

Le rail, la route, l'eau

Con este título ha publicado Mr. R. Dautry, Director de los ferrocarriles del Estado en Francia, dos artículos muy interesantes en los últimos números de la *Revue des Deux Mondes*, de los que creo en extremo útil dar un ligero extracto, por tratarse en ellos de la cuestión palpitante de la competencia existente entre los transportes mecánicos por carretera y las explotaciones ferroviarias.

Afirma Mr. Dautry que circulan actualmente en Francia 1.900.000 vehículos automóviles, de los cuales 1.400.000 se dedican a los transportes de viajeros, y los 500.000 restantes a los de mercancías, siendo en número de 70.000 y 40.000 los respectivamente empleados en los servicios públicos de una y otra clase. Estima en 25.000 millones los viajeros-kilómetros y en 6.500 millones las toneladas-kilómetro de mercancías transportadas anualmente por dichos vehículos, igualando la primera de las cifras indicadas la que a los transportes ferroviarios se refiere, al paso que la segunda corresponde a la sexta parte de estos últimos.

Evalúa, asimismo, Mr. Dautry en 55.000 millones de francos de ahora las sumas invertidas en la construcción de las carreteras francesas, y en 16.000 millones de francos el valor del material móvil dedicado a los transportes que utilizan dichas vías, declarando que la mayor parte de las entidades dedicadas a los expresados transportes sufren los efectos de una crisis agudísima, abundando mucho las quiebras y suspensiones de pagos de las mismas.

Por último, cifra Mr. Dautry en 1.500.000 las personas a las cuales los referidos transportes dan pan y trabajo.

Según dicho ingeniero, el capital invertido en la construcción y equipo de los 66.742 kilómetros de ferrocarriles en Francia, de los que 42.015 corresponden a las llamadas grandes redes y los 24.727 restantes a las redes pequeñas, asciende a 67.000 millones de francos, descompuestos en 1.700 millones de acciones, 53.000 millones de obligaciones y 12.700 millones de subvenciones y auxilios del Estado, representando dicho capital el triple del invertido en el conjunto de las empresas de canales, docks, aguas, electricidad, hilados y tejidos, gas, forjas y metalurgia, minas de todas clases, fabricación de abonos y productos químicos, puertos, transportes marítimos e industrias diversas.

El número de empleados y obreros de los ferrocarriles asciende a 429.000, con carácter fijo, sosteniendo además aquéllos 415.000 trabajadores en las industrias anejas, de suerte que, habida cuenta de las familias respectivas, pasarán de dos millones las personas sostenidas por aquéllos, abrumados, al igual que los transportes mecánicos por carretera, por agudísima crisis, en todos los países, como lo demuestran los cuantiosísimos déficit de las explotaciones ferroviarias, cuyos productos no bastan ni con mucho para atender sus gastos y cargas de capital.

Completando los datos citados por Mr. Dautry con los relativos al año 1933, publicados por la Unión Internacional de Ferrocarriles (U. I. C.), pueden cifrarse como sigue las referidas insuficiencias en los principales países de Europa, añadiendo, por el interés que aquí ofrecen, los referentes a la Compañía de M. Z. A.

Insuficiencias del ejercicio de 1933 resultantes en los ferrocarriles que a continuación se expresa:

Alemanes: 1.379.305 millares de pesetas, siendo su longitud total de 53.820 km.

Belgas: 28.047 millares de pesetas, siendo su longitud total de 4.792 km.

Franceses: 1.898.517 millares de pesetas, siendo su longitud total de 42.015 km.

Suizos: 121.025 millares de pesetas, siendo su longitud total de 3.292 km.

Inglés: 46.280 millares de pesetas, siendo su longitud total de 31.004 km.

Italiano: 431.195 millares de pesetas, siendo su longitud total de 16.640 km.

M. Z. A.: 22.969 millares de pesetas, siendo su longitud total de 3.670 km.

Los datos que acaban de consignarse revelan una desproporción acentuada entre la oferta y la demanda en materia de los transportes referidos, constitutiva de una verdadera inflación y una innegable anarquía, que, sin provecho positivo para nadie, antes bien, con el peligro de hacer soportar al público en general las consecuencias indeclinables de tal desorden, trastorna seriamente la economía nacional, por las ruinas que ocasiona, requiriendo urgentemente la adopción de las disposiciones legales precisas para obtener de los transportes aludidos los máximos provechos con los mínimos gastos, sin dejar de respetar todos los intereses afectados por el expresado problema.

