

Consideración económico-política de la coordinación de los transportes terrestres

Conferencia pronunciada en el Instituto de Ingenieros Civiles, el día 5 de febrero de 1936
por D. Federico Reparaz, profesor de la Escuela de Caminos.

Al recibir la invitación amable de nuestra Asociación, elegí, dentro del tema general de este curso de conferencias, el de la consideración económico-política — es decir, desde el punto de vista del interés general — de la coordinación de los transportes terrestres, por tres razones:

1.^a Este problema de la coordinación constituye una cuestión previa a la más amplia y trascendental de la ordenación ferroviaria. De la solución que a aquél se dé depende el sentido de la que la ordenación ferroviaria puede tener; y, si el desbarajuste actual en materia de coordinación continúa, esta última solución sólo podrá ser una, onerosísima para los grandes intereses nacionales ligados al ferrocarril, para la Hacienda pública y para la economía española en general.

2.^a Alrededor de esta cuestión de la coordinación se viene desarrollando una viva pugna entre los intereses privados a que afecta. En esa agitada controversia no ha sonado, a mi juicio, bastante la voz del interés general. He creído por ello útil que aquí, en este ambiente sereno y objetivo del Instituto, la consideremos con calma, esquematizada en sus ejes esenciales y enfocada desde el punto de vista de la economía nacional.

3.^a Sucede con los conceptos en las controversias apasionadas como esta lo que con los guijarros en el lecho de los ríos torrenciales: que a fuerza de chocar y de rodar acaban por perder sus contornos y su forma primitiva. La deformación a que han llegado en la disputa de la coordinación me hacía también creer útil el volver aquí sobre los conceptos económicos fundamentales ligados al problema.

Tales cosas se han dicho en torno a él que os confieso que mi primera idea fué dar a esta conferencia un título irónico. Pero, ya escrito y entregado, vi en las librerías un librito francés que acaba de publicarse, sobre tema distinto, pero con título tan análogo al que yo había dado a mi conferencia, que la apariencia de plagio me hizo retirar éste. El librito francés se titula: "Leçons d'arithmétique élémentaire à l'usage des hommes d'Etat".

Y vamos al fondo del asunto. La coordinación de los transportes terrestres tiene dos aspectos principales: coordinación de las redes ferroviarias entre sí, y coordinación de ellas con los transportes mecánicos por carretera.

El primero parece — al fin y por fortuna — en vías de franca solución entre nosotros. El segundo, de mucha mayor trascendencia que aquél, aparece además planteado con caracteres de gran violencia y agudeza. Por eso voy a ocuparme solamente de este segundo aspecto de la coordinación entre el ferrocarril y la carretera. En este examen, y por las razones que he apuntado, me propongo limitarme a un análisis de los conceptos fundamentales, manteniéndome en un terreno teórico y dejándoos, si creéis que las ideas que expongo valen la pena de ello, el cuidado de deducir consecuencias prácticas.

Peajes e impuestos. — Se viene afirmando en primer término que la situación del ferrocarril y de la carretera, en cuanto a peajes e impuestos, es de desigualdad. En el ferrocarril, el peaje forma parte del precio de transporte y corre a cargo del usuario. En la carretera, el peaje es sufragado en su casi totalidad por la colectividad y no se refleja en el precio del transporte. El distinto trato fiscal se ha destacado también suficientemente. No creo que vale la pena de que volvamos a

analizarlo. Sí, en cambio, que examinemos qué consecuencias tienen ambas causas de desigualdad para la economía nacional.

No estimo necesario para este examen volver a definir los conceptos fundamentales de precio del transporte, coste parcial del transporte y peaje. Llamaré valor en uso del transporte al incremento que experimenta el de la mercancía desde el punto de origen al punto de destino y al que por razones objetivas o subjetivas atribuye el viajero a su propio traslado.

El precio del transporte ferroviario, es decir, la tarifa, comprende, como es sabido, el transporte en sentido estricto y el peaje. El precio del transporte por carretera comprende, de una manera aproximada, sólo el transporte en sentido estricto. La menor carga fiscal de este último contribuye a acentuar todavía más esta diferencia, porque como es sabido — y me limito a recordaros el hecho sin entrar en su demostración, que ya es clásica — la repercusión del peaje y del impuesto del transporte en el precio de éste, como el de cualquier otro elemento que entre en él extraño al coste de transporte en sentido estricto, es idéntica.

