

COOPERACION QUE LOS TRANSPORTES NACIONALES PUEDEN PRESTAR PARA DESARROLLAR EL TRAFICO EURO - AFRICANO

Conferencia pronunciada por D. JOSE DE AGUINAGA,
Ingeniero de Caminos, en el Salón de Actos del Consejo Superior
de Investigaciones Científicas.

Dice un viejo refrán que "el último mono se ahoga", y algo de esto me sucede a mi en esta serie de conferencias, cuyo tema son las comunicaciones euro-africanas a través del Estrecho de Gibraltar.

Desde esta tribuna se han dicho tantas cosas y tan bien dichas, abarcando desde la época geológica en que el Estrecho se formaba y aquella en que empezaron a pasar por él embarcaciones del tipo *Kontiki*, hasta los *ferry-boats* presentes, así como especulaciones sobre grandes túneles bajo el Estrecho, que realmente, a menos de molestaros con repeticiones enojosas, no podría decir nada que superara a lo ya expuesto.

Por otro lado, he sido requerido con tanta amabilidad, que me he sentido obligado a decir algo, y desde este instante, en que ya conocéis mi estado de ánimo, empiezo a nadar, temiendo ahogarme, para mayor vilipendio, en el proceloso mar de vuestro aburrimiento.

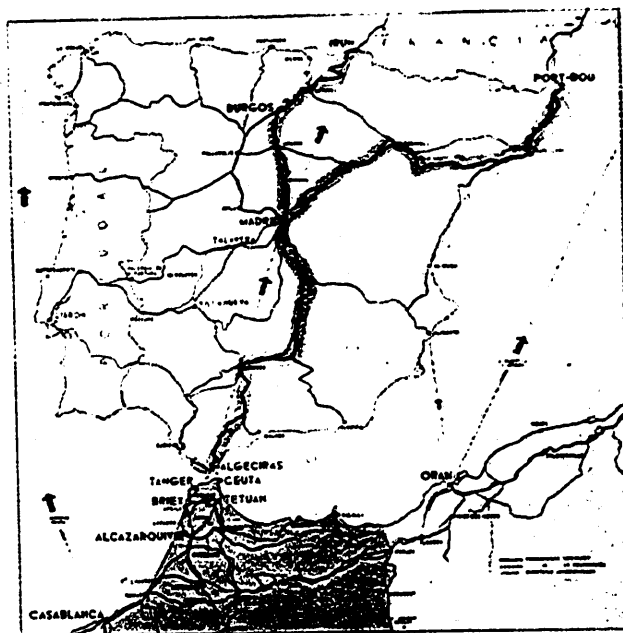
De cuanto han dicho personas tan doctas en la materia, y yo conocía sobre el particular, deduzco que la idea de construir el túnel bajo el Estrecho tuvo su apogeo hace unos veinticinco años, merced a los cálculos que entonces se hicieron sobre su rentabilidad a base del transporte de tráfico ligero, viajeros, correo, paquetería, etc., pero este sector ha sido ya muy captado por la aviación y tendría que nutrirse de otros que requieren la existencia en Africa de una densa red de carreteras y ferrocarriles, que llevaran a él grandes masas de tráfico. Pero como nos han mostrado conferenciantes anteriores, en este aspecto falta todavía mucho por hacer.

Por esta causa no se otea en el futuro cuándo llegará el momento de construir el túnel: sin embargo, por lo que puede influir sobre las ideas para lo que en el presente haya que hacer, creo oportuno expresar mi discrepancia con la afirmación de mi querido colega y amigo Sr. Arrillaga, de que, cuando se construyera, debería serlo para carretera, por la menor longitud que ésta le impondría por admitir mayores pendientes para alcanzar el punto bajo y remontar a la superficie.

Un ferrocarril eléctrico puede llegar con sencilla

adherencia, en condiciones absolutas de seguridad y capacidad de tráfico, no inferior a la de una carretera, de las mismas características, a pendiente del 6 por 100, que no creo sería rebasada en el túnel que se destinara a tal solución; no hay duda, pues, que éste puede construirse con semejante longitud para ambos. Teniendo a mi cargo transportes por carretera y ferrocarril, no quisiera que los ferroviarios me reprocharan no haber hecho esta aclaración.

