

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACION TECNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

La adaptación de los ferrocarriles á la lucha industrial y económica,

POR

J. CARLIER

Profesor de ferrocarriles en la Universidad de Lieja.

Uno de los elementos más importantes de la lucha industrial y económica es, sin contradicción, la organización de transportes, y de ello las de las vías de comunicación. Estas deben proyectarse de modo que se adapten á las necesidades económicas del país, que crucen y que varíen según la situación geográfica, la configuración del terreno y las riquezas minerales y agrícolas.

Sin embargo, para poder conseguir la más perfecta explotación de los distintos sistemas de transporte, es conveniente observar algunos principios fundamentales que nos esforzaremos en poner de manifiesto, estudiando la adaptación de los ferrocarriles á la lucha industrial y económica de Bélgica, que muy pronto deberá renovar sus redes de vías férreas y sus canales.

1. *La explotación de los ferrocarriles por el Estado.*—La mejor fórmula de explotación de este gran servicio público es, en teoría, su explotación por el Estado. La razón es de que toda la comunidad se aprovecha por igual, aproximadamente, sea por la comodidad en los viajes, el bajo precio de los transportes y de un modo general por toda clase de facilidades que puede dar el Estado.

Esta solución en la práctica no presenta iguales ventajas. La experiencia lo ha demostrado suficientemente, y si es verdad que el sistema de explotación por el Estado ha dado en Alemania resultados interesantes, es á causa de la mentalidad del país en sí mismo y de su espíritu de disciplina adquirido desde la infancia por la formación militar y sostenido, por consecuencia, en la administración.

Es preciso añadir también que el objetivo de la guerra, hacia el que toda Alemania tendía claramente, excitaba, en cierto modo, el ardor de la masa administrativa de los ferrocarriles, para conseguir el mayor progreso posible, tanto técnico como económico. Añadiendo á esto el deseo innato en todo alemán de querer sobrepujar á su vecino, á cualquier precio, igualmente respecto al Estado, que por sí mismo no es más que un simple sujeto, se comprenderá el sentimiento que le anima y que le hace trabajar más arduamente.

Para las naciones que evolucionan libremente y no están so-

metidas de modo alguno á un régimen de cierto modo disciplinario que no encuadra con sus aspiraciones naturales, no se mira por el pueblo, de igual modo la explotación de los ferrocarriles por el Estado, y la masa ve, principalmente, en él el bienestar personal.

Ahora bien, la industria de los ferrocarriles es muy compleja y exige en su explotación un progreso técnico constante, al mismo tiempo que un gran rendimiento de trabajo por parte de sus agentes.

El rendimiento de una industria de transporte descansa, pues, enteramente sobre la inteligencia de sus directores y sobre el rendimiento del trabajo de sus miembros.

¿Puede esperarse esto estando á cargo del Estado la explotación? En cierta medida sí, pero á condición de hallarse en presencia de un objetivo importante, un objetivo patriótico como lo es el caso presente, en el que se puede esperar conseguir el máximo de inteligencia y de trabajo por parte de todos los agentes del Estado sin distinción de jerarquías. El sentimiento del deber se exalta ante el peligro, pero alejado éste, el espíritu humano no está igualmente animado y busca más bien el beneficio y la gloria que no la abnegación.

Lo mismo sucede con la industria; en tiempo de guerra el trabajo se hace á conciencia; en tiempo normal el interés que se prestaba al servicio del Estado se convierte en personal completamente; el obrero se imagina que los intereses del patrón son contrarios á los suyos, cuando en tiempo de guerra comprende que existe una estrecha relación entre el capital y el trabajo y que su único derecho es el de obtener un justo salario.

Para triunfar de los errores obreros, el industrial tiene á su disposición medios que el Estado no posee. Buscará máquinas capaces de suprimir esta ó la otra mano de obra, procedimientos que faciliten un aumento de producción, de modo que compensen el aumento de la mano de obra, con la disminución de las cargas de la unidad fabricada; aplicará tantos por cientos de salario, de modo que el obrero se interese por la calidad del objeto fabricado y de la cantidad producida, etc.

El industrial en general por causa de la competencia no deja jamás de luchar y de vencer las dificultades.

