

MEDIOS

DE EVITAR LA AGLOMERACION DE MERCANCIAS EN LAS GRANDES ESTACIONES
DE LOS FERRO-CARRILES ESPAÑÓLES.

Hace ya algun tiempo que la Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Barcelona y Francia solicitó de la superioridad se le concediese autorizacion para conducir de oficio á un almacen público las mercancías no retiradas de las estaciones por sus consignatarios, como el medio más eficaz de evitar la aglomeracion de mercancías que en ciertas épocas del año se nota en las principales estaciones de dichos ferro-carriles, perjudicando notablemente el servicio de los mismos y afectando tambien á la seguridad de la explotacion.

La pretension formulada por la citada Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Barcelona y Francia, aunque en apariencia muy sencilla ha dado, sin embargo, lugar en varias naciones, y especialmente en Francia, á grandísimas dificultades; por esta razon, teniendo en cuenta que al resolver la Administracion lo que proceda sobre la instancia de la referida Compañía no podrá ménos de hacer extensiva á todas las demás empresas la resolucion que adopte, y dada la importancia que reviste el asunto, hemos creido oportuno estudiar con alguna detencion la propuesta de la mencionada Compañía y los demás medios con los que tambien pueda conseguirse el mismo resultado.

El establecimiento de los ferro-carriles, multiplicando de una manera asombrosa los trasportes terrestres, ha dado lugar á gran número de cuestiones nuevas y del más alto interés, tanto para el público como para las mismas Compañías. En un principio, las reglas impuestas por las Administraciones de los distintos países no eran bien fijas ni precisas, y esto se concibe perfectamente, pues se trataba de la reglamentacion de una industria sin precedentes. Poco á poco la experiencia ha ido abriéndose camino, y aquellas naciones que más adelantadas están en este ramo de la industria humana, han ido corrigiendo las imperfecciones contenidas en los primeros reglamentos y en su legislacion primitiva, dictando otros y formulando nuevas disposiciones que demuestran los progresos incesantes que los Gobiernos y las Compañías han realizado en el servicio comercial de los ferro-carriles, ramo quizás el más importante de su explotacion.

En España desgraciadamente no han obtenido aquéllos todavía todo el desarrollo é importancia que de ellos es dable esperar; muchas de las cuestiones que la creacion de las líneas férreas ha producido en otros países, no han podido todavía presentarse, y por consiguiente, nuestra legislacion y jurisprudencia sobre transporte de mercancías por los ferro-car-

riles, no puede ménos de ser deficiente é incompleta, siendo natural que á medida que el desarrollo del tráfico produzca dichas cuestiones, para completar aquélla deba estudiarse la legislacion vigente en los países más adelantados que el nuestro.

A la Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Barcelona y Francia, que por el gran desarrollo de su tráfico y la combinacion de sus servicios todos, viene distinguiéndose entre las demás Compañías españolas, introduciendo en la explotacion de sus líneas los modernos adelantos que la industria de los ferro-carriles aconseja, le cabe tambien la honra de haber planteado en España una de las cuestiones que más han de influir en la buena resolucion del problema de efectuar los trasportes por los ferro-carriles con la puntualidad á que tiene derecho el público y que redundará en evidente ventaja del comercio en general.

El párrafo 4.º del artículo 153 del reglamento de policia de ferro-carriles vigente faculta á las Compañías, para cobrar un derecho de almacenaje por las mercancías que no hayan sido retiradas por el consignatario 48 horas, despues de haberle sido avisado su llegada, y como no hay ninguna disposicion legal que obligue al consignatario á llevarse la mercancía, y por otra parte, las tarifas legales fijan un tipo de percepcion harto reducido para obligarle económicamente á hacerse cargo de las consignadas á su nombre, sucede que muchos de los últimos toman por almacenes las estaciones, y llega un momento que la aglomeracion de mercancías es tanta, que dificulta y hasta imposibilita el servicio. Para evitar estos inconvenientes la citada Compañía propuso que se le autorizase para conducir de oficio á un depósito ó almacen público las mercancías no retiradas á las 24 horas de pasado el aviso de su llegada al consignatario, sin cobrar más derechos de almacenaje que los consignados en la tarifa vigente, ni cesando tampoco su responsabilidad hasta que el consignatario tenga la mercancía en su poder.