Observa con tal motivo Mr. Dautry que Francia ha invertido en la construcción y equipo de la tupida red de sus ferrocarriles capitales de gran consideración, de igual modo que en el establecimiento de las industrias de fabricación de automóviles y producciones anejas, dificultándose por dicha causa la defensa simultánea de intereses antagónicos tan cuantiosos, al paso que Italia y España, cuyas redes ferroviarias se reducen a las líneas principales, pueden más fácilmente resolver el actual conflicto, con menor daño para los intereses generales del país, sin verse obligadas al abandono de no pocas líneas secundarias, construidas desde el año 1883 con profusión harto lamentable.

Una visión muy perspicaz del porvenir, bien remoto entonces, inspiró a M. Spera, Vocal del Consejo Superior de Ferrocarriles de Italia, el informe emitido en 1910, en el cual, basándose en la imposibilidad financiera de acometer la construcción de una red completa de ferrocarriles secundarios, en atención a los pocos recursos económicos de dicho país y a la configuración harto accidentada de su suelo, consideraba preferible por todos conceptos el automóvil para las comunicaciones de las zonas alejadas de las vías férreas, a causa de la facilidad de aprovechar los caminos ordinarios existentes y de acomodarse a tráficos de reducida importancia, proponiendo la supresión de casi todos los trenes locales y regionales, para dejar reducidos los servicios de viajeros a los trenes directos que se detuvieran solamente en las estaciones principales. Estimaba asimismo M. Spera improcedentes las paradas de los trenes de mercancías en todas las estaciones, para cargar casi siempre en ellas algún barril de vino o bultos parecidos, haciendo en extremo lentas las marchas de dichos trenes, que sólo deberían detenerse en las referidas estaciones principales, sirviendo las intermedias con trenes ligeros, acomodados al reducido tráfico de las correspondientes zonas, y haciendo desaparecer la distinción arcaica de la pequeña y grande velocidad, inexplicable en transportes como los ferroviarios, que deben realizarse siempre con la máxima celeridad posible.

Tales ideas, expuestas cuando estaban en mantillas los transportes mecánicos por carretera, resultan ahora justificadísimas ante la gran importancia alcanzada por dichos transportes.

Enumera Mr. Dautry, a grandes rasgos, las dispo-

siciones adoptadas en varios países para la defensa del tráfico ferroviario, citando el caso de Inglaterra, en que los Poderes públicos han autorizado e inducido a las Compañías de ferrocarriles a organizar empresas de transportes automóviles, hasta invertir en ellas más de setecientos millones de francos, creando Comisarias especiales para la coordinación de ambos medios de transporte, a cuyo fin se han dado a los ferrocarriles mayores facilidades administrativas y más amplias libertades para la fijación y establecimiento de tarifas apropiadas a los tráficos de las respectivas regiones, confiando la presidencia del Comité central encargado de la expresada coordinación a una personalidad ajena a los intereses de cargadores y portadores, de capacidad reconocida y segura para tan esencial cometido.

En Alemania se procedió, por el contrario, en forma totalmente autoritaria, organizando la coordinación por grandes masas, sujetándola al arbitrio de la Administración postal, cuya autorización expresa es necesaria para establecer nuevos servicios de automóviles, a los que se impone, para los transportes públicos a distancias superiores a 50 km., tarifas mínimas, previamente fijadas, con la obligación de abonar determinadas compensaciones al ferrocarril. Y como dichas disposiciones no resultaron suficientemente eficaces, se acordó poco después someter a una dirección única la totalidad de las transportes a distancias superiores al límite antes indicado.

No debe echarse en olvido la circunstancia de que, mientras la gestión de los ferrocarriles ingleses está en manos de Compañías privadas, los caminos de hierro alemanes pertenecen y son directamente explotados por el Estado, de igual modo que en Italia, donde se creó y actúa el llamado Instituto Nacional de Transportes, organismo oficial que regula tanto los ferroviarios como los de automóviles, cuyos servicios han de ser objeto de autorización ministerial, hallándose sujetos a una reglamentación estrecha en materia de tarifas, horarios, normas de trabajo y condiciones del material empleado, hasta el punto de confiar el Estado a la Administración de sus ferrocarriles la gestión y explotación de los servicios automóviles, paralelos o no a las vías férreas, complementando la actuación de las mismas, en lugar de establecer competencias, siempre molestas y ruinosas.