Una de las mayores debilidades del Estado al explotar un ferrocarril es la de no poder remunerar el trabajo individual de una manera de cierto modo diferencial. La absoluta igualdad que debe existir entre los empleados, forzosamente diferentemente dotados de inteligencia y unos más trabajadores que otros, sacrifica á los buenos en beneficio de los malos. Creyendo el Estado practicar la justicia, realiza lo contrario. Si á esto se añade la in-

trusión política y la inspección de un Parlamento, frecuentemente incapaz de apreciar como sería conveniente una industria de transportes, se comprenderá que no es sorprendente hacer constar que en muchos casos y en distintos países haya dado esta explotación lugar á justas críticas.

Además, el Estado no puede tener sentido comercial por causa de los rigores obligatorios de los reglamentos y de la rigidez de las tarifas. Las Sociedades particulares, por el contrario, pueden obrar respecto á este particular con mucha mayor amplitud, resultado muy práctico porque frecuentemente sus intereses propios concuerdan con los de su clientela.

Ya en muchos países se han observado en la explotación por el Estado defectos tan grandes, que se ha entregado á las autoridades particulares, ó bien á Sociedades constituidas ex profeso.

En Suiza una ley federal de 15 de Octubre de 1897 encargó de la dirección general de los ferrocarriles y de su buen funcionamiento á autoridades particulares nombradas por las autoridades federales. Es una fórmula que al cabo de algunos años consiguió se obtuviese un pequeño beneficio en vez del déficit anual.

En Bélgica antes de la guerra había la idea de crear una administración de ferrocarriles por el Estado á imitación de Suiza.

Existen también otras varias fórmulas practicadas con mayor ó menor éxito según las circunstancias locales. Como antes decíamos, es difícil señalar la mejor porque depende de muchas circunstancias locales. Así, por ejemplo, la fórmula de explotación en Bélgica de los ferrocarriles vecinales por Sociedades particulares, empleando el material móvil, el de la vía y el de las instalaciones, perteneciente á la Sociedad Nacional, ha dado tan excelentes resultados como nunca pudo esperarse el Estado, ó mejor dicho, la Sociedad Nacional. La flexibilidad propia de la Sociedad particular ha permitido tomar las competencias deseadas para su administración, su dirección y aun para el personal del servicio, sustituyendo al Estado en el ingrato y difícil papel de empresa.

Cuando no es considerable la importancia de una red de ferrocarril, su explotación por el Estado, más ó menos bien hecha, no constituye una consecuencia económica considerable, debido á que no siempre da malos resultados. Igualmente sucede cuando la explotación de varias líneas se hace á la vez por el Estado y Compañías, porque el mal se remedia con la emulación de las Compañías que trabajan para sus accionistas. La inspección del Parlamento puede en esta forma tener datos más precisos por las comparaciones que puede establecer entre las velocidades de los trenes, la comodidad, el material, la organización de las vías y de las estaciones, las tarifas y los resultados técnicos y económicos. En este caso la explotación por el Estado está aguijoneada de cierto modo por la explotación de las Compañías próximas.

Este sistema, posible en grandes países como Francia, no es casi aplicable en los países pequeños, de red estrecha como Bélgica, por ejemplo. En este último caso la acción del Estado debe hacerse sentir en todas las líneas, que deben necesariamente combinarse estrechamente entre sí para servir todas las demandas y deseos solicitados.

En Inglaterra, donde todas las líneas están en manos de Compañías que hasta se hacen la competencia directa, los resultados de explotación son, generalmente, excelentes. Sin embargo, los transportes son bastante costosos, lo que proviene de las condiciones normales de la vida inglesa y de lo elevado de los salarios.

Gracias á la competencia que se hacen las Compañías inglesas para acaparar los transportes de mercancías y el tráfico de viajeros; gracias también á la rivalidad mutua para conseguir el mayor número y facilidades de comunicaciones, velocidades, lujo

y comodidad de los coches, el progreso técnico está en general bien sostenido.

Las Compañías forman en sus escuelas obreros profesionales, capataces de valer y consiguen buenos Ingenieros y directores bien remunerados.

En general, en un país industrial de pequeño territorio, donde el ferrocarril constituye un órgano esencial, es mejor que la colaboración de competencias particulares esté asegurada por el Estado en la administración y dirección de los ferrocarriles.

En este caso la intervención del Estado es de lo más necesario, aunque no sea más que para la unificación de los medios de transporte.

Por otra parte, su papel esencial es el de no posponer los intereses de la comunidad á los de los particulares, y su inspección debe ser soberana en un asunto tan amplio como es el de los transportes, á condición de que el rendimiento de los mismos sea lo más grande posible.

