

Problemas ferroviarios

La competencia entre el ferrocarril y la carretera

I

En los últimos años la evolución de los medios de transporte ha sido grande. A partir de la guerra europea el perfeccionamiento, tanto de los vehículos como de los caminos por donde circulan, ha alcanzado proporciones insospechadas. Los vehículos de motor mecánico han progresado extraordinariamente; la aviación se ha convertido en instrumento de transporte comercial; los mismos ferrocarriles han introducido notables mejoras en sus instalaciones y en sus servicios. En general, la industria del transporte ha realizado y sigue realizando constantes esfuerzos para aumentar su eficacia y reducir sus costes.

El perfeccionamiento de los vehículos con motor mecánico ha planteado al ferrocarril el problema de la competencia de la carretera. El progreso económico dió lugar en el siglo pasado a que el ferrocarril arrebatase el tráfico a la carretera, y ésta trata ahora de rescatar lo que entonces perdió. Este problema de la competencia, se agrava para el ferrocarril, por coincidir con un período de depresión mercantil e industrial, cuyos efectos repercuten desfavorablemente sobre el tráfico ferroviario. Las Empresas de ferrocarriles se encuentran frente a un doble problema: tienen que luchar para retener los viajeros y mercancías que se les escapan, atraídos por la baratura y facilidades que encuentran en el transporte por carretera; y tienen que hacer frente, al propio tiempo, al descenso de tráfico debido a la depresión económica. La concurrencia de ambos efectos produce situaciones difíciles en la marcha económica y financiera de las Empresas. No es extraño, por tanto, que éstas se preocupen seriamente de la competencia de la carretera.

Hay además otra circunstancia, que aunque en cierto modo independiente de las anteriores, ejerce su influencia sobre las explotaciones ferroviarias en el mismo sentido. Es la demanda constante de mejoras en los servicios. El público solicita continuamente servicios más perfeccionados, de acuerdo con las necesidades modernas y con las crecientes exigencias de la vida social. Se desean trenes cada vez más rápidos y más frecuentes, carruajes más cómodos y más lujosos, mayores facilidades para el servicio de mercancías, principalmente en las operaciones de entrega y recepción. Tales perfeccionamientos no pueden llevarse a cabo sin nuevas inversiones, más o menos considerables, de capital, lo que complica, como es consiguiente, la situación financiera de las Empresas. Aun podría añadirse a lo expuesto, la petición, formulada con frecuencia, de una política de transportes baratos y eficaces para contribuir a salvar la crisis de la industria y del comercio.

Es difícil delimitar la participación que corresponde a cada una de las dos causas indicadas (competencia del transporte por carretera y depresión económica) en la crisis de la industria ferroviaria. Ignoro si nuestras Compañías de ferrocarriles dispo-

nen de estadísticas que permitan valorar con alguna exactitud la influencia de la competencia de la carretera sobre el tráfico ferroviario. Serían de gran utilidad, permitiendo medir el alcance de tal competencia, al mismo tiempo que proporcionarían indicaciones interesantes respecto a las relaciones que convenga establecer entre ambos sistemas de transporte.

No puede tomarse como medida de la pérdida de tráfico en el ferrocarril ocasionada por la competencia de la carretera, el volumen total del tráfico efectuado por las Empresas de transporte por carretera. Sería un error creer que todo procede de tráfico que habría hecho el ferrocarril de no existir el nuevo medio de transporte. Hay indudablemente una parte que es tráfico nuevo, creado por el nuevo instrumento. Seguramente buena parte de los viajes que se realizan hoy en automóvil no se efectuarían si tuviese que utilizarse forzosamente el ferrocarril. Por otra parte, no debe olvidarse que el automóvil proporciona tráfico al ferrocarril; los progresos del transporte mecánico por carretera han sacado del aislamiento en que se encontraban a extensas zonas rurales apartadas de las líneas férreas, y han fomentado la costumbre de viajar merced a las comodidades que el automóvil proporciona. Además, la nueva industria requiere nuevos transportes, como el de materiales para la fabricación y reparación de automóviles, el de aceites y grasas para su funcionamiento, sin contar con los de los materiales para la conservación y reparación de carreteras a las que hay que atender con más asiduidad a medida que aumenta la circulación de automóviles.