Para deducir las consecuencias en la economía general de esta desigualdad, vamos a examinar sobre qué bases se establece, siempre desde el punto de vista de ésta, la comparación entre dos medios de transporte en competencia. Llamaré en el primero de ellos P al precio del transporte; es decir, a la tarifa; c al coste parcial de transporte. P' y c' , a los conceptos análogos en el segundo medio de transporte.

La ventaja que la economía nacional pueda obtener en el paso de un tráfico del primero al segundo medio de transporte, vendrá medida por la suma de las que obtengan de él el usuario, el transportista y la empresa pública o privada a cuyo cargo corra la vía, puesto que todos tres forman parte integrante de la economía general.

Para el usuario, esa ventaja vendrá evidentemente medida por la diferencia entre los dos precios de transporte: $(P - P')$. Para las empresas transportistas, supuesta una situación de libre competencia y supuesto también que se ha alcanzado ya el estado de equilibrio económico en la explotación de ambos medios de transporte, no existirá ventaja alguna, puesto que la utilidad proporcional de uno y otro transportista se habrá equilibrado. Para la entidad a cuyo cargo corre la vía, quedaba en el primer medio de transporte un margen susceptible de aplicarse al percibo de un peaje igual a la diferencia entre el precio de transporte y el coste parcial de él. Es decir: $(P - c)$. En el segundo medio de transporte, el margen análogo será $(P' - c')$. Así, pues, la ventaja que en este aspecto del peaje se sigue de la sustitución del primer medio de transporte por el segundo será igual a $(P' - c') - (P - c)$.

La comparación desde el punto de vista de la economía nacional, se establecerá sobre la base de la suma de estos términos de comparación parciales:

$$(P - P') + (P' - c') - (P - c) = c - c'.$$

Vemos, por lo tanto, que siempre desde el punto de vista de la economía general, la ventaja de uno y otro medio de transporte deriva exclusivamente de la comparación entre sus costes parciales de transporte respectivos.

Es cierto que si suponemos a $c' < c$ existirán ciertos transportes que no se realizaban por el primer medio porque la tarifa de él era superior al valor en uso individual de estos transportes y que comenzarán a realizarse al amparo de la reducción de coste y de la paralela reducción de precio que ofrece el segundo medio. Para éstos, la utilidad obtenida por el usuario vendrá medida por la diferencia entre ese valor en uso individual y el precio que haya de abonar por el transporte. Será, pues, $(V - P')$.

Por las mismas razones anteriores, la situación de los transportistas aparecerá equilibrada. En cuanto a la entidad gestora de la vía, el margen de que podrá disponer para la percepción de un peaje, será aquí también $(P' - c')$, sin que existiera margen alguno en el primer medio de transporte, puesto que en él estos transportes que ahora examinamos no se realizaban.

La comparación de ambos medios de transporte, desde el punto de vista de la economía nacional, se reflejará para estos transportes nuevos en la expresión siguiente:

$$(V - P') + (P' - c') = V - c'.$$

Hemos dicho que estos nuevos transportes sólo se realizaban en el segundo medio de transporte porque se daba la condición $P > V > P'$. Fácil es observar que esta condición equivale a la de $c > V > c'$, porque en otro caso, de ser $c < V$ hubiera sido posible rebajar P por debajo de V . Por lo tanto, vemos, que también para estos transportes, la utilidad respectiva de los dos medios de transporte en competencia radica exclusivamente en la relación de sus respectivos costes parciales de transporte.

Las consecuencias, pues, que de este examen esquemático pueden deducirse, son: 1.ª, que la utilidad relativa de dos medios de transporte para la economía general, radica exclusivamente en sus respectivos costes parciales de transporte; 2.ª, que la conveniencia general es, por lo tanto, que cada tráfico discorra por la vía en que su coste parcial de transporte es mínimo; 3.ª, que todo *handicap* que perturbe esa distribución natural de los tráficos es perjudicial para la economía nacional; y 4.ª, que la conveniencia estricta de ésta requiere por ello la estricta equiparación de ambos medios de transporte en cuanto a peaje y en cuanto a impuesto.

¿Ha quedado resuelto con esta equiparación el problema de la coordinación de los transportes terrestres? A mi juicio, no. Y vamos a ver por qué.