II. *Dificultades con que tropieza el Estado para llenar bien su misión.*—La intervención del Estado es susceptible de una infinidad de modalidades que las circunstancias hacen variar constantemente. La vida económica de una nación crea un estado de cambios continuos que deben ser acompañados de la revisión de las tarifas en vigor. Es necesario que el Estado adopte una línea de conducta bien definida para obtener un régimen de transportes conforme á los intereses de la nación. Debe tener, igualmente, en consideración el encarecimiento de la mano de obra, del combustible ó del material que tiende á elevar el precio de los transportes, como la obligación de crear nuevos puertos, nuevas vías navegables y nuevas líneas de ferrocarriles para hacer disminuir este precio de los transportes.

En un país de poca extensión y de gran producción industrial, parece más útil que en otro una buena utilización de los medios de transporte, porque siendo el consumo en el mismo lugar de los objetos industriales forzosamente muy restringido, la exportación desempeña un papel importantísimo; ahora bien, los gastos de transporte no deben aumentar el precio del objeto fabricado hasta el punto de hacerlo en el mercado exterior más caro que el presentado por las competencias.

Respecto á Bélgica particularmente, que recibe materias primas del extranjero y envía productos en bruto, es el problema de los transportes más imperioso que en ningún otro país, para poder sostener la competencia. La industria belga es principalmente transformadora; esta característica obliga á Bélgica á tener necesidad constante de aumento de ferrocarriles y de vías de navegación, con tarifas muy reducidas.

Como la industria reclama tarifas de transporte en extremo reducidas y probablemente después de la guerra más que antes, la situación de los ferrocarriles será todavía más difícil.

Ahora bien, el examen de la situación económica permite considerar que un año con otro los gastos de explotación de la red del Estado belga son aproximadamente equivalentes á los ingresos. Esta situación no hace, pues, presumir una rebaja de las tarifas. Por el contrario, por causa de las exigencias continuas de la vida y de la guerra, puede temerse que la explotación resulte más costosa, y, por consiguiente, ha de traer consigo un aumento de tarifas.

Para mejorar esta situación difícil, el Estado deberá en adelante no inspirarse más que en el interés general de la Nación.

M. G. De Lecner, en su notable libro sobre la *Política de los transportes en Bélgica* (1913), definía en la siguiente forma la línea de conducta que debía seguir el Estado:

«La política de los transportes será el conjunto de principios y de medidas, adoptadas por el Estado y los demás Poderes públicos, para favorecer el tráfico en todo aquello que pueda ser útil á la comunidad.»

Por consecuencia, si una vía de transporte no beneficia más que á un grupo restringido de interesados, el Tesoro público deberá recuperar los gastos hechos por medio de tarifas percibidas con ocasión de su aprovechamiento. Esto representa la exclusión de todo proteccionismo local ó regional.

En lo que se refiere al proteccionismo nacional, el problema es más complejo, pero es preciso evitar á toda costa el hacer de los ferrocarriles un instrumento de política comercial. La separación del problema de los transportes y de la política comercial es indispensable para evitar en la gestión de los ferrocarriles la arbitrariedad, tan peligrosa á la vez para los intereses del Estado, como para los de la Nación. Si se quiere estimular la exportación de tal ó cual producto, se le podrán conceder primas de exportación; si se desea restringir la importación, se elevarán los derechos de entrada.

Cuando algunos transportes puedan hacerse por distintas vías, por ferrocarril ó por vía de agua, y en algunos casos por cabotaje marítimo, el Estado debe, forzosamente, ejercer una acción sobre la repartición del tráfico entre estas distintas vías. Es preciso, evidentemente, dejar á cada una el tráfico más conveniente para ella. La aplicación de este principio no es cosa fácil. Por lo tanto, no es posible admitir que en la repartición del tráfico puedan algunos transportes ser gravosos al Tesoro público.

La dirección de los ferrocarriles no debe tener ninguna preocupación fiscal y debe atenerse á percibir las tarifas basadas sobre los precios de coste. El ferrocarril es antes que todo un servicio público y no puede exigir al público más que la justa remuneración del servicio prestado.

Este principio está consagrado en el régimen aplicado á los ferrocarriles federados suizos. Según el Reglamento de ejecución de Noviembre de 1899, su producto neto se afecta, en primer término, al pago de los intereses y de la amortización de su deuda; el sobrante se emplea, exclusivamente, en la mejora de los ferrocarriles federales, un 20 por 100 para constituir un fondo de reserva hasta completar 50 millones de francos y el 80 por 100 para mejorar las condiciones de transporte y reducir las tarifas.