El Sahara es un gran obstáculo para construir vías de comunicaciones, pero, según dicen, es también un gran depósito de riquezas en carbón, minerales y petróleos, existiendo ya Sociedades importantes formadas para su prospección. Es de creer que todo esto vaya fructificando y simultáneamente creciendo los tráfico de productos que necesita una Europa superpoblada, y cuyos incipientes transportes ya se están disputando el avión, el barco, el ferrocarril

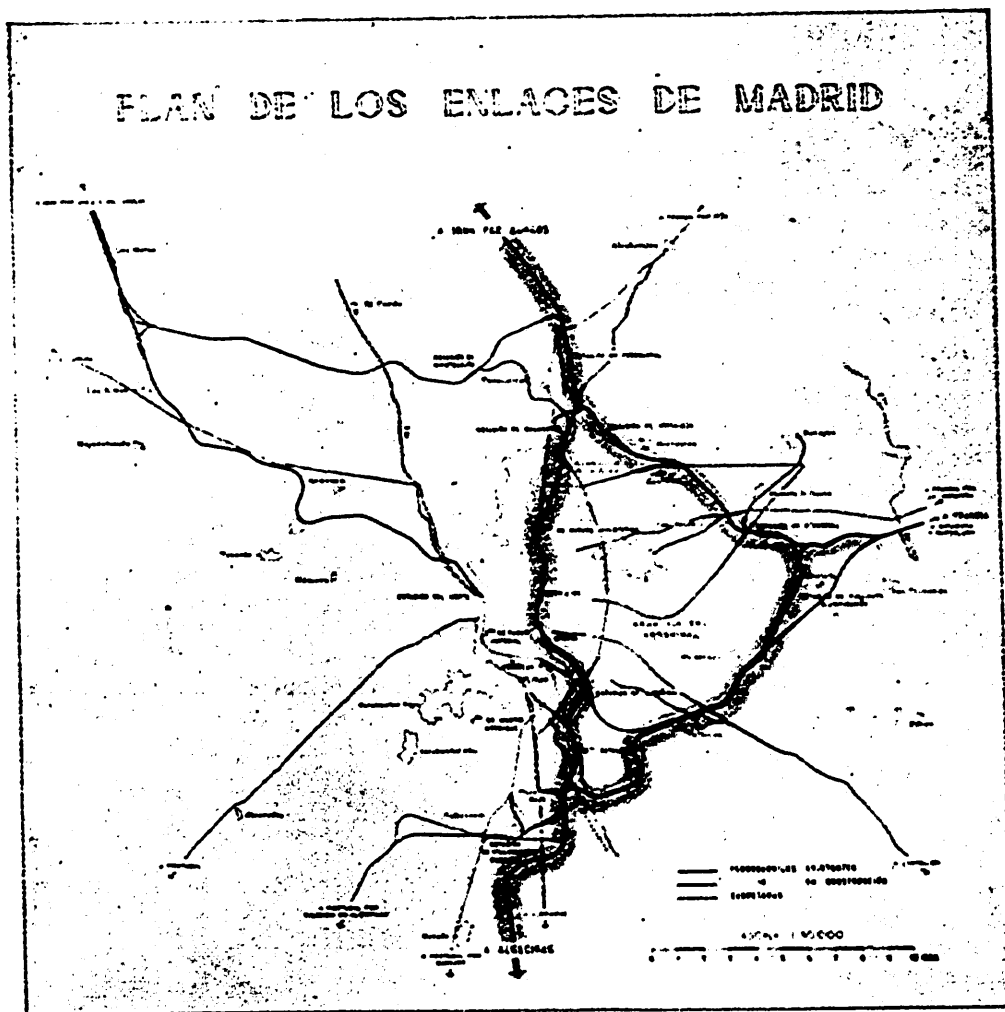


Ferrocarriles y carreteras de la Zona del Protectorado.

y la carretera. El que respectivamente recojan dependerá de las ventajas que cada uno ofrezca, pues la realidad es que ninguno tiene un cliente propio, y la experiencia enseña que el usuario elige en cada caso el que más se acomoda a sus necesidades de momento, y que para poder hacer esta elección quiere disponer de todos, siendo también la aspiración

Ferrocarriles y carreteras de la Zona del Protectorado.