Estructura de los sistemas de tarificación del ferrocarril y de la carretera.—En los transportes mecánicos por carretera, esta estructura corresponde a la de precios formados en régimen de competencia, función, como es sabido, de los respectivos costes de transporte. Los precios del transporte por carretera como todos los formados en régimen de competencia tienden, pues, salvo el margen de beneficio industrial, a aproximarse al coste parcial correspondiente.

La tarificación ferroviaria tiene, como va siendo ya notorio, una estructura muy distinta. Habréis oído y habréis leído, sin duda, que la tarificación ferroviaria es una tarificación *ad valorem*. Se ha llegado a hacer tópico de ello. Tanto se ha repetido, que no era difícil sospechar que la afirmación es inexacta. Y en efecto lo es. Basta recordar lo más elemental de la teoría de la formación de precios en régimen de monopolio para comprender que no es el valor de las mercancías transportadas lo que puede servir de base al establecimiento de un sistema de precios de transporte.

La tarificación ferroviaria, partiendo de la situación de monopolio de hecho en que ha venido desenvolviéndose tres cuartos de siglo el camino de hierro, se basa en otra cosa muy distinta: Se basa en el valor en uso del transporte. Lo que permite gravar con un precio

determinado el transporte que se realiza entre dos lugares de una mercancía determinada, no es el valor grande o pequeño de esa mercancía, sino el incremento de valor que experimenta al trasladarse de la procedencia al destino. Este incremento de valor es el máximo que el porteador podrá exigir, porque es el máximo que el usuario estará dispuesto a abonar por el transporte.

Y este valor en uso del transporte, no tiene nada que ver con el valor grande o pequeño de la mercancía. Dos ejemplos creo que bastarán para aclarar perfectamente este concepto. La cuestión es sencilla, pero no creo ociosa sin embargo esta aclaración por lo difundido del error. Supongamos una línea férrea que enlaza dos zonas mineras donde se extrae oro. Es evidente que no obstante el gran valor específico (valor por unidad de peso o de volumen) de la mercancía transportada, la tarifa sólo podrá ser como máximo igual a la diferencia de precio que el oro tenga, como consecuencia del distinto rendimiento de ambas zonas mineras. Supongamos, por el contrario, una mercancía de escasisimo valor unitario, pero a la cual el transporte ofrece un gran valor en uso: por ejemplo, la sal. Si todas las salinas están en la periferia del país, la sal se transportará hasta el centro de éste prácticamente cualquiera que sea el precio del transporte, porque la intensidad de la demanda de artículo tan vital permitiría gravar su precio — casi nulo en el origen — con sumas muy considerables antes de que se produjera una estrangulación del consumo.

La tarificación ferroviaria española, como típica tarificación de monopolio, se basa, pues, realmente, en el valor en uso del transporte. Lo que sucede — y de aquí tal vez la confusión — es que la legislación positiva española desde el origen, ha venido estableciendo clases de mercancías — unas veces tres, otras cuatro, otras cinco — agrupando aquéllas en atención a sus respectivos precios. Esta clasificación no constituye otra cosa en la realidad que un entorpecimiento para la adaptación de las tarifas ferroviarias al valor en uso de los respectivos transportes.

Y vamos a ver, haciendo caso omiso de ese entorpecimiento, cómo se verifica esta adaptación y cómo se presenta al sistema así establecido ante la competencia del nuevo medio de transporte.

Para ello me permitiréis que me sirva de la presentación gráfica de la llamada curva de demanda del transporte, tan usual en la exposición en clase de estos conceptos.

Sobre dos ejes que representen, el de ordenadas la cantidad de transporte, y el de abscisas el precio del mismo, la curva del transporte ofrecerá un aspecto análogo a la $Q P$ de la figura 1.ª Cortará a los dos ejes, puesto que aun a precio nulo el volumen transportado será