En Bélgica, cuyos ferrocarriles también pertenecen y son explotados por el Estado, precisa asimismo la previa autorización ministerial para los transportes automóviles, concedida mediante concurso público, al que pueden acudir aquéllos, hallándose asimismo sujetos dichos transportes a una estrecha reglamentación en sus tarifas, horarios, normas de trabajo, etc., con la facultad para los ferrocarriles de suprimir o suspender la explotación de ciertas líneas, sustituyendo sus servicios por los establecidos sobre las carreteras contiguas.

En Suiza, país también de explotación de Estado en materia ferroviaria, los ferrocarriles federales han creado dos importantes Sociedades para la explotación de los transportes por carretera, con el consiguiente reparto del tráfico, basado esencialmente en el principio de asignar a estos últimos los correspondientes a los recorridos inferiores a 30 km., y al ferrocarril los restantes, existiendo además el propósito de crear una Cooperativa que solidarice los intereses y la actuación no sólo de la Administración de los ferrocarriles federales y de los transportistas por carreteras, sino también de cuantos usuarios quieran asociarse a esta especial coordinación de los transportes de una y otra clase. Debe hacerse constar además que, en un plebiscito muy recientemente celebrado, se ha rechazado por gran mayoría la propuesta de someter todos los transportes por carretera al predominio y conveniencias del ferrocarril, atribuyendo *Le Temps*, de París, el fracaso de dicha propuesta al desafecto del pueblo suizo hacia la Administración de los ferrocarriles federales de aquel país, producido por las tendencias socializantes que en aquélla predominan.

En Italia rigen textos legales que asignan al Estado la supremacía más absoluta para la regulación de los transportes mecánicos por carretera, siendo indispensable la previa autorización ministerial para establecer cualquier servicio, sujeto siempre a condiciones muy estrechas y minuciosas, relativas a horarios, tarifas, normas de trabajo, condiciones del material móvil, reservándose, por lo general, al ferrocarril la explotación de las líneas de automóviles paralelas a las vías férreas y, en no pocas ocasiones, la de las afluentes, de suerte que, de hecho, existe un verdadero monopolio en favor del ferrocarril, habiéndose creado un órgano de coordinación, cual es el Instituto Nacional de Transportes, en el que predominan los representantes ferroviarios, cuya actuación tiende a combinar las dos clases de aquéllos, en forma que facilite y asegure los acarreos de puerta a puerta.

Los Poderes públicos de Francia se mantuvieron indiferentes durante muchos años respecto a la coordinación de los transportes por carretera y por vía férrea, dificultándose cada vez más la solución de este problema por la atonía de la opinión pública, por los intereses particulares y electorales y por la indecisión de las propias Compañías ferroviarias. Alegaban, al efecto, los numerosos partidarios de esta política abstencionista que a los usuarios corresponde exclusivamente decidir en cada caso cuál es el servicio preferible, sin más obligaciones para la Administración que las de recabar la debida seguridad de las circulaciones y la mayor regularidad y perfección en la prestación de aquél. Este criterio, aparentemente basado en los clásicos principios liberales, y acogido favorablemente por todo el país, en el que tanto predicamento tienen dichos principios, adolece y adolece del grave defecto de prescindir del hecho innegable de recargar considerablemente los gastos públicos por partida doble, ya que sobre el Estado pesan a la vez los déficit de las explotaciones ferroviarias y los dispendios ocasionados por la construcción y conservación de las carreteras, no pudiendo existir libre competencia entre una y otra clase de transportes por la circunstancia de no disponer uno de los antagonistas de plenas facultades para la explotación técnica de sus servicios, ni para fijar los precios de sus prestaciones, resultando así más anárquico que liberal el régimen propugnado.

Estima, sin embargo, Mr. Dautry expuesta a muy graves consecuencias la intervención directa y autoritaria del Estado en tales materias, por carecer de medios seguros de información y faltarle la independencia precisa para una intervención imparcial y suficientemente eficaz, so pena de crear al efecto una burocracia muy costosa y propensa a incurrir en graves abusos, afirmando que sólo en países como Rusia, donde predomina en absoluto la economía del Estado, por la destrucción sistemática de todas las iniciativas privadas, cabe la adopción de las normas de la llamada economía dirigida, expuesta siempre a incalculables y peligrosas contingencias.