Sobre lo que haya que hacer en carreteras, he de expresar mi conformidad y no he de repetir lo que tan bien expuso el Sr. Arrillaga, que en el plano se han representado en rojo.



de cada medio de transporte recoger el mayor posible; de ahí la necesidad permanente de mejoramiento que todos experimentan, siguiendo los mandatos ineludibles del progreso humano.

La puesta en servicio de los *ferry-boats* para que camiones, coches y pronto también vehículos ferroviarios puedan franquear cómoda y rápidamente el Estrecho, entre Tánger, Ceuta y Algeciras, ha sido un grande y acertado paso, pero no puede quedar ahí, será preciso completarlo mejorando carreteras y ferrocarriles a uno y otro lado del Estrecho.

En lo que atañe al ferrocarril, se plantea el dilema de si nos debemos contentar con recoger en Tánger el tráfico que el Tánger-Fez pueda entregar, o si para aumentar el recorrido en territorio español debemos intentar llevarlo a Ceuta para que desde este puerto vaya a Algeciras. Sería necesario a este fin dar ancho internacional a la línea Ceuta-Tetuán y enlazarla con la red del Marruecos francés, para lo que hay varias soluciones: construir la línea que, pasando por el Fondak, a 250 m. sobre el nivel del mar, enlazara en Briex con la línea Tánger-Fez,

teniendo 70 Km. de longitud, que serían los que recorrería de más el tráfico que fuera a Ceuta en vez de ir a Tánger. En cambio, el recorrido marítimo sería la mitad, y ello puede ser trazado atractivo para la clientela. Cabe seguir otro, que es el de Tetuán a Alcazalquivir, de 90 Km., pasando por Afarnui, a 450 m. de altitud; entonces el exceso de recorrido desde Alcazalquivir a Ceuta, sobre Tánger, sería sólo de 30 Km., lo que acentúa la ventaja del menor recorrido marítimo. En la travesía del Canal de la Mancha hay el ejemplo patente de la preferencia que tiene la de Calais-Dover, por ser la más corta. Ha de pesar también que el puerto de Ceuta tiene mejores condiciones naturales que el de Tánger.

Hay, finalmente, el trazado de Tetuán a Fez, por Nauen, de 230 Km., de los que 110 serían en zona francesa. Esta circunstancia y su mayor longitud dificultan su construcción, pero podría cantar más tráficos al empalmar con el Tánger-Fez-Orán, en lugar más alejado de la zona costera de Casablanca a Tánger, que es donde es más viva la competencia marítima. Se están haciendo estudios de estas líneas que, en su día, podrán servir para tomar una decisión.

Es sabido también que los tráficos que del interior del Continente recoge el sistema de comunicaciones francés, por razones geográficas y de conveniencia, tiende a orientarlos hacia Orán y Casablanca, para que desde estos puertos sigan a Marsella, Burdeos y Rouen, siempre bajo el pabellón francés, pasando como indican las flechas del mapa, envolviendo a la Península Ibérica, pero sin tocar en ella.

Para contrarrestar esta tendencia es para lo que se preconiza dotar a la Zona del Protectorado de los ferrocarriles y carreteras descritos, cuya red tendría la forma de un embudo que aparece tintado de amarillo, cuya boca grande serían las líneas y carreteras de la zona francesa, y la pequeña estaría con los *ferry-boats* en el puerto de Algeciras; pero no bastará construir el embudo y dejarlo así, sino que para que tenga la eficacia que normalmente se atribuye a la ley de este nombre, habrá que aspirar fuertemente por la boca pequeña desde Algeciras, y si me apuráis un poco, desde Irún y Port-Bou, valiéndonos de las dos líneas principales que, pasando por Madrid, conducen a estos puntos fronterizos, también tintadas de amarillo. Resulta, pues, que para nosotros la clave del problema está más que en lo que en África podamos hacer para atraer esos tráficos, en los alicientes que puedan ofrecer los sistemas de transportes peninsulares, que ocupan una posición geográfica central entre las dos vías marítimas francesas y que sobre el suelo vienen a ser la proyección de la trayectoria de las líneas aéreas. A las primeras aventajarían en velocidad pero no en precio, y a las aéreas, en seguridad. Prueba de ello es que ya hoy existe un tráfico apreciable, pues el año 1954 han pasado el Estrecho entre Tánger-Ceuta y Algeciras

22 000 vehículos y 153 000 viajeros, aparte de las mercancías.