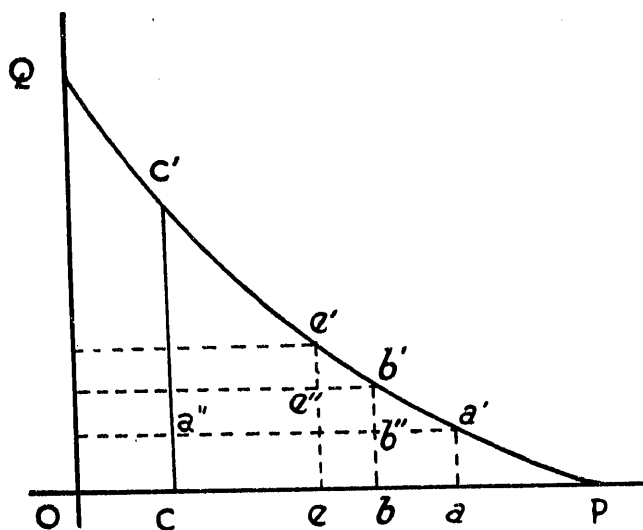


Figura 1.ª

finito, y puesto que al crecer el precio hasta un límite determinado cesarán los transportes. Volverá además su convexidad hacia el origen, ya que al irse reduciendo los precios del transporte, el volumen de las nuevas mercancías transportadas crecerá muy rápidamente, y ya que, por el contrario, al ir creciendo hasta sus últimos límites el precio, la cantidad de mercancías susceptibles de pagarlo será escasísima.

Supongamos que sea $O c$ el coste del transporte, que para simplificar supondremos igual en todos los transportes que se realicen.

Para un precio $O a$ la cantidad de productos transportados será $a a'$. El ingreso bruto correspondiente vendrá medido por el rectángulo que tiene $O a$ por base y $a a'$ por altura. Dentro de él, el rectángulo de base $O c$ medirá el coste parcial de estos transportes y el producto neto que podrá destinarse a sufragar el peaje vendrá representado por el rectángulo $a a'' c$. El triángulo curvilíneo $a a' P$ medirá la utilidad suplementaria de estos transportes, que por no ser absorbida por el transportista en la tarifa, queda en beneficio de ciertos usuarios: de los que obteniendo un valor en uso de sus transportes comprendidos entre $O a$ y $O P$ pueden realizarlos al precio supuesto $O a$.

Los transportes cuyo valor en uso es menor que $O a$, no se realizarán, claro está, mientras la tarifa comprenda solamente el precio $O a$. Si para tratar de captarlos establecemos un nuevo precio $O b$, la cantidad de transportes que a este precio se realizarán vendrá medida por $b b'$, y supuesto coexistiendo con el anterior por $b'' b'$. Del mismo modo, el producto neto que puede aplicarse a sufragar el peaje vendrá medido por el rectángulo $b' b'' a''$, y la utilidad remanente que queda en beneficio de los usuarios por el triángulo curvilíneo $b' b'' a'$.

Si suponemos que sucesivamente vamos diversificando la tarifa, introduciendo en ella nuevos escalones, podremos teóricamente ir reduciendo la superficie de los triángulos curvilíneos indicados hasta, como último límite, absorber mediante la tarifa la totalidad del valor en uso del transporte, representado en la figura 1.^a por el triángulo curvilíneo $c c' P$.

Esta es la razón esencial por la cual la tarificación ferroviaria, como toda tarificación análoga de monopolio, reviste forzosamente una gran complejidad. En todo sistema de tarifas ferroviarias bien estudiado y que se adapte a la realidad, toda simplificación forzada se traduce fatalmente en una reducción del producto neto obtenido, o porque ciertos transportes pasan a realizarse muy por debajo del precio que podrían sufragar, o porque ciertos transportes, al tarificarlos por encima de su valor en uso, cesan de realizarse.

¿Cuál de estos dos defectos de una tarificación simplista o mal calculada es peor? Basta meditar un momento sobre la figura que hemos utilizado, para comprender que el segundo. Desde el punto de vista de la economía general, tarifar un transporte sensiblemente por debajo de su valor en uso, quiere decir simplemente dejar en beneficio del usuario el margen que podría absorberse en beneficio de la economía del camino de hierro. Para la economía nacional, poco importa, pues, el error. Tarifar un transporte por encima de su valor en uso, quiere decir impedir ese transporte, y, por lo tanto, producir una pérdida seca para la economía general.

¿Qué sucede si ciertos transportes, cuyo valor en uso es inferior a su coste parcial del transporte, se realizan bajando la tarifa por debajo de ese coste? Vale, creo, la pena de que paremos también la atención en ello.