Como se ve, el medio que para evitar la aglomeracion de mercancías en las estaciones propone la Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Barcelona y Francia destruye casi por completo el art. 153 del Reglamento de policia de ferro-carriles, pues lo altera por tres conceptos.

1.º Porque así como dicho artículo concede al consignatario 48 horas para sacar la mercancía de la estacion sin pagar almacenaje, el citado plazo queda reducido á 24 horas.

2.º Porque el consignatario pierde la libertad de hacer él mismo el camionage de la mercancía.

3.º Porque si el consignatario no ha recogido la mercancía en el plazo de 24 horas, deberá pagar los gastos de un doble camionage de la estacion al almacen primero, y de éste á su domicilio despues.

La adopcion de esta medida cambiaria; pues, por completo una de las condiciones principales que figuran en el contrato de transporte que la Administracion ha sancionado entre las Compañías y el público; por consiguiente, debe estudiarse minuciosamente este asunto, analizando sucesivamente las cuestiones siguientes ántes de resolverlo:

1.º ¿A qué causas debe atribuirse la aglomeracion de mercancías en las estaciones?

2.º ¿Constituye esta aglomeracion un inconveniente bastante importante en la explotacion de los ferro-carriles para que la Administracion intervenga y varíe uno de los artículos del reglamento de policia de ferro-carriles?

3.º En caso afirmativo, ¿cuáles son los medios más convenientes para evitar dicha aglomeracion?

4.º El medio propuesto por la Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Barcelona y Francia, ¿es aceptable? ¿Puede aceptarse en la forma propuesta?

5.º Ventajas ó perjuicios que obtendrán el público y las Compañías con su adopcion.

La facultad que el 2.º párrafo del art. 153 del Reglamento de policia de ferro-carriles concede á los remitentes y consignatarios de hacer ellos mismos y á su costa el camionaje de las mercancías, ha dado lugar á grandes dificultades en las principales naciones del Continente europeo y las dará cada vez mayores en España á medida que aumente el tráfico de nuestras líneas. La principal consecuencia de dicha facultad es dejar, por decirlo así, indefinidamente las mercancías en las estaciones, produciéndose con ello los graves inconvenientes que sucesivamente estudiaremos.

Casi todas las Compañías experimentan al fin de cada año, hácia los meses de Octubre y Noviembre, la misma dificultad en su explotacion; les faltan wagoes para dar salida al tráfico que se les presenta. No negaremos que muchas veces la falta de éstos dependa realmente de escasez de material móvil para efectuar los transportes; pero como quiera que este hecho, en mayor ó menor escala, se nota, así en las Compañías que tienen mucho material como en las que tienen poco, es preciso atribuirlo á otra causa distinta, y para su determinacion conviene consignar que en aquellos meses, mientras en las estaciones de salida se nota dicha falta de material, las estaciones de llegada están completamente ocupadas con wagoes que los consignatarios no descargan. Este hecho, que en un principio pasaba desapercibido, es, sin embargo, muy general, y hoy día casi todas las veces que una Compañía no tiene material disponible en algunas de sus estaciones, puede afirmarse que otras (en mayor número) están llenas de

wagones sin descargar: sucediendo con frecuencia que los mismos negociantes, que se quejan amargamente en los puntos de expedicion por falta de material en que cargar sus mercancías, tienen gran número de wagones sin descargar en las estaciones de llegada. Estableciendo el balance entre los wagones pedidos y los wagones inutilizados en las estaciones, podría perfectamente demostrarse que el efectivo del material de la mayoría de las Compañías es suficiente durante la mayor parte del año. Lo insuficiente son los medios disponibles para sacar de la estacion las mercancías, que la ley deja á la libre disposicion de los consignatarios.

Las tarifas de almacenaje no remedian tampoco, como ya hemos dicho, esta situacion. Por una parte no son bastante elevadas; por otra son muy á menudo inaplicables, porque la aglomeracion de mercancías en los muelles y patios obliga á las Compañías á colocar los wagones que llegan sobre vías secundarias, inaccesibles á los carros y camiones, impidiendo que se cobren dichos derechos, porque aquéllos no pueden descargarse.