Puede opinarse que construir el túnel sería el mejor medio de lograr esa enérgica succión. No creo que eso solo bastara, porque desde Algeciras hay que seguir adelante, y los medios que haya para esta continuación pueden pesar más en el transporte total que el corto paso del Estrecho, ya que son 1 300 kilómetros en un total de unos 1.700; además, teniendo personalmente una tendencia natural a enfrentarme con los problemas de un modo práctico y al alcance de los medios normales, creo que antes de llegar a esa solución de tipo colosal, se pueden hacer dentro de casa cosas útiles y asequibles, que prepararían el camino para llegar a ella, y que, por de pronto, con el auxilio de los *ferry-boats*, podrían dar resultados muy apreciables, siendo éste el aspecto del problema que me propongo examinar.

Mejoras en las carreteras y ferrocarriles españoles.

Por lo que respecta a carreteras, según lo que nos expuso el Sr. Arrillaga, están ya incluidas en el Plan de Modernización con la calificación de interés nacional, entre otras, la de Irún-Burgos-Madrid-Algeciras; la de Port-Bou-Madrid y las conexiones de éstas con Portugal, que se ven en rojo en el plano, las cuales serán muy interesantes para hacer atractivo el paso por España para coches y camiones que vengan de África.

Referente a ferrocarriles, sería indicado acondicionar debidamente las líneas de Algeciras-Irún para seguir a París, Holanda y Bélgica, y Madrid-Barcelona-Port-Bou, en dirección de Alemania, Suiza e Italia. Existe también un tráfico de Orán a Alicante, como decía el Sr. Imedio, pero gran parte de él queda en la región, por ser el producido por los oriundos de este país instalados en el Marruecos francés; otro puede ir a Francia por Madrid o por el litoral; pero el arreglo de las líneas correspondientes podría quedar para una segunda etapa, pues es evidente que para empezar debemos concentrar nuestros medios en atraer el mayor tráfico posible a Algeciras.

En el tramo Algeciras-Madrid, será un paso importante la electrificación que se está realizando de Alcázar a Córdoba, que habría que completar con la de los trozos Madrid-Alcázar, y especialmente el de Córdoba-Algeciras.

La línea de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena, que acortaría entre Madrid y Córdoba 46 Km., y se está construyendo dentro del Plan de Badajoz, podrá ser interesante para el día que la actual de Madrid a Córdoba estuviese saturada, porque su utilización intensa exigiría obras importantes en las líneas existentes con que empalma, y por lo

dicho para las de Alicante, convendrá dejar para una segunda etapa.

En el trayecto Madrid-Irún ayudaría grandemente terminar el directo Madrid-Burgos, que ahorraría casi 100 Km. hasta la frontera francesa. Con estas mejoras, la línea Irún-Algeciras sería una digna continuación de la magnífica de París-Hendaya, y en conjunto, el recorrido París-Algeciras con el paso del Estrecho en los *ferry-boats*, podría trasladar viajeros y mercancías desde la capital francesa a la costa africana y viceversa, en unas condiciones altamente atractivas. El Sr. Imedio expuso el fracaso del Marruecos-exprés, lo que no es de extrañar con un viaje de setenta horas; pero si éste se redujera a la mitad, los resultados podrían ser otros y seguramente tendríamos la cooperación de los ferrocarriles franceses, a los que no desagradaría recoger en Hendaya o Port-Bou, parte, al menos, del tráfico que hoy va a Marsella y sobre todo a Rouen.