Supongamos que establecemos una tarifa $O B$ (figura 2.^a), inferior al coste de transporte $O C$. La pérdida que para el transportista, y, por lo tanto, para la economía nacional se deriva de estos transportes, vendrá medida por el rectángulo $B B' D C$. La ventaja que el usuario y por lo tanto la economía general, obtendrá

también de estos transportes, vendrá medida por el cuadrilátero curvilíneo $B B' C' C$. Así, pues, la diferencia entre estas dos superficies, es decir, el triángulo curvilíneo $B' D C'$, nos medirá la pérdida seca que para la economía general ofrecerán en conjunto estos transportes.

Y recordadas estas ideas tan clásicas, vamos a considerar el problema de la competencia del ferrocarril y de la carretera a la luz de ellas. Volviendo la vista a la figura 1.^a, es fácil darse cuenta de que el automóvil lo que ha hecho ha sido arrebatarse al ferrocarril, en primer término, los transportes próximos al punto P , cuyo valor en uso era elevado y cuyos precios podían por ello ser también elevados. El triángulo $C C' P$, base del peaje ferroviario y con ello de la posibilidad de la sustentación autónoma integral de la economía ferroviaria, se ha ido así reduciendo al perder toda la zona próxima al vértice P .

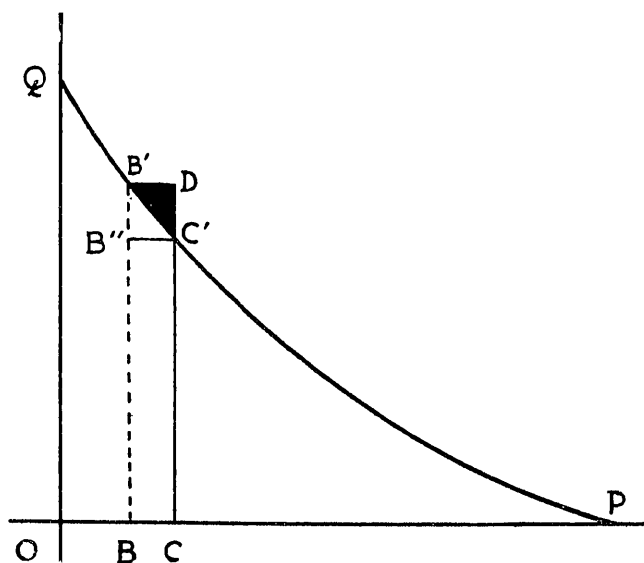


Figura 2.^a

La solución de pretender buscar una compensación elevando los precios de los tráficos que se transportan a precio igual a su coste parcial de transporte o muy próximos a él, los tráficos de la zona próxima a la recta $C C'$, es evidentemente irrealizable. Elevar esos precios quiere decir que esos transportes dejen de realizarse con pérdida para el ferrocarril y con pérdida también para la economía nacional.

Transformar la tarificación ferroviaria de tarificación en monopolio en tarificación en régimen de libre competencia, quiere decir, por el contrario, ir aproximando todos los precios al coste $O C$. Quiere decir, pues, una de estas dos cosas: o renunciar a percibir a través de la tarifa la totalidad o la casi totalidad del peaje, o pretender que éste siga recayendo sobre el usuario, distribuido en forma más homogénea entre los distintos transportes. Lo primero es teóricamente admisible desde el punto de vista de la economía general, puesto que sería simplemente dejar al usuario la totalidad o la casi totalidad de la utilidad del transporte que dejaría de percibir la economía del ferrocarril. Teóricamente, pues, la economía general no tendría pérdida. Sin embargo, en el terreno práctico es evidente el enorme trastorno que significaría esa radical destrucción de todo el sistema de la economía del transporte, basado hasta ahora en el principio de su propio equilibrio económico. Es evidente también el trastorno enorme que esto significaría para la Hacienda pública, y en último término, la pérdida que en la práctica se produciría para la economía nacional por el rendimiento inevitablemente peor de cualquier otro mecanismo recau-

datorio de los recursos necesarios para sufragar el peaje ferroviario. La segunda hipótesis conduciría a resultados aun más desfavorables, pues a todos estos trastornos se sumaría, además, la pérdida neta para la economía general, derivada de los transportes que por esa pretensión de una distribución más homogénea del peaje dejarían forzosamente de realizarse.