El Estado no debe ni ganar ni perder en la explotación, y si no consigue beneficio en el conjunto del tráfico, no es preciso tampoco que lo obtenga con ciertas clases de transporte, para compensar el déficit producido por otras.

Si el sistema de tarifas se establece sobre la base del precio de coste, debe poder hacerse una distribución racional y económica entre las distintas vías. Esta condición implica para el Estado la obligación de calcular el precio de coste de cada categoría de transportes.

Las condiciones económicas son particulares á cada país. Resulta de ello que las soluciones relativas á los problemas de transportes difieren forzosamente de un país á otro. Los gastos de manutención y de transbordo, por ejemplo, afectan de muy distinto modo los transportes, según la mayor ó menor longitud del recorrido.

Desde luego, el problema de la necesidad de las vías navegables se plantea de muy distinto modo para un país grande que para uno pequeño.

En resumen, es preciso tener en cuenta las condiciones del medio y no imitar servilmente lo que se hace en el extranjero.

Cuando se ha reconocido que es necesario modificar el esta-

do de cosas existente, es preciso, sin embargo, evitar romper bruscamente con los usos establecidos, porque esto podría perturbar el orden económico del país.

Es necesario corregir los errores advertidos. Los ferrocarriles del Estado dejan, en general, mucho que desear como resultado de muchas causas: reversión de redes concedidas, intereses de puertos, intereses locales, etc., pero sería peligroso aconsejar una refundición inmediata de las tarifas, porque sobre la base de las tarifas en vigor han surgido en distintas regiones gran número de industrias. Existe en ello derechos adquiridos que el Estado debe siempre respetar.

En Suiza, donde la autonomía de los ferrocarriles es un hecho real, no se hizo al principio la aplicación sin provocar decepciones, pero después de algunos años los beneficios sustituyeron á los déficits. Gracias á los sistemas de contabilidad y de estadística en uso pudo apreciarse el mal y pudo también remediarse.

Así es que desde 1908 á 1910 el número de locomotoras-kilómetro disminuyó en un 5 por 100, mientras que el de viajeros-kilómetro aumentó en un 14 por 100 y en 8 el de toneladas-kilómetro.

Refiriéndonos á Bélgica, la forma suiza habría probablemente tenido por resultado el perfeccionamiento de los ferrocarriles, pero pidiendo á todo agente un poco más de esfuerzo personal.

Para conseguir un rendimiento ideal, cada individuo debería dar la cantidad de trabajo diario próximo al máximo del que es capaz de producir y recibir un salario más elevado en relación, de modo de reducir al mínimo el número de individuos utilizados.

La duración del trabajo, por lo demás, debería fijarse por razón de su intensidad y las manipulaciones podrían hacerse dentro de lo posible por medio de aparatos mecánicos, economizando el trabajo manual.

Las consecuencias de la guerra no pueden por menos de alentar á los aliados y particularmente á Bélgica á considerar una política de transportes de más en más conforme con los intereses de la industria y del comercio nacional, de modo que tienda á favorecer la lucha industrial y económica.

III. *Posibilidades económicas de las explotaciones de transporte.*—Estas posibilidades en general son más buscadas por las Compañías concesionarias que por el Estado.

Posibilidad de aumentar el tráfico.—Como en toda industria, el precio de coste unitario de transporte disminuye á medida que el tráfico aumenta; pero para aumentar el tráfico se puede obrar de distintos modos: rebajar las tarifas á medida que el tráfico aumenta, aumentar el número de trenes, su velocidad, repartirlos conforme á las costumbres, aumentar la comodidad, etc.

Con el empleo de grandes trenes de mercancías arrastrados por potentes locomotoras se puede aumentar considerablemente el tráfico sin tener necesidad de recurrir á doblar la vía.

Y sin recurrir á nuevas inmovilizaciones de terreno para las estaciones y las líneas, gracias á la tracción eléctrica se puede aumentar la capacidad de las líneas en un 40 por 100. Muchos ejemplos demuestran que no solamente se realiza con la tracción eléctrica grandes economías en los gastos de explotación, comparados á los de la tracción de vapor, sino también una economía grande de inmovilización de capital.