Diré de paso que se ha hablado de instalar en esta gran arteria el tercer carril, pero entiendo que para nuestra explotación ferroviaria nacional sería muy perturbador y de un gasto desorbitado, estimando también que los inconvenientes de la diferencia de ancho de vía, para los viajeros de París-Algeciras, serían poco sensibles, ya que después de un viaje de varias horas de tren, no es desagradable bajarse un ratillo y estirar las piernas para pasar a otro limpio y preparado para el viaje de día, si el anterior fué de noche, o viceversa, pues la meta debe ser que el recorrido París-Algeciras se haga en menos de veinticuatro horas, pudiendo llegar a salir de Algeciras por la noche y dormir la siguiente en Bruselas.

En mercancías, los inconvenientes del trasbordo pueden atenuarse grandemente con el empleo de vagones de ejes intercambiables y, sobre todo, el de *containers*, que además resuelven el problema grave del embalaje y del trasbordo fácil de vagón a camión, que por ser siempre indispensables los tiene planteado de ferrocarril de un modo acuciante y permanente en su competencia con la carretera.

Se dice que muchos de los viajeros que anualmente atraviesan España para ir de Africa a Francia, o viceversa, utilizan para este fin el coche propio, generalmente pequeño, que les permite efectuar el recorrido familiar con poco gasto de traslado por persona y tenerlo a su servicio en la nueva residencia, y que, por esto, sería una clientela difícil de captar. Esto es cierto; pero es éste un problema ya general en Europa en otros casos semejantes, para el que se están buscando soluciones, habiendo ferrocarriles que para resolverlo están llegando a estudiar unos vagones en los que entrará el coche con sus ocupantes. En esta forma, en un tren eléctrico pueden tener la misma comodidad que en su coche, ahorrarían tiempo y las molestias y riesgos de conducirlo en largo recorrido que puede, además, serles poco interesante por excesivamente conocido.

En lo que concierne a mercancías, los ferrocarriles

alemanes han establecido servicios en los que, entre dos puntos alejados, transportan sobre vagón el camión cargado, y llevan aparte, descansando, a sus conductores, hasta llegar a su destino, desde donde siguen ya con sus medios.

¿Quién sabe si en un futuro la RENFE no podrá hacer algo parecido desde Algeciras hasta la frontera francesa, pues, aunque débil, existe ya una corriente de camiones entre África, Francia e Italia!

Estas combinaciones, que a primera vista parecen absurdas, se explican porque la energía que gasta un tren siempre que su carga no sea inferior a 300 toneladas, es muy superior a la que consumiría una flota de camiones que hiciera igual recorrido con la misma carga, aparte de otras economías, cuando hay grandes masas de transporte, que sería largo detallar.

Llegar a todo esto no sería establecer una coordinación entre el carril y la carretera, sino una verdadera hermandad.

Paso por Madrid.

Para lograr un rápido viaje entre Algeciras y la frontera francesa en Irún y Port-Bou, habría también que abreviar la travesía de Madrid. Los coches y camiones no tienen dificultad, pero para facilitarla más todavía, se proyecta construir la avenida del Abroñigal, tintada en siena, que arrancando de Chamartin, pase por encima de todas las líneas férreas que salen de Atocha y conectaría rápidamente las carreteras del Norte con las de Andalucía.

Para los trenes, el paso en la actualidad es realmente difícil, pues la línea de contorno que por debajo del campo del Moro une el Norte con Atocha y Delicias, es mala y está llena de apartaderos industriales, cuyo servicio invalida su empleo para trenes rápidos. Sin embargo, el problema para viajeros está casi resuelto, pues sólo falta terminar el trozo Colón-Cibeles, del túnel bajo la Castellana, Recoletos y el Prado, entre Chamartin y Atocha, por el cual esos trenes podrán hacer la travesía en unos minutos. Aparece en el plano tintado de amarillo.

Para mercancías está también en construcción avanzada la línea de enlaces (también pintada de amarillo) que, como continuación del directo Madrid-Burgos, iría a Vicalvaro, para unirse a las de la línea de Barcelona y seguir juntas a Villaverde, donde entran en las líneas de Andalucía, y así llegar hasta Algeciras en unión también de las que pudieran venir de Portugal.