Estas consideraciones teóricas se han visto, claro está, confirmadas con harta elocuencia en los casos en los que se ha pretendido transformar la tarificación ferroviaria en este sentido.

El caso más importante que conozco es el de los ferrocarriles de Alsacia a Lorena en 1871. Al hacerse cargo de aquella red el naciente imperio alemán y como consecuencia de las doctrinas entonces imperantes en Prusia, se hizo un ensayo de implantar en la nueva red la que se llamó tarificación natural, basada fundamentalmente en el coste de cada transporte y sin atención alguna a la índole de la mercancía ni al valor en uso de su transporte. El resultado fué una caída vertical de los productos netos, un déficit abrumador y, claro está, una rápida rectificación.

La estructura que hoy presenta nuestra tarificación ferroviaria no está, pues, como en alguna ocasión se ha afirmado también, establecida solamente en beneficio de la economía general. Lo está, en primer término, en beneficio de la propia economía del ferrocarril. Ella es la que hace posible que la tarifa ferroviaria haya alcanzado hasta ahora a sufragar la casi totalidad del peaje, manteniendo así en un equilibrio suficiente la economía de nuestros ferrocarriles.

Transformar en ése su fundamento nuestra tarificación ferroviaria para buscar la solución del problema ferrocarril-carretera en una lucha en régimen de competencia libre de esos dos medios de transporte que automáticamente estableciera la distribución entre ambos del tráfico, conduciría de una manera inexorable al crecimiento rápido y enorme del déficit que ya comienza a apuntar en nuestras economías ferroviarias. La competencia libre, aun sobre la base de una equiparación perfecta en cuanto a peaje y a impuestos fiscales, no sería, pues, una solución deseable desde el punto de vista de la economía general.

Llegamos, pues, a mi juicio, y siempre desde este último punto de vista, a estas dos consecuencias concretas:

1.ª Es conveniente la equiparación, en cuanto a peaje e impuestos, de ambos medios de transporte.

2.ª Es conveniente, además, conservar la estructura de monopolio de la tarificación ferroviaria.

¿Cuál podría ser, con sujeción a estas bases, la solución de este problema de la coordinación? Ya os he indicado que deliberadamente quería abstenerme de deducir en esta conferencia consecuencias prácticas de los conceptos que había de exponer.

La coordinación de los transportes terrestres es un problema de política económica que todavía no está sistemáticamente resuelto en ningún país. Medidas parciales, pero certeras, de solución, las encontraréis ya en muchas legislaciones extranjeras; algunas también acertadas, aunque por ahora muy distantes de la entraña del problema, las encontraréis en nuestra propia legislación. Una solución integral, repito, no creo que se ha alcanzado todavía en ningún sitio. Si me preguntáis quién ha calado más hondo en el problema y sobre todo dónde ha apuntado un criterio más sistemático y más certero para su solución, yo os invitaría a mirar a Alemania.

Volviendo la vista a nuestro problema propio, creo que además de estos conceptos teóricos hemos de tener presente para dar base firme a su solución, la circunstancia de orden práctico, de hecho, en que el problema se plantea entre nosotros.

Situación de hecho.— El problema de la coordinación de los transportes terrestres no se ofrece entre

nosotros como el problema de armonizar dos medios de transporte por nacer, ni siquiera por desarrollar. Hemos de partir del hecho consumado de que poseemos ya una red ferroviaria que constituye el elemento más importante de nuestro utillaje industrial y la primera partida de nuestro activo. ¿De qué orden de magnitud es su valor? Se viene hablando de cinco mil millones de pesetas. Esa cifra mide solamente el valor contable de esa red ferroviaria que se refleja en los balances de las Compañías concesionarias. Esa cifra es muy distinta por ello de la que de una manera aproximada podría representarnos el valor real de nuestro establecimiento ferroviario.

Y es muy diferente por defecto, porque en España, lejos de darse en la constitución de las redes la práctica que en ocasiones se ha dado en otros países de irse inflando artificiosamente los activos a cada transformación — esa práctica tan usual, al parecer, en la historia ferroviaria de los Estados Unidos, donde ha nacido la expresión cínica de "watering" —, se ha dado, por el contrario, el fenómeno de que nuestros activos se han ido comprimiendo a cada fusión o absorción de empresas, consecuencia de la desgraciada historia ferroviaria de casi todas ellas. Arruinada una empresa, el que adquiría sus líneas figuraba éstas en sus balances por su precio de adquisición, muy inferior siempre al importe total de los capitales invertidos en las líneas adquiridas. Con esto y con la disminución tan sensible que ha tenido el poder adquisitivo de la peseta en el período muy largo ya que va transcurrido desde que nuestras principales líneas se han constituido, la cifra esa contable de cinco mil millones de pesetas se encuentra muy distante de la que podría representarnos en pesetas de hoy el valor de nuestro establecimiento ferroviario.

