

cialmente reproductivo, no sólo no costará en definitiva ni un céntimo de recargo al Tesoro ni de gravamen al contribuyente, sino que, transcurrida la ejecución del plan y aun acaso antes, derramará automáticamente, por natural ley de fecundación, sobre el país y sobre el Erario, multiplicadas fuentes de producción y de ingresos; y

3.ª Que no somos dueños de elegir el momento, la conveniencia ni la oportunidad, sino que estamos en el punto álgido, decisivo, culminante, entre el ser y no ser, en un todo ajeno, incluso para nuestra misma voluntad. Si nos anticipamos, si echamos á andar, si aprovechamos debidamente el año, los dos años, los tres años, lo que dure la guerra, al término de ésta habremos ganado personalidad, seremos un factor computable, respetable y respetado; tendremos vida propia y ello quiere decir medios y elementos propios; económica, financiera é internacionalmente pesaremos y se contará con nosotros. Si, por el contrario, desaprovechamos una vez más el momento, y como tantas otras veces naufragan las buenas voluntades en el menudo politiquero ó en más peligrosos y recónditos escollos... el completo reverso de la anterior medalla sería el resultado que pronta y fatalmente tocaríamos.

J. CEBALLOS TERESI.

CÁMARA DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN

La crisis de los transportes. (1)

La crisis de los transportes en España, como en otros muchos países, á causa de los trastornos á que ha dado lugar la guerra, es de una gravedad que sería antipatriótico ocultar. Influye, no solamente sobre el tráfico comercial, produciendo en él grandes perturbaciones, sino sobre el precio de las subsistencias y sobre la producción industrial, y, por tanto, de una manera muy alarmante, sobre la vida de los obreros.

La Cámara de Comercio y Navegación, desde que empezaron á presentarse obstrucciones y dificultades para el tráfico normal de las mercancías, obligando al Gobierno á tomar medidas de extrema gravedad, se viene preocupando de este asunto con verdadero interés, habiendo realizado su Presidente, D. Juan Perpiñá, activas gestiones para contribuir, dentro de su esfera de acción, á remediar mal de tanta gravedad.

Conociendo en qué grado y con qué eficacia está cooperando á la solución del problema persona de tanta competencia en esta materia y tan excelente funcionario como D. Ramón Montagut, Jefe de la segunda división de ferrocarriles, el Sr. Presidente de la Cámara de Comercio, acompañado del Secretario de la misma, visitó al expresado señor hace pocos días con el objeto de conocer su autorizada opinión y aprovecharla como elemento de estudio.

Las manifestaciones hechas en esta visita por el señor Montagut revisten, como no podían menos de suceder, verdadera importancia, y el Presidente de la Cámara de Comercio se ha considerado en el deber de darles publi-

cidad para que lleguen á conocimiento de todos, y especialmente de cuantos están sufriendo directamente las consecuencias de la crisis, y las padecerían con mayor intensidad si todos no nos esforzáramos en procurar resolverla con medios y procedimientos adecuados.

He aquí en extracto las manifestaciones del Sr. Montagut:

«Al comenzar la guerra europea, las grandes Compañías españolas de ferrocarriles se encontraban muy cerca del límite de su capacidad de transporte.

»Hay que reconocer que en cuanto el tráfico tuvo importancia suficiente para poder ser garantía de las emisiones de deuda que las Compañías necesitaban contraer para emprender las obras de ampliación y mejora, que á los pocos años de explotación se hicieron indispensables, no fueron remisas en su ejecución dentro los límites que sus recursos permitían; más eran, por decirlo así, tan mezquinas las instalaciones de su primer establecimiento y fué tan rápido en los últimos años el progreso de los transportes que, en realidad, no se las puede culpar de la situación en que, como digo, se encontraban el año 1914.

»Al estallar el conflicto internacional tenían las Compañías en proyecto y en curso grandes obras de ampliación, tanto en instalaciones como en material; pero, ante la duda de lo que pudiera ocurrir con motivo de la guerra, sus Consejos de Administración acordaron suspender todos los gastos de mejora y adquisición de material, y, como el renacimiento de las industrias en España, y, sobre todo, la desaparición casi total del transporte de cabotaje y el elevado precio á que se hacen pagar los fletes de los pocos bárcos que para este servicio quedan, ha llevado sobre los ferrocarriles un transporte enormemente mayor del que podía preverse hace cuatro años; la incapacidad é insuficiencia de éstos ha dado lugar al conflicto comercial é industrial de grandísima importancia en que nos hallamos y que en parte está agravado por la conducta del personal ferroviario, especialmente de la Compañía del Norte después de la huelga general de Julio último.

»Los únicos remedios radicales aplicables á mal tan grave y que á todos afecta sería el restablecimiento del cabotaje ó la ampliación de la capacidad de las instalaciones ferroviarias y del material de transporte.

»No es posible conseguir ninguno de los dos en absoluto, dadas las circunstancias actuales; pero sí pueden atenuarse las consecuencias que tal estado de cosas acarrea cooperando todos con buena voluntad para poner en práctica las medidas que se están adoptando y pueden todavía adoptarse.

»Estas medidas afectan á las Compañías, al comercio y gremios de transporte y á los obreros.

»Es indispensable que acepten todos el sacrificio si se quiere evitar un desastre industrial en muchas regiones españolas.

