja,
Saluda á V. afectuosamente su afectísimo amigo.

J. JAMAR

San Sebastian 19 Junio 1883.

SENADO.

Sesion del dia 21.

Se abre discusion sobre la totalidad del proyecto de ley suprimiendo el recargo del 10 por 100 de ferro carriles.

El señor conde de TEJADA DE VALDOSERA; La concesion del 10 por 100 sobre el movimiento de viajeros se hizo en 1866. sin fijacion de término

Se constituyeron empresas, se emitieron acciones y el proyecto destruye una fuente de ingresos, destruye la garantia de los valores emitidos

Esto no puede hacerlo el legislador; este estado legal no puede alterarse sin previo acuerdo de las compañías.

Las emisiones se han hecho á la sombra de las leyes y ley es el decreto de 29 de diciembre de 1865. En aquella época el ministerio que

presidia el señor duque de Valencia dictó disposiciones, que despues adquirieron fuerza local.

Existe una novacion de conato que no puede hacerse sino por acuerdo de ambas partes.

Las empresas han pedido que el gobierno renuncie a la vez al 15 por 100 que el Estado percibe para buscar en la baratura y en el aumento de circulacion de viajeros la compensacion debida.

Debe el gobierno ir despacio en este asunto é instruir expediente para apreciar la utilidad de la medida.

A la sombra de la concesion gratuita se han hecho desembolsos, convirtiéndose en onerosa

Esta es la primera vez que en plena normalidad se pretende dictar medidas legislativas que afecten al crédito para disminuirlo. (La Cámara está muy animada y escuchase con marcada atencion al orador)

Las compañías han lanzado en exposiciones elevadas al Senado el grito de alarma.

Hay compañías que arrastran vida precaria

En las citadas exposiciones se consigna que al hacerse lo cuadros de emisiones se ha verificado por todo el tiempo de vida de compañías; que el 10 por 100 produce 8 millones; que la rebaja á los viajeros de primera clase es sólo de una peseta 90 céntimos; que la supresion supone en algunas compañías la suspension de pagos; que sólo cuatro compañías pagan intereses á los accionistas, y la que más el 3,50 por 100; que hay ferro-carriles construidos sin subvencion; que pagan al Tesoro 30 millones; que introducen mejoras en el material á pesar de que son destruidas en tiempos de revueltas

De esto se deduce que las compañías son pobres y que necesitan para cumplir sus obligaciones el recurso del 10 por 100. Seguramente el ministro de Fomento no se atreveria á hacer lo mismo con la última entidad comercial;

Confesad que os habeis equivocado, que no habeis meditado debidamente sobre este asunto.

El Sr. SAAVEDRA BALGOMA, de la comision:

Creí al firmar este dictámen que discutimos, que no seria impugnado.

Confieso paladinamente que me equivocaba.

Abrió la comision una informacion parlamentaria y debo manifestar en primer término nuestra gratitud á los señores que en ella tomaron parte. El edificio por dicho señores levantado, así como por el señor conde de Tejada en su breve

pero elocuente discurso, me parece un castillo de naipes de apariencia monumental.

El decreto de 1866, en mi humilde opinion fué un atentado contra la ley general de Obras públicas, contra las de concesiones especiales y la de presupuestos vigente en dicho año.

(Los escaños están inuy poblados. Continúa la Cámara prestando gran atencion al debate)

Recuerda que en 1862 el señor vizconde de Campo-Grande, combatiendo la perpetuidad de la exencion de derechos de aduanas para la importacion de material, decia que las compañías de ferro-carriles eran el Benjamin de la familia española, las rufas mimadas.

Examina los dictámenes de la comision del Congreso de los diputados en que se proponian medios para auxiliar á las compañías de ferro-carriles, y deduce que no se autorizaba para hacer emision de valores particulares con la garantia del 10 por 100 sobre el movimiento de viajeros.

Si el decreto de diciembre de 1869 hubiera sido ley constituiria un caso de responsabilidad ministerial.

Existe discrepancia entre este decreto y el dictámen de la comision del Congreso y el gobierno no pudo apoyarse en el dictámen aludido para autorizar á las compañías para emitir valores.

S. S. ha dicho que el decreto tiene fuerza de ley, y de esta opinion no participaba el gobierno de 1866.

El señor conde de Tejada recordará que aquel gobierno ofreció convertir en ley el decreto en la siguiente legislatura y no lo hizo.

El Sr. CONDE DE TEJADA: Lo convirtió en ley.

El Sr. SAAVEDRA BALGOMA: Verdad es que se comprendió en el bill de indemnidad que se otorgó aquel gobierno por el uso que habia hecho de la autorizacion que le fué concedida pero no se dió cuenta á las córtes de los términos del decreto.

Hechas las tarifas de precios máximos en virtud de la ley, claro es que no podia llevarse el recargo de 10 por 100 á dichas tarifas sino en virtud de otra ley y esta ley no existe.

Las campañas ofrecen como garantías como á sus accionistas el valor del material fijo y movil y los derechos consignados en las leyes de concecion y no en el recargo de 10 por 100.

La garantia ha de constar siempre en las leyes de concesion.

Han tenido gran aumento los ingresos de las compañías y en el transcurso de siete años han llegado gradualmente hasta duplicarse.