

prácticas y compromisos que tienen las grandes Compañías, por lo mismo que las líneas reunidas venían sosteniéndose con vida precaria, merced a los auxilios que recibían del Estado, que se aspira a suprimir con la economía que determine la unificación racional implantada en la explotación y el progreso natural de los ingresos.

Hemos procurado resumir lo más brevemente que nos ha sido posible la serie de incidentes ocurridos y disposiciones dictadas hasta hoy en todo el proceso de la resolución de nuestro problema ferroviario. Era necesario hacer esta síntesis para orientarse en tan complejo problema y darse cuenta del resultado obtenido.

Vicente MACHIMBARRENA

El ferrocarril, ¿está en crisis en el mundo?

La creencia popular, las frecuentes lamentaciones de las Memorias de las Compañías ferroviarias y hasta recientes declaraciones oficiales de altas personalidades, son causa de que la interrogación que encabeza estas líneas, convertida en obsesión, me obligue a recopilar y exponer ideas, bien conocidas de todos los técnicos de los transportes; pero no tanto de algunos economistas y mucho menos del público en general.

¿Es creíble que este formidable medio de transporte, que ha cambiado la fisonomía del mundo, que ha hecho posible el fenómeno político de la consolidación de la unidad patria de los Estados Unidos de Norteamérica, esté llamado a desaparecer?

Indudablemente, los más modernos elementos de transporte, automóviles y aeronaves, han creado al ferrocarril nuevos problemas poniendo fin al monopolio de hecho que durante un siglo ha constituido, por su enorme superioridad sobre los transportes ordinarios, en todos los órdenes, rapidez, economía y potencia de transporte.

Las legislaciones de todos los países han tratado al ferrocarril como lo que era, como un coloso al que hay que poner trabas para impedir que abuse de su fuerza, y éste aceptó todas las condiciones seguro de su poder, y, sobre todo, de su gran superioridad sobre los medios de transportes ordinarios que, por el contrario, gozaron siempre de las más amplias libertades.

Pero aparece, se perfecciona y multiplica el automóvil, se establecen servicios regulares de aviones y el ferrocarril se encuentra, al cabo de un siglo de existencia, con que los recién llegados, libres de toda traba legal, rápidos como él, y aún más que él, y sin tener que construir ni conservar sus propios caminos, forman ya como un enjambre que empieza a molestar y hasta a preocupar al coloso.

Las medidas, más o menos justificadas, tomadas en todas las legislaciones contra los ferrocarriles, cuando éstos constituían un casi monopolio de hecho, han venido a situar la lucha actual entre los diversos medios de transporte en las condiciones de un «handicap», en el que el ferrocarril cede grandes ventajas a los demás, principalmente, por la desigualdad tributaria; por la obligación exclusiva de aquél de construir, reparar y conservar sus vías; por la de transportar cuanto se le presente; por la fijeza, generalidad y publicidad de sus tarifas; por los plazos y otras condiciones del transporte; por su mayor responsabilidad en caso de accidente o deterioros, y, en los países con régimen de concesión temporal, por la obligación de entregar al Estado, al término de ésta, el material e instalaciones en perfectas condiciones de uso.

Entre el ferrocarril y los medios de transporte

existentes cuando aquél apareció, llegó a establecerse un equilibrio económico. Consistía éste en el punto en que el coste del doble camiónaje y doble transbordo, que exige el ferrocarril, estaba compensado con la diferencia entre el precio del transporte por vía férrea y el ordinario. Actualmente se ha roto ese equilibrio y no es de extrañar que se produzcan rozamientos y vaivenes hasta encontrar el nuevo. En interés de la Economía general debe procurarse suavizar aquéllos y amortiguar éstos.

Comparemos separadamente el ferrocarril con los automóviles y aeronaves.

El ferrocarril y el automóvil.

No cabe dudar que el automóvil es el resultado de la evolución del vehículo de tracción animal. Por su potencia de transporte, por la vía que utiliza y por su absoluta movilidad e independencia de ésta, resulta bien claro que aparece en el mundo en sustitución del carruaje ordinario. Únicamente la velocidad le hace parecerse al ferrocarril. Un tren de viajeros de 500 a 1 000 plazas es corriente entre los grandes expresos europeos; un autobús de 40 es ya grande. Un tren de mercancías de 600 a 800 toneladas es corriente en Europa, y de más del doble en Norteamérica, mientras el camión de 10 toneladas ha fracasado, por impracticable. Se ve claramente que se trata de unidades de muy distinto orden de magnitud, llamadas a llenar necesidades muy distintas también. Imaginemos el caos que se produciría si, aun contando con los vehículos suficientes, fuese de pronto preciso prescindir del ferrocarril.