Reducción de los gastos de explotación.—Es posible reducir los gastos de explotación: con el empleo de los trenes llamados completos, con el perfeccionamiento de los coches de mercancías, creando furgones de gran tonelaje y de pequeño peso muerto, con

la especialización de los furgones, con el uso de locomotoras muy potentes para el arrastre de los trenes pesados en las líneas de perfil accidentado, en fin, con la aplicación de la tracción eléctrica.

Posibilidad de disminuir las actuales tarifas.—Si en los presupuestos económicos del país no se cuenta con los beneficios que pueda producir la explotación de los ferrocarriles, resulta posible hacer aprovechar á la industria y al comercio de ellos, practicando reducciones en el coste de los transportes.

Es evidente que si se aplican nuevos métodos de explotación, cabrá la posibilidad de hacer grandes reducciones en las tarifas, y esto con tanta mayor seguridad, cuanto que el aumento del tráfico se suceda á medida que disminuya el precio de transporte.

Es preciso, sin embargo, no emprender la modificación más que como vía de reducción de la actual tarifa, pero estableciendo la nueva sobre el precio de coste.

Las diversas estadísticas deberán poner de manifiesto dónde existe progreso ó retroceso y deberán indicar el aprovechamiento del material de mercancías con relación al tonelaje máximo de carga, el recorrido útil medio de los furgones, la utilización de las locomotoras según la carga útil arrastrada, el peso muerto remolcado, la carga total por kilómetro útil, etc.

Los cuadros estadísticos anejos á las Memorias de los ferrocarriles federales suizos son muy instructivos respecto á este particular. Informan por línea explotada sobre el número de trenes-kilómetros, recorrido útil total de las locomotoras, así como los recorridos de las locomotoras sin trenes, el modo de emplear los distintos tipos con el número de kilómetros recorridos por locomotora de cada tipo, el consumo de carbón en las locomotoras de cada especie por 1.000 toneladas kilométricas brutas, en la forma comprobada en cada sección de los ferrocarriles federales, el consumo de materias grasas comprobado en iguales condiciones, los gastos de entretenimiento por locomotora-kilómetro de cada tipo, el detalle de los servicios prestados en cada sección por el personal de todas categorías, respecto á todas las estaciones gastos por kilómetro-vía, por kilómetro-tren, por kilómetro locomotora y por kilómetro-eje.

En resumen, un departamento de ferrocarriles debe ser activo é industrial. Esto es, precisamente, lo que se podría producir con una inspección ejercida por especialistas.

El transporte por vías navegables.—Los transportes por agua, generalmente, no benefician más que á los que están en las proximidades de las vías de agua; por consiguiente, está justificado que, en general, el Estado reclame peajes, lo que evidentemente grava el precio del transporte.

La superioridad de la vía navegable respecto al ferrocarril no siempre existe. Es, en efecto, preciso darse cuenta, que la excavación de un canal ó la canalización de un río exigen, en general, un capital grande, cuyas cargas económicas gravan grandemente los transportes en cuanto el tráfico no es importante.

Para asegurar á este sistema su desarrollo normal y racional, en relación con el transporte sobre carriles, el Estado debe intervenir á igual título que sobre los ferrocarriles, siguiendo una política racional basada sobre el precio de coste del transporte; pero en este último caso el problema se complica con un factor de no uniformidad del precio del transporte, según que la vía haya costado más ó menos que otra y que su tráfico sea más ó menos intenso.

Los peajes se harán, desde luego, diferenciales, y estarán basados sobre los resultados de una contabilidad.

Vía de agua y vía de ferrocarril en el transporte nacional.—

Frecuentemente se calcula el precio de coste de los transportes por agua, sin tener en cuenta las cargas del capital de primera instalación. En Bélgica, antes de la guerra, estas cargas equivalían, por término medio, á céntimo y medio por tonelada kilométrica.

Como consecuencia de las inexactitudes al fijar las tarifas de los ferrocarriles, que no están basadas sobre el precio de coste real, se comete un error más al hacer la comparación de ambos grandes medios de transporte.

Tampoco se tiene en consideración las facilidades respectivas de ambas vías. La única consideración del precio de transporte no es suficiente; debe tenerse también en cuenta los gastos relativos á las maniobras terminadas y las dificultades que provienen de los pesados cargamentos de las expediciones por agua: en Bélgica 300 toneladas por término medio. La colocación en montones muy frecuentemente necesaria, representa una inmovilización suplementaria de capitales. En fin, existen las interrupciones periódicas de la navegación y las variaciones de los fletes de las barcas.