De pretender el Estado asumir la gestión de todos los medios de transporte, sometiéndola a una administración central, como la de los correos y telégrafos, debería rescatar, a costa de onerosos gastos, todas las Empresas particulares de transportes por carretera, acrecentando desmesuradamente el número harto excesivo de sus funcionarios, por la obligada absorción de todo el personal de tan distintas clases, funciones y categorías, que presta sus servicios a las referidas Empresas, personal que habría de disciplinarse, inculcándole tradiciones y normas de que carece en absoluto, sin contar con las enormes dificultades que ofrecería la regulación racional de las tarifas aplicables a unos y otros transportes, la organización de incontables talleres de reparación de tan profuso y diverso material móvil, ni con las complicaciones anejas a las adquisiciones de los múltiples efectos y materias necesarias para los expresados servicios. No cabría tampoco atenuar tales dificultades y riesgos con

el traspaso por el Estado de dichos cometidos a una o a varias Sociedades, dispuestas a tomar a su cargo la compleja gestión y administración de los referidos transportes.

Cree Mr. Dautry que si la concentración en pocas manos de las Empresas industriales obedece a una exigencia ineludible de los presentes tiempos, demostrando palmariamente la experiencia sus muchos inconvenientes y peligros, ha de reconocerse que la explotación de los transportes mecánicos por carretera es la menos apropiada para la referida concentración, por su acentuada individualización y por la imprescindible necesidad de acomodar la prestación de sus servicios a muy diversas modalidades locales, añadiendo que cuando el artesano automovilista se convierta en un funcionario del Estado o de una Empresa, no habrá medio de que, cual ocurre ahora, cuide el hijo de aquél de llenar el radiador, de limpiar el coche su mujer y de cambiar los neumáticos su padre o hermano, desapareciendo en absoluto el carácter genuinamente familiar de las meritadas colaboraciones, que tanto abaratan los servicios de esta clase.

De ahí la rectificación producida en la manera de pensar de los más atentos a las realidades del problema, concretada en el informe emitido por el Gobernador del Banco de Francia, Mr. Fournier, en 1930, proponiendo una organización basada en el carácter público de los transportes referidos y ordenada de modo que asegure a cada clase de transporte el tráfico para el cual sea más apto, con el máximo respeto de todos los intereses económicos, legales y sociales afectados por esta cuestión.

Para allanar las dificultades, nada leves, de dicha solución, se creyó desde el primer momento indispensable apelar a la colaboración reflexivamente cordial de todos los interesados, constituyendo al efecto un Comité de estudios, bajo la presidencia de Mr. Lebrun, Consejero de la Compañía del P. L. M., con representantes de las entidades que explotan una y otra clase de transportes, designándose ponente al Consejero de Estado Mr. Hellbronner, que terminó su cometido en el mes de julio de 1932.

No resultaron alentadores los resultados de este ensayo de conversaciones profesionales, mostrándose en extremo suspicaces e intransigentes, tanto los representantes de las redes secundarias de ferrocarriles, como los de los transportes por carretera, desligados de todo trato con las Empresas ferroviarias, a las que atribuían el propósito de imponer las soluciones más acomodadas a sus conveniencias, con el concurso, previamente amado, de las entidades dedicadas a los transportes automóviles, asociadas o en combinación con los ferrocarriles.

A pesar de dichas dificultades, el mencionado Comité de estudios formuló cuatro propuestas ante el Ministro del ramo, refiriéndose la primera a las modalidades reguladoras de las sustituciones de ciertos trenes por servicios de automóviles, completadas con las normas oportunas para la fijación en tales casos de los itinerarios, horarios y tarifas correspondientes a los citados servicios, y condicionadas siempre con sujeción al principio de que el ferrocarril debía seguir garantizando la prestación perenne del servicio confiado al autobús, a cuyo fin quedaba obligado a proponer los oportunos pliegos de condiciones, a que había de sujetarse la adjudicación a este último, del servicio que se trataba de encomendarle.

La segunda de las propuestas mencionadas estribaba en concentrar las facturaciones y entregas de mercancías en determinadas estaciones, cuya designación correspondía a Comisiones regionales, al efecto constituidas, refiriéndose la tercera propuesta al empleo de cajas especiales (*containers*), y la cuarta a las atribuciones de la Administración pública para decretar todo lo concerniente a las cuestiones referidas.