El coste del transporte por automóvil es mayor por varias razones: es mayor la potencia necesaria para arrastrar una tonelada en horizontal sobre un camino ordinario, por bueno que sea — a pesar de la rueda neumática —, que sobre carriles de acero, camino insuperado hasta la fecha; la unidad de potencia producida por el motor de explosión de gasolina es más cara que la producida por los medios empleados en tracción ferroviaria, y si así no fuese, fácil sería aplicarlo a la ferrovía, y ciertamente se hace en casos muy especiales; es preciso amortizar el vehículo en plazo mucho más corto, cinco a ocho años, en tanto que el material móvil ferroviario admite una amortización de veinticinco a treinta años, y no es posible la formación de largos convoyes, que únicamente sobre carriles pueden circular velozmente en condiciones de seguridad.

Es muy difícil cifrar esta diferencia de costes, que depende de multitud de circunstancias a menudo variables; pero no resisto a la tentación de indicar aquí, sin darles otro valor que el de un orden de magnitud, las relaciones que figuran en la Memoria presentada

por M. Pourcel en el V Congreso Mundial del Transporte Automóvil, celebrado en Roma en 1928. Son éstas: que el coste de la tonelada-kilómetro por automóvil es la mitad que por vehículo ordinario y diez veces el correspondiente por tren de mercancías.

Veán, por tanto, los economistas si queda amplio margen para justificar el establecimiento de ferrocarriles en el mundo, cuando la cuantía de su tráfico lo justifica, y piensen también en la posibilidad de aprovechar carbones medianos y malos, y, sobre todo, los inagotables recursos hidráulicos, librándonos del imperialismo del petróleo.

El automóvil, al abaratar el transporte ordinario y elevar su velocidad al mismo orden de magnitud que la del ferrocarril, viene a ser un auxiliar precioso de éste, permitiéndole extender su radio de atracción de tráfico; pero también, al romper el equilibrio de que se habla más arriba, establece una competencia. Es mucho más corriente oír hablar de esta competencia que de aquel auxilio y, sin embargo, la razón se resiste a admitir, conocidas las diferencias técnicas y económicas de ambos medios de transporte, que, en definitiva, el automóvil causa un perjuicio al ferrocarril en vez de procurarle un beneficio.

Es posible que, por ser muy humano, el ferrocarril note más el perjuicio que el beneficio; es posible también que el automóvil haya encontrado más fácil apoderarse de una parte del tráfico creado por el ferrocarril, donde las circunstancias especiales se lo han permitido, que ponerse a crear nuevo tráfico. En apoyo de este último supuesto tenemos, primero, la desigualdad de trato legal, señalada al comienzo de estas líneas, y también, no hay que ocultarlo, la vetustez de algunos procedimientos en la explotación ferroviaria, tan necesitada de renovación, que será impuesta de grado o por fuerza ante la necesidad de encauzar debidamente el desarrollo de los nuevos medios de transporte.

El ferrocarril tiene recursos técnicos y comerciales, aún no puestos completamente en juego, cuyo aprovechamiento integral es el programa para vencer, no en la competencia, que no debe existir, sino en el reajuste del tráfico automóvil. Fomentar la cooperación y limitar la competencia llegando cuanto antes al nuevo estado de equilibrio debe ser el anhelo de las Compañías ferroviarias, de los Gobiernos y de la Agricultura, Industria y Comercio, en general, que, en definitiva, han de beneficiarse con la extensión de los transportes racionalmente establecidos más que con la duplicidad de medios en competencia artificiosamente sostenida.

Tratemos de analizar los distintos casos de competencia, desechando la posibilidad, por desgracia muy frecuente en España entre pequeños empresarios, de que se trate de servicios públicos absurdos, por mal calculados, en los que el automóvil cree ganar, y, sin embargo, pierde, por no tenerse en cuenta en el cálculo del negocio los gastos generales, las reparaciones y, sobre todo, la amortización.