Pero es un hecho innegable que los ferrocarriles han perdido una parte de su tráfico a consecuencia de la competencia del transporte por carretera. En todas partes se han desarrollado rápidamente dichos transportes y este desarrollo tenía forzosamente que repercutir en la industria ferroviaria. Sobre todo después de la guerra europea se han multiplicado de tal manera los automóviles que no era posible que los ferrocarriles soportasen tan extraordinario crecimiento sin detrimento de su tráfico.

Muchas y diversas circunstancias contribuyen a que el público favorezca el automóvil y abandone el ferrocarril. En términos generales no puede negarse que las características del automóvil son más apropiadas que las del ferrocarril para viajes cortos, así como el ferrocarril tiene a su vez innegables ventajas sobre el automóvil para viajes de largo recorrido. Pero a pesar de ello se observa que la competencia del automóvil no queda limitada a los trayectos cortos. Son conocidos en España los diversos intentos de establecimiento de servicios de autobuses para viajeros con recorridos que no pueden incluirse entre los cortos. Fuera de nuestra nación son aún más abundantes los ejemplos de líneas de largo recorrido para viajeros en las que se utilizan coches modernos dotados con toda clase de comodidades. En los Estados Unidos de Norte América han llegado a establecerse servicios

regulares de autobuses para viajeros entre ciudades tan distantes como Los Angeles y Nueva York, separadas, como es sabido, por varios miles de kilómetros. El éxito de los servicios de automóviles de viajeros en trayectos largos parece obedecer a la adopción de tarifas baratas. No deja de influir también la comodidad que proporciona la circunstancia de que los coches llegan hasta el centro de las poblaciones, contrastando con la situación de muchas estaciones ferroviarias bastante alejadas de las poblaciones que pretenden servir. Precios baratos y facilidades para el viajero, contribuyen conjuntamente al rápido desarrollo de los servicios de autobuses que se extienden rápidamente a costa del ferrocarril.

En el tráfico de mercancías no aparece tan acentuada la competencia como en el de viajeros. Pero no por ello es despreciable, pues hay que tener en cuenta que el automóvil, por sus especiales características, permite poner fácilmente las mercancías en el domicilio, almacén o fábrica del consignatario, realizando el ideal del servicio llamado "de puerta a puerta", tan conveniente para comerciantes e industriales y aun para los particulares. No puede mirarse con desdén la competencia del automóvil en el tráfico de mercancías, y con mayor motivo si se considera que las Empresas de automóviles se dirigirán, con preferencia, a las mercancías de alto valor específico que pueden soportar tarifas más elevadas y que permiten, por tanto, más fácil competencia.

* * *

La lucha entre el ferrocarril y la carretera ha producido, como era de esperar, viva controversia entre ambos contendientes, en la que cada uno trata de defender y justificar su posición frente a la de su rival. Las Empresas de ferrocarriles alegan que las de transporte por carretera gozan de una situación privilegiada al no tener que conservar y reparar la vía que utilizan, cuya reparación y conservación corre a cargo de la colectividad. Alegan también que se encuentran en condiciones de inferioridad a causa de ciertas obligaciones y restricciones que las diferentes disposiciones legales imponen a los ferrocarriles: tales son la de aceptar el transporte, cualquiera que sea la clase de tráfico que se presente, la de no poder conceder preferencias a determinados remitentes o consignatarios, puesto que las ventajas que se otorguen a uno cualquiera tienen también que concederse a todos los que se encuentren en las mismas condiciones, lo que puede dificultar la rápida aplicación de precios y condiciones en casos especiales. Al no encontrarse sujeto en general el transporte por carretera a restricciones análogas, le permite, dicen los valedores del ferrocarril, elegir, en cierto modo, su tráfico, quedándose con el que pueda ser más remunerador y rechazando el de escaso valor.