Este enlace principal tiene otro que, desde Chamartin para viajeros y desde Fuencarral para mercancías, va a Las Matas, de la actual línea Madrid-Irún. Así, algunos viajeros que lo desearan podrían ir por él a Santander, Asturias y Galicia. Asimismo servirá para que los trenes de cercanías a Avila y Segovia puedan salir de Atocha, vayan recogiendo viajeros en los enlaces con el Metro hasta llegar a

Chamartín, evitando lo más molesto de este viaje, que es ir a tomarlos a la estación del Norte. Cuando la prolongación hasta el Puerto de Los Cotos, ya en construcción, del ferrocarril de Montaña que arranca en Cercedilla, esté terminada, Madrid podría ofrecer a los turistas lo que ninguna capital del mundo puede hacer, y es ir en excursión de un día, y aun de menos, a las bellas montañas del Guadarrama, para disfrutar de su ideal temperatura en verano y de los deportes de nieve en invierno, y se comprende que esta escala puede ser muy interesante para los viajeros que vengan de la tórrida África.

Se ve, pues, que sin sacar los pies del tiesto, sólo con acelerar el ritmo de los que ya tenemos entre manos y casi terminado, se podrán hacer grandes mejoras en nuestras carreteras y ferrocarriles, que harían mucho más atractivas de lo que hoy son las comunicaciones euroafricanas a través de nuestro país. Por lo que concierne a estos últimos, un complemento indicado sería enlazar el ferrocarril de Ceuta-Tetuán con el de Tánger-Fez.

Conveniencia de apresurar la ejecución de todas estas obras.

Para referirnos al sector ferroviario, cabe mencionar que Bélgica acaba de gastarse unos 4 000 millones de pesetas en las obras necesarias para facilitar el paso diario a través de Bruselas de sus trenes, gran parte de ellos internacionales. Ello es debido a que las ideas dominantes en cada país son incitar a sus vecinos a que pasen por él, procurando gasten su dinero en el servicio que se les preste y cuya remuneración en divisas es muy apreciada. Se comprende la energía con que debemos aferrarnos a esta orientación, porque no son muchas las naciones que, como España, pueden enlazar dos continentes.

Si este ejemplo no fuera convincente y se nos apremiara para dar otras razones, diremos que hoy es también una realidad que en la forma que se explotan los ferrocarriles se construyen las carreteras y se ayuda a las líneas de aviación con aeropuertos y a las marítimas con mejoras de puertos y créditos, no se suele mirar a la rentabilidad de estos auxilios en el sentido absoluto de la palabra, sino que se las considera más bien como instrumento que los Estados manejan para una política social y económica de altos vuelos.

En el orden social, es sabido que hay transportes, especialmente de viajeros, que se hacen por bajo del coste, y en el político, hemos tenido recientemente un ejemplo contundente en las tarifas internacionales directas que acaban de aprobarse para el transporte del carbón y acero en Francia, Bélgica, Luxemburgo, Alemania y Sarre, que son los países afectos a la C.E.C.A. (Comunidad Europea del Carbón y Acero), con las que se trata de equilibrar la distribución de

estas vitales materias. Se ha visto que su aplicación reducirá los ingresos de los ferrocarriles de estos países con relación a los que obtienen con las actuales, en unas cantidades que en conjunto serán del orden de 6 000 millones de pesetas anuales. Pues bien, por altas razones económicas y a trueque de regularizar el comercio del carbón y acero de los países integrados en la C.E.C.A., no se ha vacilado en adoptar esas nuevas tarifas, sacrificando los intereses de los ferrocarriles respectivos, aunque prometiéndolos compensaciones.

Una que éstos piden con insistencia es que se resuelva sobre lo que en el mundo entero se conoce con el nombre de *Square Deal* (trato equitativo), con el que se trata de quitar, o por lo menos atenuar, las trabas que para los ferrocarriles suponen las rígidas reglamentaciones de servicio y tarifarias, que les hacen perder tráfico, que se va a la carretera, o tener que aceptarlo en condiciones onerosas, que de hecho no obligan a ésta, por la forma de artesanía en que presta sus servicios, con mucha más libertad en todos los aspectos que la gran empresa ferroviaria, centralizada con responsabilidades muy definidas y efectivas.