Es en el servicio de viajeros, y sobre todo en las distancias cortas, donde más tráfico pasa al automóvil, con pérdida evidente para el ferrocarril, a pesar de que en gran parte es creado por aquél. Pero no son los servicios públicos regulares los que más daño causan al ferrocarril; por el contrario, son los coches ligeros particulares los que, con sus indiscutibles ventajas de independencia, supresión de la necesidad de ceñirse a un horario y comodidad, amenazan terminar

con el tráfico correspondiente en el ferrocarril. En los Estados Unidos, donde se ha popularizado el automóvil hasta el punto de que existe uno por cada cinco habitantes, es, naturalmente, donde más se acusa su influencia. En países como el nuestro, donde todavía estamos muy lejos de llegar a esa situación, puede contrarrestarse esa pérdida, perfectamente racional, de tráfico, favoreciendo el de las muchas gentes que aún no tienen automóvil. Y esto se logrará estableciendo servicios ligeros, frecuentes y con frecuentes paradas, incluso entre las estaciones, para ceñirse más a las necesidades de este tráfico tan poco atendido, en general, por los ferrocarriles. Hay que sustituir los antipáticos trenes mixtos por coches o trenes automotores de gran aceleración de arranque en combinación con automóviles, que completen el transporte, ramificándolo, hasta el interior de las poblaciones. Con estos procedimientos se combaten también los servicios públicos regulares a cortas distancias, que tienen casi siempre su razón de existencia en la desatención, por parte del ferrocarril, de las verdaderas necesidades de este tráfico, cuyas características deben ser cuidadosamente estudiadas.

La electrificación de las salidas de las grandes poblaciones produce efectos insospechados en la recuperación y ampliación de este tráfico, gracias a la facilidad de establecer cómodos, rápidos y frecuentes servicios de trenes automotores y la posibilidad de penetrar en subterráneos hasta el mismo centro de las ciudades. Las facilidades comerciales deben también estudiarse, tales como billetes combinados auto-tren, abonos, supresión en estos servicios de la primera clase y billetes colectivos de excursión, de ida y vuelta, y mucha publicidad.

El tráfico de viajeros a larga distancia sigue teniendo, y ello es muy natural, su preferencia por el ferrocarril. Sin embargo, el coche particular resta muchos viajeros al ferrocarril por la ventaja de llevar consigo el vehículo para ser utilizado en el punto de destino. Algunas familias acomodadas hacen ir en el coche a la servidumbre y ellas van en el tren. Se impone, pues, el facilitar la facturación del automóvil para no perder los viajeros. En América se ha ensayado el sistema de admitir el automóvil como «equipaje», a una tarifa muy económica, y son transportados tan rápidamente como el viajero mismo. No cabe duda que si el automovilista encuentra más económico el transporte por ferrocarril que sobre el mismo coche, y no se priva del servicio de éste a la llegada, preferirá, salvo excepciones por razones de turismo o deportivas, como más cómodo y seguro, el viaje por tren rápido, en los confortables coches modernos.

Más raro aún es, en trayectos largos, el servicio público de viajeros, aunque existen casos. En Inglaterra se ha establecido un servicio con camas, que ha obligado a las Compañías de ferrocarriles a establecer, desde el año 1928, un módico servicio de camas de tercera clase que está llamado a tener gran desarrollo. Sin embargo, el servicio público a larga distancia no suele tener su explicación, excepto en casos de muy deficiente servicio ferroviario, más que en el turismo. Para contrarrestarlos hay que acudir a medidas de índole comercial y especialmente al establecimiento de billetes con facultad para detenerse en todas las poblaciones del trayecto de interés para el viajero, así como también al establecimiento de servicios de autocars con horarios combi-

nados con los de los trenes, como se ha hecho en Francia.

En los transportes de mercancías hay tres motivos fundamentales que producen la competencia de los camiones. Es el primero la necesidad del doble camiónaje y doble transbordo que exige el ferrocarril; el segundo, la mayor velocidad comercial posible por el camión, gracias a la simplicidad de su explotación, y el tercero, el sistema peculiar de tarificación ferroviaria, que hace pagar a las mercancías de valor tarifas más altas en beneficio de las primeras materias, que, de otra suerte, no podrían transportarse.

El primero y segundo motivos suelen explicar el transporte por camión a distancias cortas. El segundo, y principalmente el tercero, suelen ser la causa de la competencia a larga distancia para mercancías de valor y, sobre todo, fácilmente alterables, como el pescado, la carne, etc.