Por razón de todas estas circunstancias se está de acuerdo en que el coste del transporte por canal resulta mayor que el transporte por ferrocarril en toda distancia menor de 50 kilómetros, aun cuando el remitente y el destinatario se hallen situados al mismo borde de la vía navegable.

Aun cuando el transporte por barcos sea á veces preferido, se debe esto á múltiples razones: los barcos desempeñan el papel de almacenes flotantes, los ferrocarriles no fijan siempre las tarifas del transporte de mercancías á un precio suficientemente reducido, la negociación de la carga es fácil, etc.

Sin duda alguna, los precios unitarios observados antes de la guerra son susceptibles de reducciones. Así se ha considerado entonces que al ser puesta en servicio la gran sección del canal de Charleroi á Bruselas, los fletes de Charleroi á Amberes comprendidos entre 3 francos y 3,70, podrían rebajarse á 2 y á 2,70, es decir, á 1,60 y á 2,30 céntimos por tonelada-kilómetro, según la estación y abundancia de transportes.

Sin embargo, en la comparación con los transportes por ferrocarril por medio de furgones de gran tonelaje, es preciso ser muy circunspecto y todo contado, el transporte por agua no lleva ventaja al transporte por ferrocarril tan frecuentemente como generalmente se cree.

Las condiciones económicas de ambas clases de vías de transporte no difieren, en efecto, casi más que por la importancia del capital de primera instalación; este es enorme y alcanza de 20.000 á 60.000 francos de carga anual, sobre la base del 4 por 100 de interés y de amortización.

A causa de la menor velocidad del transporte por agua, la capacidad de tráfico de las vías navegables es más limitada que la de los ferrocarriles. Resulta de ello un descargo menor por unidad transportada por la vía de agua artificial que por el ferrocarril.

Evidentemente, la vía natural navegable no lleva consigo gastos considerables de primera instalación como sucede con la artificial, el coste de transporte será, pues, considerablemente reducido y podrá entonces afirmarse su superioridad con respecto al ferrocarril, tanto más cuando el transporte de grandes cargas puede hacerse sin inconvenientes y que el tráfico puede aumentar enormemente. Esto es en parte el caso de lo que sucede en el Escalda, por ejemplo. Igual situación á la del transporte por mar ó cabotaje, que opone al transporte por ferrocarril grandes ventajas económicas.

Pero si se trata de una especie de recorrido de ferrocarril por

vía marítima, como sucedería en el caso del ferrocarril submarino de Dover á Calais, puede hallarse ventaja en la colocación sobre furgones en Dover ó aun en Southampton, Plymouth, etc., de todas las mercancías del barco, tanto las destinadas al continente, como de las destinadas á Inglaterra.

Las economías de gastos de puerto en Amberes, por ejemplo, con la descarga y recarga de mercancías continentales, de la paralización suplementaria, de la inmovilización del capital del barco durante las cuarenta y ocho horas necesarias para ir á Dover ó bien de Southampton ó Plymouth á Amberes y vuelta, en fin, la del gasto de carbón durante el recorrido suplementario por mar, podrían compensar los gastos suplementarios ocasionados con el transporte de las mercancías continentales por ferrocarril en el túnel submarino.

Añadamos que, aun si el empréstito del ferrocarril submarino ocasionase un gasto suplementario sobre el precio total del transporte, se vería probablemente ampliamente compensado con las grandes ventajas de rapidez y de comodidad.

Para llegar á armonizar entre sí los distintos factores de la tan complicada cuestión de los transportes por agua y por ferrocarril, lo mejor es evidentemente que el Estado intervenga en todos los casos y que un mismo departamento explote ó haga explotar todos los transportes y fije las tarifas más convenientes para el interés general del país.

Si las consideraciones de orden económico relativas á las vías navegables debían, por ejemplo, tener en Bélgica como consecuencia el entorpecimiento de las vías navegables, porque el precio de transporte es más caro, el aumento del tráfico debería entonces ser enteramente por ferrocarril. Éste se acomodaría por lo demás muy bien, porque así como ya hemos visto su capacidad de transporte puede todavía aumentarse considerablemente.

Evidentemente, los transportes deben igualmente organizarse de modo que aseguren ventajosamente el tráfico de los puertos.