Ningún resultado positivo tuvieron las expresadas propuestas, como no fuera el de sembrar gérmenes de

futuros arreglos, encomendados al Consejo de la Economía Nacional, en 1933. Corporación que aprobó por gran mayoría un magistral informe de Mr. Josse, acordando además abrir una amplia información pública, a la que acudieron todos los interesados en tan esencial problema, aprobándose, por veinte votos contra cinco, las conclusiones del ponente, Mr. Josse, relativas a la coordinación de los transportes por ferrocarril y por carretera.

Dichas conclusiones basan la expresada coordinación en el logro de las máximas ventajas para el público, con el mínimo de gastos para la colectividad, así como en la necesidad de reglamentar todos los transportes, a fin de garantizar, de una parte, la seguridad y facilidad de las circulaciones y de acomodarlas, por otra parte, a una racional distribución del tráfico, preconizando al efecto la organización de Comisiones, locales y regionales, encargadas de preparar los acuerdos mutuos oportunos, con la mayor flexibilidad y amplitud posibles, Comisiones que habría de someter a un Comité central o nacional la resolución de las diferencias irreductibles surgidas en las discusiones de aquéllas.

En estos principios se inspiró un acuerdo concertado, en marzo de 1934, por la red del Estado y los transportistas por carretera del Departamento del Sena inferior, en el cual se basó el Decreto-ley de 19 de abril del propio año, sucediéndose después otros acuerdos parecidos entre varias Compañías ferroviarias y los transportistas de las regiones respectivas. El citado Decreto creó el llamado Comité de coordinación, especialmente encargado de proponer, suscitar y facilitar los referidos acuerdos, Comité constituido por cinco Vocales, representantes tanto de las redes ferroviarias grandes y pequeñas como de las Empresas de transportes automóviles, subvencionadas y libres, existentes en el territorio francés, libremente elegidos por las expresadas entidades.

A pesar de la obstrucción irreflexiva de algunos elementos aferrados al desacreditado criterio abstencionista de antaño, el Comité de coordinación ha laborado con gran celo y acierto, estableciendo una serie de medidas conducentes a la inmediata formalización de acuerdos exigidos por los intereses generales, imponiéndose por el Poder público a todas las Empresas de transportes restricciones, obligaciones y cargas para la defensa de dichos intereses, con la compensación de otorgar a las mismas la debida protección, para que cada cual dirija su propia industria, sin más trabas que las requeridas por el interés público.

El programa adoptado por el expresado Comité comprende los siguientes extremos: obligación para todos los transportistas de ingresar en la Asociación que constituyan los de la respectiva localidad o región; constitución de Comisiones, locales o regionales, con representantes de todas las Empresas asociadas, encargadas de estudiar y proponer los planes de coordinación más convenientes para los transportes del respectivo territorio; sumisión de los acuerdos que se convengan a la aprobación y sanción del Ministro del ramo; aceptación de las decisiones del Comité central de coordinación que ha de dirimir cuantas diferencias surjan en las Comisiones locales y regionales, y, por último, adopción de las medidas precisas para exigir el estricto cumplimiento de los acuerdos convenidos y de los impuestos por el Comité central.

Las Comisiones locales y regionales aludidas comprenden, como el Comité central, cinco representantes de todos los transportistas asociados, debiendo fijar las compensaciones o indemnizaciones oportunas, cuando se acuerde la supresión de algún servicio innecesario o perturbador; de tratarse de líneas férreas cuya explotación haya de suspenderse, sustituyéndolas por servicios de autobuses, ninguna intervención en dichos servicios podrá tener la Empresa del ferrocarril, no asumiendo tampoco ninguna responsabilidad en la prestación de los

nuevos servicios, sin dar preferencia alguna a los creados por las Compañías de ferrocarriles, que habrán de medirse por el mismo rasero que los de carácter particular, dejando subsistentes los más acomodados a las conveniencias e intereses generales.

Conviene señalar como particularidad muy interesante la de que cuando no sea unánime la decisión del Comité central en las cuestiones sometidas a su resolución, habrá de designar de su seno un árbitro, encargado de dictar el laudo inapelable que a su juicio proceda.

No han dejado de formularse objeciones y reparos a las normas sucintamente apuntadas, careciendo aquellas de fundamento bien sentado, por las razones siguientes:

Haciéndose desaparecer los servicios inútiles, se reducirán los gastos generales, asegurándose a los subsistentes beneficios moderados, para evitar quiebras y disminuciones bruscas de salarios, que nadie puede apeteecer.