Otra razón justifica el empleo de los camiones particulares, a veces en condiciones francamente anti-económicas, y es la publicidad obtenida por comerciantes e industriales por medio de sus propios vehículos.

La supresión de los transbordos, ventaja indudable del automóvil y la más importante de todas, puede ser aminorada y casi anulada con el empleo de «containers», grandes cajas que sustituyen las carrocerías del automóvil y del vagón y que pueden ser transportadas por uno u otro indistintamente.

Este procedimiento, empleado con gran éxito en Inglaterra, Norteamérica y Francia, resuelve de un modo integral el problema de la colaboración de los transportes rodados de mercancías, aprovechando las ventajas de todos ellos y reduciendo el inconveniente del transbordo al mínimo, ya que puede ser efectuado por medio de una simple grúa de potencia inferior a 10 toneladas, con gran economía de dinero y de tiempo y sin peligro alguno de sustracción o deterioro, puesto que, el «container» (hay que ir buscando la apropiada palabra castellana), puede salir precintado de la casa del remitente y llegar en las mismas condiciones a la del consignatario, realizando el ideal del transporte de domicilio a domicilio. Reúne también este sistema la ventaja del vagón completo, aumentada por su menor capacidad — suelen ser de cinco toneladas —, que les hace más adaptables a los remitentes de menos masa, y suprime la necesidad de fuertes embalajes.

El procedimiento tiene una enorme importancia en todo el mundo; pero muy especialmente en España — donde podemos encontrar su origen en el transporte de las corridas de toros — a causa de su diferente ancho de vía. Se aproxima el día en que la naranja de Levante llegue a Londres en los «containers» de tránsito internacional, cargadas y precintadas en el huerto, simplificándose al límite el caótico transbordo de la frontera, que tanto perjudica a la Economía nacional, y todo ello sin tener que preocuparse del regreso de los «containers», que volverán trayendo otras mercancías lo mismo que hoy vuelven los vagones.

Como es natural, el sistema es también aplicable al transporte combinado por mar y ferrocarril y por ferrocarriles secundarios y de ancho normal, utilización ésta que puede volver a poner sobre el tapete la conveniencia de construir ferrocarriles de vía estrecha cuando el tráfico no llegue a justificar los

gastos, muy superiores, de la vía ancha, en países como el nuestro, de topografía muy accidentada.

Aparte de las ventajas indicadas, el ferrocarril encontrará otras en el orden interno de su explotación, cuando esté completamente generalizado el uso de «containers», pues sólo entonces ejercerá su verdadero papel de gran colector del tráfico, con máximo aprovechamiento de sus instalaciones y material móvil. Las estaciones perderán su actual carácter para convertirse en estaciones de transbordo con elementales medios mecánicos; el capítulo de Reclamaciones tenderá a desaparecer y el material de transporte, reducido a simples plataformas, quedará libre instantáneamente a su llegada a la estación de destino, utilizándose al efecto los muelles especiales para «containers», que permitirán el máximo aprovechamiento también de las plataformas automóviles encargadas del reparto a domicilio.

El desarrollo del sistema nos induce a augurar, para el ferrocarril, una nueva era, que no nos atrevemos a llamar Renacimiento, porque para renacer es preciso haber muerto previamente.

En la actualidad se prepara un concurso internacional de construcción de «containers», patrocinado por la U. I. C., que debe merecer el máximo interés de las Compañías y elementos oficiales de España, para conseguir que los tipos que se adopten para el tráfico internacional permitan obtener el máximo aprovechamiento de nuestro material de transporte utilizable a este efecto, que son las plataformas sin bordes o de bordes bajos.

El «container» satisface también el deseo de publicidad de comerciantes e industriales, que hemos indicado como una de las causas de la competencia, pues nada se opone a que éstos posean «containers» propios sobre los que pongan cuantos rótulos o propagandas llamativas se deseen, suprimiendo, en cambio, el costoso sostenimiento de los camiones.

El inconveniente del mayor peso a transportar será sobradamente compensado con las ventajas señaladas y muy aminorado por la reducción de embalajes, supresión de la caja en los vagones que los transporten y empleo de vagones largos de gran relación entre la carga y la tara, y también por el estudio técnico detenido de la construcción de los propios «containers».

El segundo motivo de los señalados para explicar la competencia entre el ferrocarril y los camiones, la velocidad comercial, también resultará aminorado por el empleo de «containers», que reducirán las pérdidas de tiempo en la reunión de las mercancías necesarias para completar un vagón de gran velocidad.