Además, las estaciones de mercancías, trasformadas de este modo en docks ocupados por las mercancías que el camionaje no puede sacar, quedan completamente atestadas en cuanto el tráfico toma cierto desarrollo, y á pesar de la gran superficie que algunas ocupan, es imposible descargar las que llegan: viéndose obligadas las Compañías á guardar los trenes en las estaciones inmediatas, de suerte que se inmoviliza gran número de wagones, que si se descargaran inmediatamente despues de su llegada, podrían partir en seguida satisfaciendo nuevas necesidades de transporte.

En semejantes condiciones el aumento de material móvil sería quizás causa de nueva perturbacion, sin contar que es imposible esperar la supresion absoluta de las crisis industriales del aumento indefinido de los medios de transporte: sería un error económico tratar de acumular medios de accion ó instrumentos de transporte que permitieran hacer frente en un momento dado á exigencias excepcionales: resultaría de ello una inmovilizacion de capitales más desastrosa que las mismas crisis.

Lo que hay, pues, que hacer para obtener wagones vacíos, ó sea más material, es descargar los cargados y hacer desaparecer la acumulacion de mercancías en las estaciones de llegada.

A propósito de lo que venimos diciendo, conviene observar que la potencia de transporte de los ferro-carriles es casi indefinida, como lo demuestra el que por medio de la colocacion de la triple ó cuádruple vía se ha alcanzado en ciertas líneas inglesas, como por ejemplo la de North London, un producto kilométrico de 500.000 francos; pero si esta enorme actividad de transporte no estuviese combinada con medios rápidos para sacar las mercancías de las estaciones, la aglomeracion se produciría enseguida y la potencia de transporte descendería á límites muy reducidos. Los resul-

tados de esta rapidez y los inconvenientes de la falta de medios para des-
pejar las estaciones se evidencia con lo que sucedió en Francia despues de
la última guerra franco-alemana; gracias á los ferro-carriles pudieron
trasportarse en pocos días cantidades enormes de mercancías; pero la aglo-
meracion en las estaciones se produjo enseguida por falta de disposiciones
tomadas para retirar las mercancías á medida de su llegada.

Si se quieren evitar los inconvenientes de estos hechos, que tan pernicio-
sa influencia ejercen en las transacciones comerciales y que producen, y
producirán más cada día, un perjuicio enorme á la agricultura, á la indus-
tria, al comercio y al país entero, es preciso modificar nuestro sistema y
aplicar en España medidas análogas á las adoptadas en Francia, y mejor
imitar el sistem a inglés ó aleman en lo que tiene de práctico y esencial.

Ahora, pues, es ocasion oportuna de estudiar lo que hicieron Fran-
cia, Inglaterra, Alemania y otros países cuando se encontraron años há en
el caso en que empiezan á encontrarse nuestras líneas de mayor tráfico.

Francia, en el año 1866, empezó á notar los graves inconvenientes que
en la explotacion de los ferro-carriles ocasionan las estaciones atestadas de
mercancías, y con este motivo las Compañías fueron autorizadas en 6 de
Junio de dicho año para trasportar de oficio al domicilio del consignatario
toda mercancía que, debiendo ser entregada en la estacion, no hubiese
sido retirada á los cinco días siguientes al en que se echó al correo la car-
ta de aviso, escrita por la Compañía al consignatario.

Esta medida, aplicada inmediatamente por varias Compañías, produjo
al principio buenos resultados; pero pronto se consideró insuficiente, por
ser el plazo de cinco días demasiado largo. La obligacion de guardar más
del tiempo necesario para el trasporte una masa tan considerable de obje-
tos como los que diariamente se entregan á una Compañía, no estaba ni
está justificada por ningun interés público, por lo que la medida entón-
ces adoptada no podía remediar por completo el mal señalado; así es que las
Compañías francesas llamaron de nuevo la atencion de su Gobierno, de-
mostrando que era preciso adoptar una medida más radical si se quería
imprimir á los trasportes de mercancías una rapidez que no podía existir
por el hecho de la práctica adoptada en Francia y en muy pocas naciones
más.

(Se continuará.)

E. MARISTANY y GIBERT.

MADRID: 1885.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE GREGORIO JUSTE.

Calle de Pizarro, número 45, bajo.