»Á las Compañías se les ha exigido ya, y está en vías de su cumplimiento, lo siguiente:

»1.º Que amplíen de un modo provisional, pero muy rápidamente, sus instalaciones poniendo vías de playa, en cuantas estaciones sea posible, de las que resulten abarrotadas por el tráfico.

»2.º Que emprendan con urgencia las ampliaciones definitivas de sus estaciones principales, que hoy constituyen, por su insuficiencia, estrangulación de las corrientes de tráfico, teniendo ya aprobados los proyectos para

(1) De La Vanguardia, de Barcelona.

comenzar en seguida las obras de las estaciones de Barcelona (Norte), Barcelona (Sagrera), Tarragona, Lérida, Zaragoza, San Andrés y otras de menor importancia, enumerando sólo las que corresponden á la segunda División de ferrocarriles.

»3.º Que construyan en breve plazo apartaderos entre sus estaciones demasiado separadas, para que pueda aumentarse el número de trenes y, como consecuencia, la capacidad de los trayectos que comprenden.

»4.º Que establezcan el alumbrado nocturno de las vías y muelles para que sea fácil y cómoda la prolongación de la jornada de operaciones de descarga en las estaciones.

»5.º Que movilicen con la rapidez posible su material de transporte, asignando un número determinado de vagones al de más perentoriedad.

»6.º Que prescindan de exigir ó estampar en los talones las *reservas sin plazo*, sustituyéndolas por una prórroga del plazo que conceden las tarifas en vigor, evitando así la lesión enorme que para el comercio representa el régimen actual, en el que, por no comprometerse á plazo ninguno las Compañías, no puede contar nadie con la seguridad del recibo de sus mercancías.

»Por último, se ha conseguido la importantísima mejora en los transportes desde Castilla la Vieja al litoral de Levante que representa el establecimiento de un convenio de las Compañías de M. Z. A. y Norte con la del Central de Aragón, mediante el cual, después de muchos años en que, por luchas de tarifas, los vagones procedentes de Castilla la Vieja y destinados á la región valenciana se enviaban rodeando por Palencia, Logroño, Zaragoza, Tarragona y Valencia, siguen, desde ahora, el camino directo del recorrido, y, por tanto, consiguiéndose el doble de utilización del material. Del mismo modo se están concertando, sin que en este momento pueda decirse si se han conseguido, convenios parecidos entre otras líneas, por decirlo así, de atajo ó paralelas, para recibir el tráfico por las primeras ó distribuyéndolo por las segundas y descongestionando siempre, y lo más rápidamente posible, todas las líneas.

»El comercio, por su parte, y los gremios de transportes, en particular, deberían aceptar como indispensable la descarga de los vagones dentro de las veinticuatro horas de su llegada al punto de destino, poniendo para ello todos los medios que estén de su parte y que, principalmente, son los siguientes:

«1.º Ocurrir de un modo efectivo ó inmediato á la insuficiencia de las estaciones, prolongando durante dos ó tres horas la descarga de vagones. Como el tiempo dedi-

cado actualmente á estas operaciones es de diez horas, cada hora que se aumente representa el 10 por 100 de ampliación, y, fijándonos, por ejemplo, en la estación de Barcelona (Norte), que es capaz en las diez horas normales de entregar y descargar 250 vagones, podría llegar fácilmente á 325 descargando tres horas más, y de este modo los remansos de vagones que, por no caber en Barcelona, abarrotan las estaciones de la ruta y obligan periódicamente á cerrar las admisiones de tráfico, podrían tener salida por este solo medio casi en su totalidad.

»2.º Aceptar como medida conveniente á todos, y muy especialmente al comercio, la prohibición de facturaciones *á la orden*, para evitar que, como sucede ahora, los especuladores de ocasión y las mercancías no vendidas conviertan los vagones en almacenes, mientras corren en plaza su contenido ocupando gran longitud de vías en las estaciones y agravando enormemente el problema de su incapacidad.

»3.º Aceptar que todas las facturaciones se hagan por un solo vagón, para conseguir que pueda verificarse su entrega en el momento de su llegada y evitar también los estacionamientos de material que pueden resultar de expediciones comprensivas de varios vagones que, como consecuencia de la perturbación actual de los transportes, no llegasen todos á la vez.

»Y, para concluir, añado que los obreros ferroviarios, por su parte, deberían convencerse de que en los momentos actuales, cualesquiera que sean sus relaciones con las Compañías, su patriotismo les exige dar una muestra de compañerismo á los demás obreros españoles, cambiando su conducta actual de pasividad por un gran celo é interés en la movilización del mayor número de vagones, pues del rendimiento que su trabajo tenga depende el sostenimiento de muchas industrias y la continuación de gran número de obras en las que encuentran el pan muchos millares de obreros. Sería, pues, de grandísima utilidad para la clase obrera llevar al ánimo de los ferroviarios este aspecto de la cuestión, y probablemente su buen criterio les haría reaccionar convencidos de que en estos momentos los daños que puede causar su escaso celo no lo reciben realmente las Compañías, sino que indirectamente lo sufren sus compañeros de trabajo en otras industrias.»

Tales son, en síntesis, las interesantes manifestaciones del Sr. Montagut sobre una crisis que está causando daños de mucha consideración á la economía nacional y que los puede ocasionar mucho mayores y de más trascendencia (1).

(1) Estas manifestaciones de nuestro distinguido compañero están siendo objeto de justo elogio.