Sin embargo, para atacar definitivamente este problema es preciso también variar las costumbres en la organización de servicios de mensajerías, que hay que acelerar y simplificar por todos los medios. Conocidos son los sistemas de «paquetes por expreso», especie de supergran-velocidad. En Alemania han llegado a utilizarse automotores para este servicio, y se ha implantado otro, llamado de «paquetes certificados», que comprenden, incluso, el envío al remitente del acuse de recibo del consignatario.

Para contrarrestar el tráfico a largas distancias por camión, fundado en la citada causa de falta de velocidad comercial, es preciso aumentar la de los trenes correspondientes, llegando, incluso, a implantar los mercancías-expresos de tan buen resultado en ciertos casos.

Pero la competencia del camión en largas distancias puede estar también producida a causa de las tarifas elevadas correspondientes a determinadas mercancías, por la razón ya indicada del procedimiento peculiar de tarificación ferroviaria. Para recuperar esta «crema del tráfico» no queda otro recurso al ferrocarril que rebajar dichas tarifas. Es el sistema empleado en Alemania con las «tarifas K», de la Reichsbahn. Esta fórmula, tan sencilla, puede ser muy grave para la Economía general del país si se extiende considerablemente, porque implica la destrucción del sistema comercial de tarificación ferroviaria, gracias al cual se pueden transportar determinadas materias a muy bajo precio. En efecto, debido a las ventajas de índole tributaria y legal —artificiosas— el camión puede competir en precio para el transporte de algunas mercancías de gran valor. El ferrocarril puede fácilmente contrarrestarlo rebajando esas tarifas, pues tiene margen para ello, pero a costa —comercialmente— de elevar otras de mucho mayor interés para la Economía general.

En definitiva, para llegar cuanto antes al nuevo estado de equilibrio entre los transportes por carretera y el ferrocarril, del cual es lógico esperar muchas ventajas para todos y un gran desarrollo en ambos sistemas de transporte, se imponen medidas por parte de los Estados, modificando legislaciones ya anticuadas que crean actualmente una injusta diferencia de trato perjudicial —de un modo inmediato— para el ferrocarril y a la postre para el interés general, y por parte de las Compañías ferroviarias, para adaptarse a las nuevas realidades no empeñándose en sostener procedimientos tan inadecuados ya como las legislaciones cuya necesidad de renovación tanto se invoca.

Las medidas que corresponden a las Compañías ferroviarias pueden dividirse en dos grandes grupos. El uno comprende todas las relativas a su propia explotación y el otro las correspondientes a la atracción del tráfico, perfeccionando sus sistemas comerciales, extremando las atenciones con el cliente y aumentando la publicidad.

De este segundo grupo se deduce la necesidad de que el ferrocarril utilice en beneficio propio, al supuesto competidor. En muchas naciones se han empleado sistemas que pueden reducirse a tres fundamentales: el primero consiste en acuerdos parciales y separados con Empresas de automóviles o empresarios particulares. El segundo, en la organización, por cada una de las Compañías ferroviarias, de estos servicios, bien dentro de la estructura general de las mismas (Inglaterra), o por medio de Sociedades filiales de aquéllas (Francia). Para evitar el inconveniente de la posible competencia entre las distintas Compañías al invadirse mutuamente sus respectivas zonas de influencia, se ha adoptado en Suiza un tercer procedimiento, que consiste en la formación de una sola gran Empresa para todo el país, con el apoyo financiero y la intervención de las Compañías ferroviarias.

En España, donde la topografía, como en Suiza, favorece tan poco los transportes, tal vez sea adecuado el mismo sistema empleado en aquella nación, y sería de desear se realizasen prontamente esfuerzos en ese sentido, que nos coloquen en condiciones de aprovechar rápidamente las ventajas de la cooperación de los varios procedimientos de transportes rodados y fomenten la difusión del empleo de «contai-

ners» que, como ya hemos dicho, habrán de aminorar grandemente los perjuicios inherentes a nuestro distinto ancho de vía.

Respecto de la cuantía del daño que en la actualidad causa, en general, el automóvil al ferrocarril, hay pareceres para todos los gustos entre las Compañías de los diversos países del mundo. Precisamente el asunto está incluido entre los que habrán de discutirse en el próximo Congreso ferroviario que se celebrará en Madrid dentro de unos días. Pero en lo que todas ellas están de acuerdo es en que se trata siempre de una cuantía pequeña de la recaudación total y que cualquier trastorno de otra índole en la vida económica de las naciones hace sentir mucho más su influencia.