Los interesados en el transporte por carretera no permanecen callados ante los ataques de los rivales; por el contrario, niegan que en su lucha con el ferrocarril gocen de una posición privilegiada. Dicen que, a su juicio, los ferrocarriles han perdido una parte de su tráfico, no por la situación de favor atribuida al automóvil, sino por no haber sabido acomodarse a las necesidades y circunstancias de los tiempos y haber quedado retrasados. El ferrocarril, dicen, debe mejorar sus servicios y reducir sus tarifas, si quiere competir con la carretera, y añaden que muchas de las me-

joras implantadas en los servicios ferroviarios lo han sido por el estímulo de la competencia de los transportes por carretera.

Como suele suceder en todas las contiendas en que entran intereses opuestos, cada uno de los contendientes extrema los argumentos que le son favorables y procura reducir el valor de aquéllos que pueden favorecer al contrario. Si los transportes por carretera han gozado en sus principios de ciertas ventajas y siguen aprovechándose de algunas de ellas, no es menos cierto que las Administraciones ferroviarias no han estado, en general, muy diligentes en prevenirse para la lucha con el nuevo rival, al que quizá no concedieron en los comienzos de la nueva industria toda la importancia que le correspondía.

No es difícil para el Estado corregir las desigualdades que realmente existan. Mediante impuestos adecuados, los automóviles pueden y deben contribuir a la reparación y conservación de las vías que utilizan. Mediante reglamentaciones apropiadas, puede la Administración pública imponer a las Empresas de transporte por carretera las limitaciones que sean convenientes en cuanto a precios y condiciones de aplicación. Pero debe procederse con mucho cuidado, no sea que el afán de poner al ferrocarril en condiciones equitativas de competir con la carretera, conduzca al extremo opuesto, pues tales pudieran ser las restricciones y cortapisas que se pusiesen al transporte por carretera, que se llegase a estrangular esa nueva industria que tantos beneficios proporciona a la colectividad.

Planteadas la situación en los términos que acaban de exponerse cabe preguntarse si nuestra actual organización de transportes reúne las condiciones necesarias para cumplir adecuadamente sus fines. La respuesta entendemos que no puede ser afirmativa. Es forzoso reconocer que no siempre nuestros instrumentos de transporte se utilizan en las condiciones más en consonancia con sus características peculiares, resultando de ello un deficiente aprovechamiento total, inferior al que podría obtenerse con una racional y adecuada organización. Se impone, por tanto, la necesidad de llegar al equilibrio natural entre los dos sistemas de transporte, ferrocarril y carretera, procurando que cada uno de ellos se utilice de acuerdo con su estructura y condiciones peculiares en beneficio de la colectividad.

Si tanto el ferrocarril como la carretera tienen características peculiares y distintas, si no puede afirmarse sin error que uno de ellos supera al otro en todos los aspectos, si ambos son indispensables para la economía nacional, puesto que satisfacen necesidades que con uno solo no se podrían satisfacer o, por lo menos, no se satisfarían en las mejores condiciones posibles, resulta evidente la necesidad de asignar a cada uno las funciones más adecuadas a su peculiar modalidad. Esto quiere decir que hay que abandonar el camino que ha conducido a la actual competencia y buscar, mediante una racional *coordinación* de ambos instrumentos de transporte, la solución al problema planteado en la organización del tráfico, por el rápido progreso de los vehículos de tracción mecánica.

Esta coordinación se ha de fundar sobre bases económicas racionales, a fin de conseguir con ella un aprovechamiento conjunto del ferrocarril y de la carretera, que proporcione transportes baratos, rápidos y eficaces en beneficio de la colectividad.

Juan BARCELÓ,
Ingeniero de Caminos.