La imposibilidad de sostener competencias desleales con las Empresas saneadas, sin disfrutar ninguna de ellas de subvención alguna, hará desaparecer automáticamente las que, sin el amparo de dichas competencias, no puedan sostenerse.

Las Comisiones locales y regionales, en las que estarán representadas todas las Empresas de transportes, no podrán postergar sistemáticamente las de pequeña importancia en beneficio de las más poderosas, protegiendo a todas ellas por igual, con el propósito exclusivo de recabar las mayores ventajas posibles para los intereses generales, protección gracias a la cual disfrutarán unas y otras de la seguridad necesaria para estudiar y llevar a cabo los perfeccionamientos de todas clases en la técnica de sus servicios.

Al iniciarse en 1932 la coordinación de los transportes aludidos, predominaba el criterio de imponerle mediante las disposiciones al efecto dictadas por el Poder público, al paso que en 1934 ha prevalecido el principio del acuerdo discutido y convenido por los propios interesados, limitándose la coacción gubernativa a la imposición del arbitraje del Comité central, o del experto que el mismo designe, cuando las Comisiones locales o regionales no puedan llegar a los acuerdos unánimes precisos, Comisiones cuya composición se ha reducido para funcionar con mayor eficacia, actuando además constantemente, en lugar de esperar a reunirse cuando surgieran las cuestiones que requirieran su intervención, con lo cual ha de resultar más fructífera y eficaz su labor.

En síntesis: mientras en los países cuyos ferrocarriles explota más o menos directamente el Estado ha prevalecido el criterio autoritario, estableciéndose la hegemonía de aquéllos sobre los transportes por carretera, hasta llegar a la supresión de los estimados incompatibles con el ferrocarril, las naciones en las cuales predominan las explotaciones privadas de esta clase han limitado la actuación del Poder público en la referida materia, bien sea como Inglaterra, reduciéndola a la concesión de mayores libertades y facultades a las Compañías ferroviarias, tanto para organizar servicios automóviles o asociarse financieramente con las Empresas particulares dedicadas a dichos negocios, como para moverse con mucha mayor libertad en la reglamentación de sus servicios y en la fijación de sus tarifas, bien sea como en Francia, preparando, propugnando e imponiendo los acuerdos convenientes entre los transportistas por carretera y por vía férrea, a fin de evitar luchas ruinosas para unos y otros, que, al fin y a la postre, han de redundar en perjuicio del país, por los quebrantos ocasionados a la riqueza pública.

La circunstancia de ser perpetuas las concesiones ferroviarias en la primera de las naciones citadas, y temporales en la segunda, donde existen además dos grandes redes explotadas por el Estado, explica y justifica el mayor intervencionismo francés en la coordinación

de los referidos transportes, estimando Mr. Dautry indispensable, para asegurar la eficacia de dicha intervención, la cooperación de las propias Compañías, que no habrán de omitir esfuerzos ni sacrificios para remozar y modernizar la técnica y el material de sus explotaciones, a fin de apropiarse las ventajas de los transportes automóviles en lo posible, acrecentando la probabilidad del éxito en la lucha establecida con ellos, así como el favor del público, al cual han de satisfacer grandemente cuantas mejoras se implanten en los servicios ferroviarios.

No es su baratura la causa determinante del auge alcanzado de pocos años a esta parte por los transportes automóviles, estribando aquél en el mayor acomodamiento de éstos a las conveniencias del usuario, por la multiplicidad de los trenes o circulaciones, con horarios apropiados a todos los gustos y necesidades, en lo que al servicio de viajeros se refiere; y en cuanto al de mercancías, por la mayor velocidad práctica de los transportes así particularizados, respecto a la de los solidarizados para la debida utilización de los pesados trenes de dicha clase, con la imponderable ventaja, además, de los transportes de puerta a puerta, que tanto reducen los gastos terminales, las averías anejas a los transbordos y, en muchas ocasiones, permiten prescindir de todo embalaje.

Los modernos motores de explosión o combustión interna, juntamente con los más perfectos métodos de conservación de los afirmados, han facilitado considerablemente la realización de los objetivos antes señalados a favor del automóvil, sin que exista razón alguna para dejar de emplear dichos motores en los servicios ferroviarios dotados de vías, cuya resistencia a la rodadura es de cuatro a seis veces menor que la de las calzadas más tersas y bien conservadas.