Antes de terminar esta comparación entre el ferrocarril y el automóvil creo interesante recordar que Ford, el más grande fabricante de automóviles del mundo, ha comprado un ferrocarril para el servicio de algunas de sus factorías, el «Detroit, Toledo and Ironton Railroad», línea que ofrece gran interés, no sólo por el hecho sintomático apuntado, sino por las características de su electrificación en corriente alterna a muy alta tensión y, sobre todo, por la organización de su personal, peculiar en todas las industrias de su propietario.

El ferrocarril y el avión.

Limitamos esta comparación al avión porque el dirigible parece más bien reducir su competencia a la navegación marítima.

El avión, con sus enormes posibilidades de velocidad y de establecer siempre, o casi siempre, el camino más corto entre dos puntos, presenta desde luego una superioridad real para el transporte de viajeros a largas distancias. Es difícil predecir hasta qué punto llegará a influenciar el tráfico ferroviario correspondiente. Tendremos que limitarnos al examen de la situación actual.

La competencia se reduce, por ahora, a las mensajerías de mucho valor y poco peso y a los viajeros de largo recorrido. No cito la correspondencia, porque lejos de ser un ingreso para el ferrocarril representa una carga de importancia.

Las líneas regulares establecidas hasta la fecha en el mundo permiten augurar un gran éxito al nuevo medio de transporte. Sin embargo, estamos muy lejos todavía del momento en que la predilección del público tome definitivamente partido por uno u otro medio, porque el factor peligro pesa aún demasiado.

De la comparación hecha entre líneas regulares del centro de Europa y trenes, como el «Golden Arrow» y el «Flying Scotsman», resulta que, con todos los tiempos perdidos que exigen las empresas, un poco torpes aún, para las formalidades antes de la salida y a la llegada, transporte al campo de aviación, esperas en éste, etc., el tiempo total empleado en el viaje por vía aérea se reduce a poco menos de la mitad que en los citados superexpresos. Y ello a cambio—aparte el mayor peligro—de una gran angostura, de la posible molestia del mareo, de la limitación exagerada del peso del equipaje, de la dependencia del estado atmosférico y de la posibilidad de extravío en días de niebla. El precio del viaje suele ser comparable a la segunda o primera clase del ferrocarril, según las naciones; pero debe añadirse el coste del transporte, por separado, del equipaje.

El ahorro del tiempo, que es muy interesante, es fácilmente contrarrestable por las Compañías de ferrocarriles estableciendo camas de todas las clases en los trenes nocturnos. No hay mayor ahorro de tiempo en un viaje que aprovechar para éste las horas de sueño. Estos servicios de camas, que por humanidad debieran haber sido adoptados hace mucho tiempo, son ya una admirable realidad en Suecia, donde los pasajeros de los trenes nocturnos van todos en camas, siendo las de tercera excelentes y de un precio muy económico. El servicio ha sido también implantado, aunque no con tanta extensión, en Alemania, y, recientemente, en Inglaterra.

La competencia en la paquetería, de muy poca importancia por ahora, puede ser combatida por los mismos medios indicados al tratar de los automóviles.

También cabe la colaboración entre estos dos medios de transporte y son interesantes los esfuerzos hechos en ese sentido en varios países. Notable es, por ejemplo, el servicio establecido entre Nueva York y San Francisco, por el cual el viajero pasa de noche los lugares más peligrosos del trayecto durmiendo en cómodos coches-camas, en tanto que, durante el día, acelera la marcha por medio de aviones, sobre las inmensas llanuras en las cuales un posible accidente del aparato no tendrá, probablemente, las de-

sastrosas consecuencias que en terreno montañoso.

Debemos reconocer, sin embargo, la posibilidad de que — a muy largo plazo — el ferrocarril pierda en absoluto el tráfico de viajeros por pasar: el de recorridos cortos, al coche automóvil ligero, y el de recorridos largos, al avión, tal vez popularizado como hoy el automóvil. ¿Debemos considerar perjudicial este fenómeno para el ferrocarril? Todo lo contrario. Entonces, libre *por completo* de los enormes gastos que impone el tráfico de viajeros a grandes velocidades, no sólo de explotación sino de primer establecimiento, el ferrocarril, vuelto a su punto de partida, *que fué el transporte de mercancías*, será mucho mejor negocio.