Los transportes internacionales en Bélgica.—Dada la situación geográfica de Bélgica transitan por ella muchas mercancías. Las vías de transporte entre este país y el extranjero son principalmente importantes en vista de la prosperidad del puerto de Amberes.

La vía de agua natural que es el Escalda y los canales que unen Amberes á los distintos puntos del país y también á Holanda, en fin, los numerosos ferrocarriles, colocan á este puerto en una situación muy favorable desde el punto de vista de las comunicaciones con el extranjero; sin embargo, el Rhin, que desemboca en Rotterdam, da cierta ventaja á este último puerto, cuya ventaja podría, sin embargo, disminuirse seguramente estableciendo en Bélgica un sistema de tarifas en los ferrocarriles prudentemente estudiado.

Los transportes por agua entre Bélgica y los países próximos cuestan menos por tonelada kilométrica que los transportes interiores; en éstos la media estaba comprendida entre 1,5 y 4,5 céntimos, mientras que en los transportes exteriores oscilaba alrededor de 1,5 céntimos.

Esta diferencia se debe á ser los trayectos más largos, lo que permite un mejor aprovechamiento del barco, una duración menor de estacionamiento en la carga y descarga y á la carencia de peajes en la mayor parte de las vías extranjeras.

Es evidente que también el precio del transporte por ferrocarril puede disminuir con la distancia, y que la ventaja de tal proceder es muy grande á la vez, tanto para la industria de los puertos como para la de los ferrocarriles.

La industria belga tiene necesidad de exportación. Poniendo á los puertos belgas en relación lo más fácil y económicamente posible con los países próximos, y en particular con Francia, por

medio de las distintas vías de comunicación, se atraerá el tránsito marítimo al mismo tiempo que el tráfico belga, lo que constituiría un origen fecundo de actividad.

IV. *Consecuencia de la aplicación de un sistema industrial de explotación de los transportes.*—El instaurar en Bélgica un sistema que tuviese por efecto poner á la administración de los ferrocarriles en su conjunto, bajo una especie de tutela de alta competencia técnica é industrial, daría seguramente como resultado una explotación de los mismos más industrial. El resultado económico de los métodos empleados deberá ser: obtener una reducción de las tarifas en vigor, en vez de un aumento del dividendo.

Parece ser que el sistema por administración, que es una especie de medio intermediario entre el Estado y la Sociedad industrial, pueda aún convenir mejor á las necesidades industriales del país, que la explotación por una Sociedad particular; verdad es que ésta explotaría todavía mejor que la administración nacional, aun dando un dividendo, pero el país podría perder diversas ventajas que no se suprimirían con la explotación por el Estado, aun organizada por administración. Además, el transporte por barco debería ir unido á la explotación por administración de los ferrocarriles, porque respecto á los intereses de que se trata, ninguna Sociedad industrial podría regularlos tan bien como el servicio por administración.

Gracias á la aplicación de un método de explotación industrial es probable que la industria se hallase en presencia de precios de transporte más favorables á sus intereses. Como no parece racional que el Estado, en algunos casos, resulte con pérdidas, el máximo de concesiones que podría hacer se limitaría en la rebaja de las tarifas hasta el precio de coste del transporte. Verdad es que éste podría disminuirse á medida que el tráfico aumentase y además toda la industria podría tener su cooperación económica y técnica en la explotación de los transportes, por medio de la elección de miembros pertenecientes á ella, que durante un tiempo más ó menos largo colocarían á la cabeza del departamento de transportes.

Es evidentemente de desear que para la elección de estos directores se tuviese siempre en cuenta la opinión de los industriales; tanto los ferrocarriles como las vías navegables están creadas para las necesidades de la industria y deben, por consiguiente, adaptarse á sus necesidades.

Conclusiones.

El transporte barato es evidentemente un factor de éxito para la industria de un país. Particularmente en Bélgica su importancia es primordial; por esta razón es útil que se estudie detenidamente el problema, con el fin de que, á continuación del estado de cosas producido por la catástrofe actual, pueda en seguida este país dar más fácilmente á los mercados del mundo el producto de su trabajo.

Los vecinos y aliados de Bélgica se hallan evidentemente en condiciones económicas más favorables para desarrollar su actividad, porque tienen un gran mercado interior, numerosas colonias y recursos metálicos considerables. Sin embargo, en vísperas de la guerra económica contra Alemania también tienen que fijar su atención en el problema de los transportes.

H.