Por su parte, los vehículos usados por los servicios automóviles, ofrecen capacidades de cargas y de asientos mucho más reducidos que los clásicos coches y vagones del ferrocarril, cuyo aprovechamiento resulta más fácilmente asegurado, con la consiguiente disminución de peso muerto o tara que precisa remolcar y del esfuerzo y coste exigido por el arrastre.

Un autobús de 80 plazas, por ejemplo, se llena más fácilmente que un tren de viajeros de 300 ó 400 asientos, demostrando las estadísticas ferroviarias que el aprovechamiento de dichos trenes no pasa del 25 por 100 de su capacidad efectiva, razón por la cual resulta acrecentado hasta 2,50 ó 3 toneladas el peso remolcado por cada viajero, que en los autobuses suele quedar reducido a poco más de 0,50 toneladas; y si de mercancía se trata, la carga de un camión de 6 a 8 toneladas se consigue más fácilmente para los transportes necesitados de expediciones rápidas a horarios especiales, que las de un tren cuyo rendimiento fructuoso exige cargamento de 600 a 800 toneladas, haciéndose ostensible la mayor dificultad que ha de ofrecer en tales condiciones la disponibilidad de las cargas de retorno, precisas para el debido aprovechamiento del material y de los trenes.

De allí la conveniencia del empleo de automotores en los servicios ferroviarios, completada con la supresión de muchos de los actuales trenes, cuya circulación ha de reservarse para los grandes recorridos, concentrando, además, en ciertas estaciones las paradas de aquéllos, estaciones en las cuales dichos trenes podrían recoger los viajeros y mercancías transportados por los autobuses y camiones, que actuarían a modo de colectores de los tráficos de más reducido tonelaje.

Estas reformas, completadas con la organización de servicios de camiónaje rápidos, baratos y cuidadosos, permitiría seguramente recuperar una gran parte del tráfico arrebatado al ferrocarril por el automóvil, realizando además economías importantes en la explotación de aquél, que restablecerían el equilibrio, harto perturbado, de los negocios ferroviarios.

De que no son achaque exclusivo de los ferrocarriles

españoles las perturbaciones aludidas, atribuidas erróneamente a la mala gestión de las Compañías por quienes se complacen en censurarlas y zaherirlas, lo prueban con palmaria evidencia los datos consignados en el adjunto cuadro, entresacados de las estadísticas publicadas por la Unión Internacional de Ferrocarriles (U. I. C.), datos de los cuales resulta que, mientras la disminución de los productos brutos totales de la red de M. Z. A. fué del 11,62 por 100 en 1933, con relación a los de 1929, sufrieron bajas del 45,45 por 100 los ferrocarriles alemanes explotados por el Estado; del 34,31 por 100, los ferrocarriles belgas, del Estado también; del 27,30 por 100, los ferrocarriles franceses, explotados en gran parte por Compañías privadas; del 21,99 por 100, los suizos, pertenecientes asimismo al Estado; del 20,59 por 100, los ingleses, explotados por Compañías privadas, y del 38,64 por 100, los italianos, explotados también por el Estado.

Todas las redes citadas, sin excepción, cerraron el ejercicio de 1932 con déficit o insuficiencias de gran consideración, habida cuenta no sólo de los gastos de explotación, sino también de sus cargas de capital, insuficiencias que se elevaron a 1.379,31 millones de pesetas en Alemania; a 28,95 millones, en Bélgica; a 1.898,52 millones en Francia; a 121,03 millones en Suiza; a 16,28 millones en Inglaterra, y a 431,20 millones en Italia, reduciéndose a 22,97 millones en la red de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

Cierto es que, por lo que a esta última cifra se refiere, el hecho de no incluirse entre las cargas de capital, no satisfechas a causa de la insuficiencia de los productos, las correspondientes a las acciones de la Compañía, ni las relativas a las aportaciones del Estado efectuadas desde 1926, cargas que en conjunto ascienden a unos 32 millones escasos, cuyo cómputo elevaría a poco menos de 55 millones el déficit de la expresada Compañía, quedando muy por bajo de las insuficiencias de las redes alemana, francesa, suiza e italiana, y muy poco por cima del déficit de los ferrocarriles ingleses.