Pero las potentes e interesantes organizaciones que hoy son las Compañías ferroviarias no deben, de ningún modo, abandonar ese tráfico, pues nadie más capacitado que ellas para desarrollarlo debidamente. Es preciso que estas entidades, convertidas en empresas de transportes en general, con la mayor amplitud, sean las que realicen la solución del problema de conjunto de los transportes, poniendo en juego todos los procedimientos de que la técnica dispone para emplear en cada caso el más adecuado, aquel que proporcione su rendimiento máximo y sus características de mayor utilidad.

Ramón SÁNCHEZ-MORENO
Ingeniero de Caminos

C r ó n i c a

Ferrocarril Ontaneda-Calatayud

Hemos tenido al corriente a nuestros lectores de todos los incidentes ocurridos a este ferrocarril, especialmente en el período que precedió a la concesión, o sea aquel en el cual pudo evitarse que el Estado español se comprometiera en una empresa ruinosa.

Adquiere actualidad este asunto, por la campaña hecha en periódicos que, cuando pudo ser útil su intervención, permanecieron silenciosos.

Conviene, en estos momentos de crítica violenta, puntualizar la intervención que en el asunto han tenido personas y corporaciones.

La sección de ferrocarriles del Consejo de Obras públicas, en cuantas ocasiones fué requerida a dar informe, desde los puntos de vista de su especial competencia técnica, económica y administrativa, lo emitió en sentido francamente contrario a la realización de este ferrocarril.

El Estado Mayor Central, que estudió la cuestión desde el punto de vista militar, estimó en su informe que la construcción de esta línea es del más alto interés para la defensa nacional, y ante razón tan suprema, para un Gobierno integrado por representantes del Ejército, se decidió, por Real orden de 11 de octubre de 1923, la inmediata ejecución de la línea, disponiéndose que se prescindiera de cuantos trámites legales puedan retrasar la realización de tal objetivo. Sin oír, en vista de esto, al Consejo Superior de Ferrocarriles, ni al de Estado, emite su informe, con dicho pie forzado, el pleno del Consejo de Obras públicas y, por considerable mayoría, aprueba las conclusiones siguientes:

1.ª Si se acuerda la ejecución directa por el Estado, procede aprobar el proyecto reformado y su presupuesto provisional, de pesetas 222 333 352, así como el de contrata.

2.ª Si no se cree conveniente esto, procede dictar una ley, análoga a la del ferrocarril de Madrid a Va-

lencia, para la concesión, mediante subasta, sin fijar el capital de establecimiento, cuyo interés ha de garantizar el Estado, hasta el fin de las obras; y

3.ª Si se ha de fijar *a priori* dicho capital, procede una revisión muy detallada del proyecto, con reforma de la parte técnica y de los precios.

Mostraron su conformidad con este dictamen la Sección de Ferrocarriles y la Dirección general de Obras públicas. El subsecretario encargado del despacho manifestó su conformidad con la Dirección general, añadiendo algunas observaciones restrictivas.

Sin otras intervenciones, se dictó el Real decreto de la Presidencia del Directorio Militar, de 1.º de julio de 1924, aprobando el proyecto y presupuesto, disponiendo que se celebre la subasta con arreglo a la ley de 26 de mayo de 1908.

Diez días después se publicaba el Estatuto del nuevo Régimen ferroviario, que hubiera hecho imposible la anterior resolución.

Adjudicada la concesión, nada de particular ocurre en el período de construcción de la línea, hasta que, en 1926, empiezan las dificultades económicas para la Compañía concesionaria, que pide, después de varias gestiones infructuosas, la reforma de la concesión en el sentido de desligarla del compromiso de explotar la futura línea, con renuncia de la garantía de interés y limitándose a ser constructora, por cuenta del Estado, a base del presupuesto que para el abono de dicha garantía le fué reconocido, rebajándolo en un 7 por 100 y percibiendo el importe de las obras por secciones de 25 km.

Pasó esta petición de la Compañía a informe del Consejo Superior de Ferrocarriles, que lo evacuó extensamente en 3 de marzo de 1927, y según el cual el Estado se había comprometido en un asunto ruinoso, del que debía procurar salir, aprovechando esta ocasión que la Sociedad "Santander-Mediterráneo" le deparaba, rescindiendo la concesión. En el informe de refe-