Sin pretensión alguna de exactitud, yo he tratado de evaluar ésta y sobre la base de precios unitarios muy prudentes y aplicando coeficientes de amortización más que prudentes, puedo deciros que el resultado a que he llegado es el de que nuestro utillaje ferroviario tiene un valor comprendido entre 12 y 15 mil millones de pesetas. Cada familia española tiene, pues, invertido en el ferrocarril, un capital superior a 2 500 pesetas.

Tan enorme inmovilización en ferrocarriles del capital nacional y la consideración elemental, que muchas veces se ha olvidado, de que para la economía general sólo hay progreso efectivo en la sustitución de un medio de producción por otro más económico cuando la reducción del coste de explotación alcanza a cubrir la amortización de las nuevas instalaciones y la de las antiguas, aconseja, sin duda, proceder a la distribución del tráfico entre ambos medios de transporte, atemperando a esas consideraciones el ritmo de sustitución del ferrocarril por el automóvil, aun en la parte en que teóricamente aquél deba ser sustituido por éste.

A esta consideración de hecho ha de acompañar otra: la economía española toda se ha estructurado sobre la base de un sistema de transportes y de tarificación estabulizados en un larguísimo período.

Con arreglo a ellos se ha verificado la distribución geográfica de las distintas producciones y se han ponderado los respectivos costes y volúmenes. Perturbar profunda y rápidamente todo ese complejo, significaría no solamente una gran injusticia contra legítimos intereses privados, sino también una gran perturbación, que se traduciría para un largo período por una disminución del rendimiento de todo el mecanismo productor y distribuidor y, por lo tanto, por un empobrecimiento general sensible.

Pasando de la consideración estrictamente económica a una consideración social y humana más amplia, no sería justo tampoco olvidar que del ferrocarril viven directamente unas 125 000 familias españolas por rentas de trabajo, y un número por lo menos análogo de ellas tiene todo o parte sensible de sus ingresos ligados al fe-

ferrocarril en forma de rentas de capital correspondiente a esos cinco mil millones de pesetas del ahorro nacional que hoy representa el sector de él invertido en ferrocarriles. El progreso y la ventaja que el país entero pueda obtener de la sustitución parcial del transporte ferroviario por el transporte automovilista, no es justo, ni socialmente conveniente, que haga caer su contrapartida total sobre este millón de españoles ligados económicamente al ferrocarril.

* * *

He llegado así al final de este recordatorio de ideas básicas.

Con la decidida voluntad de no deducir por mí de ellas consecuencias prácticas, sólo quiero invitarlos a meditar sobre la enorme trascendencia que este problema tiene para la economía española y sobre lo urgente que va haciéndose el que le demos una solución certera y sistemática que deje de mantenerse, como todas las que hasta ahora van apuntando entre nosotros, en un roce epidérmico de la cuestión.

En último término, esta cuestión concreta de la coordinación de los transportes terrestres, no es sino un caso más de esa otra más amplia que constituye hoy

tal vez el problema práctico capital de nuestro tiempo: el atraso pavoroso en que nuestras ideas económicas y jurídicas han quedado frente al progreso de la técnica.

Este atraso es el que da lugar a que no sepamos todavía distribuir justa y convenientemente todo lo que sabemos producir; a que la sobreproducción de bienes de consumo pueda engendrar la miseria y el trabajo forzado, en vez de la opulencia y la reducción de la jornada de trabajo, y a que el progreso de los medios técnicos de toda clase pueda convertirse en causa de preocupaciones y de males. A que, por vergüenza nuestra, resulte cierta en ocasiones la afirmación de Carlos Marx, de que la sociedad moderna, como el aprendiz de brujo de la leyenda alemana, ha acertado a poner en marcha las fuerzas infernales de la técnica, pero, falta de ciencias para someterlas a su servicio, está condenada a verlas convertirse en causa de los peores trastornos.