La particularidad de que la red alemana quedó de hecho liberada de la carga de sus obligaciones y acciones, por efecto de la enorme inflación de la moneda de dicho país ocasionada por la pasada guerra, ocurriendo otro tanto a la red francesa de Alsacia-Lorena, traspasada sin cargas como indemnización de guerra, sin computarse tampoco en la mencionada estadística las relativas a las obligaciones ni a las acciones de los ferrocarriles italianos, cuyas cargas de capital asumió por completo el Estado, reducen el alcance efectivo de los expresados datos, siendo más adecuada a la finalidad de las comparaciones aquí formuladas la consideración de las rentas computadas en el citado ejercicio de 1932 de los capitales de establecimiento de los ferrocarriles

mencionados, que, reducidos a pesetas por kilómetro de línea explotada, se consignan en el cuadro adjunto, resultando de su examen que, mientras dicha renta se reduce al 1,25 y 1,56 por 100 para las redes alemana e italiana, evidenciándose así la omisión acentuada de dichos capitales, asciende aquélla al 5,63 por 100 para los ferrocarriles belgas, al 5,74 por 100 para los franceses, al 4,41 por 100 para los suizos y al 4,03 por 100 para los de M. Z. A., contrastando la de las redes inglesas, del 2,37 por 100, por su modicidad, bien explicable a causa de la solidez financiera de dicho país.

Para la obtención de las anteriores cifras, se ha partido de los valores totales de establecimiento de las respectivas redes, dividiendo por dichos valores las sumas anualmente computadas para las cargas que han de satisfacerse al efecto, en atención a los recursos disponibles de la liquidación del ejercicio, debiendo hacer constar, con relación a la red de M. Z. A., que en el importe de su valor de establecimiento se hallan comprendidos los de las acciones de la Compañía y de las aportaciones del Estado para obras de mejora y adquisiciones de material, cuya remuneración no se computó en las cargas satisfechas en 1933.

La buena postura en que se halla la citada red española, compartida por la Compañía del Norte, se afirma más y más al comparar los respectivos coeficientes de explotación, así como las tarifas medias percibidas por viajero-kilómetro y por tonelada-kilómetro de mercancías transportadas, ocurriendo lo propio con los gastos originados por cada kilómetro-tren.

Por la accidentación de su suelo y por la extensión de sus líneas, resultan perfectamente comparables los ferrocarriles de la red federal del Estado suizo y los de la Compañía de M. Z. A., con la ventaja, a favor de los primeros, para la reducción de sus gastos de explotación, de hallarse electrificadas sus líneas en la proporción de un tercio de su longitud, haciendo patente la expresada estadística que, a pesar de aplicarse en Suiza tarifas dobles de las de M. Z. A., el coeficiente de explotación resulta muy poco más bajo (80,24 por 100, en vez del 77,22 por 100), alcanzando el déficit de la red suiza (121,03 millones de pesetas) un importe superior al doble del de la citada Compañía española (55 millones escasos de pesetas).

No dispongo de los datos estadísticos de la U. I. C. correspondientes al año 1934; pero creo poder afirmar que no alterarán esencialmente las conclusiones antes sentadas respecto a la marcha económica y a la gestión de las redes comparadas, creyendo innecesario advertir, al dar remate a este modesto trabajo, que he prescindido en él de todo cuanto en los artículos de Mr. Dautry se relaciona con los transportes fluviales, por ser inexistentes en España.

R. CODERCH.

Electrificación y regadíos¹

Conferencia pronunciada por D. Enrique Becerril, secretario general de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos, el día 3 de mayo de 1935, en el salón de actos de Acción Popular.

Presenta, pues, enorme interés la cooperación que otros usuarios puedan aportar, y este cooperador, se ha dicho repetidas veces, es la industria eléctrica.

Pero la crisis actual, de una parte, y de otra el rápido incremento de las instalaciones productoras, respecto al cual se encuentra retrasado el consumo, han podido dar la apariencia de que el mercado eléctrico nacional está, por hoy, agotado.

¹ Véase el número anterior, página 232.

Antes de seguir adelante dirijamos una mirada a este campo y tratemos de evaluar la ayuda que de él puede esperarse.

La producción hidroeléctrica española está afectada de modo gravísimo por las características de nuestros ríos a que hemos hecho referencia.

La irregularidad fluvial se traduce en la escasez de caudales útiles, a menos de regulación artificial, y en todo caso determina la falta de una considerable masa de energía obtenida de agua corriente (lo que los