En América, donde los ferrocarriles son explotados por Empresas privadas y tienen que vivir de sus ingresos, es donde hacen mayor presión para obtener estas libertades, que serían fuentes de ingreso y aun puede creerse que están a punto de conseguirse, según los datos de la prestigiosa *Revista New & World Report*, de 17 de diciembre último, que exhibo.

Si llega a suceder lo que en este periódico se dice, se ve que tanto el aire como el carril y la carretera, están a punto de llegar a la lucha libre como en los circos: basta para ello comparar su situación actual, que es la que se describe en el lado izquierdo de la página, sobre fondo oscuro, con la que aparece, en el derecho, sobre fondo amarillo, que es lo que esperan tener. Para no cansaros, comentaré sólo la primera línea. Se refiere a ferrocarriles. En el lado tétrico dice: las tarifas que se emplean son las que autoriza la Comisión de Comercio Internacional (I.C.C.); y en otro: los ferrocarriles aplicarán las tarifas que quierán, la I.C.C. tendrá solamente poderes muy limitados, y esto sobre un fondo luminoso, como para presagiar un brillante amanecer; ideas con las cuales parece estar conforme el Presidente Eisenhower, según se dice en el texto marginal.

El interés por estas reformas nace de que en la práctica, estas disposiciones restrictivas tienen tanta o más influencia en los resultados económicos del servicio, que los medios mecánicos de realizarlos, pues éstos se los copian los competidores entre sí; por ello, el ferrocarril adopta automotores semejantes al autobús y la carretera el gran camión que arrastra uno o más remolques, que constituyen verdaderos trenes, pero los Estados, aunque casi siempre son dueños de los ferrocarriles por razones diversas, tienen resistencia a modificar esa legislación y prefieren compensarles facilitándoles la obtención de fondos

para implantar mejoras que abaraten su explotación y así lograr su equilibrio económico con el menor aumento de tarifas, que es siempre impopular. Como nada hay que abarate más el costo del transporte ferroviario que atraer clientes para distribuir los gastos fijos entre más usuarios, sobre todo si son extranjeros, como en su mayor parte serían los que fueran o vinieran de Africa a Francia, éste sería un

a nuestra economía que el tráfico que llega de Africa pase por España en ferrocarril, pues recibirá un servicio de transporte que pagará, mientras que si va por carretera, lo realizará por sus medios propios, que serán extranjeros y harán en el país un desembolso menor; no hay, pues, duda de que sin descuidar las carreteras para que no dejen de venir, como nos encontramos en el centro de una competencia

GASTOS ANUALES OCASIONADOS Y UNIDADES DE TRÁFICO PRODUCIDAS POR LOS TRANSPORTES POR FERROCARRIL Y CARRETERA

SISTEMA DE TRANSPORTE		VENIDAS	POR NATURALEZA DEL SERVICIO		TOTAL	UNIDADES DE TRÁFICO		COSTO POR UNIDAD	
			PARCIALES Pes.	TOTALES Pes.		PARCIALES	TOTALES	PARCIALES Pes.	TOTALES Pes.
		①	II	III	IV	V	VI	VII U/V	VIII TV/VI
FERROCARRILES									
1	Ferrocarril vía ancha					Viajeros km			
	Viajeros		1.673.738.319			2.574.505.214		0,206	
2	Mercaderías		3.750.210.640		5.389.508.959	8.889.977.800	16.834.638.014	0,473	
3	Ferrocarril vía estrecho								
	Viajeros		350.000.000			1.250.000.000		0,33	
4	Mercaderías		350.000.000		700.000.000	1.650.000.000	2.100.000.000	0,33	
5	Total f.c.				1.989.298.319		9.024.505.214		0,22
6	Total f.c.				4.100.210.640		9.910.102.800		0,41
7	Total f.c.	85.000			6.089.508.959		18.939.608.014		
TRANSPORTES POR CARRETA									
8	Viajeros					Viajeros km			
	Servicio público regular	5.000	819.700.000			2.117.000.000		0,39	
9	Servicio público ocasional	1.544	475.544.000	1.274.844.000	1.374.844.000	1.544.000.000	3.656.000.000	0,725	10,38
10	Comercio de mercancías			980.000.000					
11	Servicio público turismo	72.731	1.872.444.000			2.674.000.000			
12	Particulares automotores	787	63.276.000			700.000.000			
13	Particulares motocicletas	84.703	7.844.730.000			4.080.000.000			
14	Comercio de mercancías	29.347	314.737.000	5.305.000.000		524.000.000	7.366.000.000		
15	Comercio de mercancías			210.000.000	5.715.406.000				
16	Comercio de mercancías						11.062.000.000		
17	Mercaderías ②					Transportes km			
18	Comercio de servicios públicos	31.439	8.738.736.000			5.815.000.000			
19	Vehículos motorizados	1.401	341.844.000	8.580.630.000		570.000.000			
20	Comercio de mercancías	76.587	5.630.680.200	5.630.680.000		9.950.000.000			
21	Comercio de mercancías			790.000.000	14.561.318.000		10.285.000.000		1,43
22	Total transporte por carretera	210.275			21.751.568.000		21.307.000.000		
23	TOTAL GENERAL	295.275			26.341.076.959		40.246.608.014		