En este caso nuestro de la coordinación de los transportes terrestres, no extrememos el trastorno y el error pretendiendo curar con la receta simplista de la libertad económica y de la competencia industrial desenfrenada, receta dieciochesca, contemporánea de la galera y de la silla de postas, un problema que la técnica del transporte nos plantea alrededor de su instrumental renovado y maravilloso.

El Congreso Nacional de Obras Públicas

Las Compañías de ferrocarriles.

El suelto que publicamos en esta sección de nuestro número anterior, acerca de la conducta que venían observando ante el primer Congreso Nacional de Obras Públicas las Compañías de ferrocarriles ha producido en éstas el efecto deseado.

Los elementos dirigentes, preocupados con la gran crisis económica que atraviesan las Empresas, no habían parado tal vez suficientemente su atención en el indicado Congreso. Por eso mismo no advirtieron, sin duda, el alcance de la circular fecha 14 de diciembre último, dirigida a los directores de las Compañías por el consejero delegado de la Asociación general de transportes por vía férrea.

Nuestro buen deseo ha dado el resultado que era de esperar. Sin pérdida de tiempo, se reunieron en el mismo día dichos elementos de las Compañías del Norte y de M. Z. A., y coincidieron en que era ineludible su adhesión entusiasta al primer Congreso Nacional de Obras Públicas, al que estaban dispuestos a dar todo el calor que merece, con su apoyo moral y económico.

Al cerrar este número, no sabemos si ha sido designada la persona o personas que han de ostentar la representación de las Compañías de ferrocarriles en este importante certamen de la vida nacional; pero estamos autorizados para dar cuenta de los acuerdos de las dos grandes Compañías, cuyo ejemplo seguirán todas.

Mucho nos complacen estas decisiones, que como dijimos, las esperábamos; pues sería absurdo que estuviera ausente en un Congreso de Obras Públicas el sector tal vez más importante de la vida nacional, en relación con el objeto del Congreso.

Invitación a la Asociación de Ingenieros Civiles Portugueses.

El presidente de la Asociación y de la Junta de gobierno del Primer Congreso Nacional de Obras Públicas y nuestro compañero D. Bienvenido Oliver, se dirigieron a los ingenieros portugueses, Sres. Cid Perestrello y Barbosa Carmona, indicándoles el deseo de la Asociación de que nuestros colegas portugueses, como miem-

bros de su Asociación correspondiente, participasen en nuestro próximo Congreso Nacional de Obras Públicas, enviando al efecto las comunicaciones que estimasen interesantes en relación con sus diversas Secciones, y acudiendo a la Exposición.

Dichos colegas portugueses, con la gentileza característica en ellos, llevaron la invitación a su Asociación, y habiendo encontrado una acogida entusiasta en la Dirección de la misma, se ha formulado por el presidente de la nuestra la invitación formal que corresponde para la participación de su valiosa cooperación al Congreso.

La noticia, interesantísima, puesto que indica el desarrollo que ha de tener dicho Congreso, es de tal importancia, que nos ha determinado a ponerla en conocimiento de nuestros compañeros, que verán confirmadas una vez las relaciones de cordialidad y compañerismo existentes entre los técnicos de los países hermanos de nuestra Península.

Junta de Gobierno del Primer Congreso Nacional de Obras Públicas.

En la reunión celebrada por el Comité Ejecutivo el día 14, se acordó reunir a la Junta de gobierno del Primer Congreso Nacional de Obras Públicas el próximo día 20.

Para dicha reunión se hará una invitación especial a los redactores de los diarios de Madrid que se dedican normalmente a dar cuenta de la marcha del Congreso, a fin de que puedan poner en conocimiento de sus lectores el estado de adelanto de los trabajos preparatorios del mismo.

Del trabajo de los alumnos para el Congreso de Obras públicas.

En nuestra crónica anterior dábamos cuenta de nuestro deseo de presentar al Congreso un *fichero de las obras públicas construídas en España*, gráfica demostración de la laboriosidad del Cuerpo y manantial de enseñanzas y consejos. No es necesario insistir mucho sobre el interés que tal fichero tiene, y buena prueba de ello es la buena acogida que hemos tenido entre la mayor parte de los ingenieros que, desde las Jefaturas y Dele-