

MS 385
28214264
c.

Sábado 24 de Octubre de 1914

Las Tarifas Ferroviarias y los Fletes de la Harina

Se ha censurado en algunos artículos de prensa, que la Empresa de los Ferrocarriles, entre las modificaciones de tarifas, haya colocado la harina en la 5ª clase y dejado el trigo en la 6ª clase.

Es natural, sin embargo, porque la base de tarificación, declarada y racional, es el valor - son tarifas "ad valorem" - y la harina, como producto elaborado, vale más que el trigo, materia prima. Veamos. En vísperas de la guerra europea el 30 de Julio, este diario, como los demás, señalaba al trigo un precio corriente de \$17 los 72 kilos, y a la harina de \$16 los 46 kilos. La tonelada de trigo valía, pues, \$236.11, y la harina \$347,82; lo que da una diferencia de más de 40%, aún tomando en cuenta, como es natural, el valor del saco, porque en la cotización señalada el trigo figura sin saco.

En la tarifas propuestas por Mr. Huet, hace algún tiempo, figuraba, por los mismos motivos, la harina en categoría superior al trigo. Fué cuestión de "empeños" dejarla en la misma categoría. Si se quieren arreglar racionalmente ahora las tarifas, es necesario tomar en cuenta esa sustancial diferencia de valores.

Esto desde el punto de vista de la buena gestión de la Empresa de los Ferrocarriles.

Por el lado de la industria molinera, la igualdad de clasificación de carga de trigo y harina constituía un verdadero favor concedido a los molineros del Sur a costa de la situación de los molineros del centro en este mercado. Eso es injusto; no debe protegerse a los industriales de regiones determinadas, sino dejarlos en pie de igualdad de concurrencia. Es el papel racional de las tarifas. La igualdad se consigue señalando al trigo y a la harina la clasificación que resulte corresponder a su valor relativo. Lo que sobre el particular decimos es de toda evidencia.

Y, alzadas las tarifas en general, como van a serlo ahora, si se dejan en la misma categoría trigo y harina, la situación de la molinería del centro sería muy difícil, porción que importarían para la del sur. Lo que procede es la igualdad de tratamiento, sin favores particulares o regionales.

Se dice que los consumidores de harina del centro serían gravados con la diferencia de monto de flete.

No es probable, porque existe la concurrencia entre los molineros del centro. Y hay que tomar en cuenta, por otra parte, que si la trída de harina se ve estimulada artificialmente hacia el centro, los consumidores del sur se verían gravados a su vez con mayores precios. Sobre todo si se dejan las ventajas las ventajas caprichosas de la molinería del sur, llegaría a ser sacrificada la del centro; y a nadie le ocurriría decir que esto sería una ventaja para los consumidores.

Convendría que los que han tratado esta cuestión por la prensa, la estudiaran un poco más. Se llegaría difícilmente a encontrar razón a la Empresa de los Ferrocarriles.

P.