① Sin incluir los oficiales

② Los camiones que figuran son los que tienen visado para salir a carretera

Del libro *Las Comunicaciones Euro-Africano*.

caso en que el apoyo económico puede estar más justificado.

Cuanto acabo de decir no refleja precisamente un sentimiento de hermandad, pero los hermanos a veces también se pelean. Por eso los Estados intervienen paternalmente para restablecer la paz y procuran satisfacer a la carretera aumentando constantemente la calidad y cantidad de éstas, con la esperanza de lograr por una competencia siempre útil y en cierto modo dirigida al mayor fruto posible de los capitales empleados en el ferrocarril, sin privar al público de los servicios de carretera, cuando le sean más convenientes.

Descendiendo de estas consideraciones generales al caso que estudiamos, es evidente que interesa más

internacional de transporte en la que el sector ferroviario, que es el que está peor preparado para poder afrontarla, nos conviene que tome posiciones cuanto antes mejor.

Afortunadamente, la ejecución de estos designios no sería nunca en vano, pues de esas mejoras ferroviarias el país puede obtener sobre su tráfico interno beneficios que, por sí solos, justificarían su ejecución, y lo que luego se obtuviera de Africa vendría por añadidura.

Para justificar esta tesis, se han hecho unos cálculos en los que los datos de que se parte para evaluar los gastos y servicios del ferrocarril son muy concretos, por estar su explotación centralizada en importantes organizaciones que formulan estadísticas, de-

puradas desde hace varios años, pero para los de carretera hay que contentarse con que sean sólo aproximados, pues en la forma de artesanía en que esta industria se ejerce, los gastos se sufragán por una enorme cantidad de bolsillos independientes, muchos de cuyos propietarios carecen de ideas contables, del valor industrial de ésta, y no siempre llevan las estadísticas de servicios necesarias. Para salvar esta laguna, la Inspección Central de Circulación y Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas y el Sindicato de Transportes, a quienes desde aquí doy las gracias, han proporcionado unas cifras que serán sólo aproximadas, pero lo suficiente para los fines que perseguimos.

Naturalmente, que como, según creo este es un primer ensayo que trata de reunir estos datos globales en el curso del tiempo, habrá que irlos perfeccionando, pero por lo menos ya tendremos en ellos un punto de partida para futuros y útiles estudios.

Conviene recalcar que las cifras que representan pesetas son de gastos, es decir, que expresan lo que se estima que los transportes cuestan a quien los hace y que, a través de numerosas manos, será lo que la nación emplee en ellos, pero no son las que los usuarios pagan, que sería la de ingresos que obtienen los que les prestan el servicio.

En ferrocarriles, esos ingresos son inferiores a los gastos, puesto que salvo excepciones, se explotan con déficit, pero en la carretera podrán ser superiores si los beneficios que logran superan el gasto de conservación de carreteras, que abona directamente al Estado, del que globalmente y partiendo del presupuesto de Obras Públicas, se ha evaluado en 600 millones de pesetas, que se han repartido entre las diversas clases de transportes proporcionalmente al número de unidades de tráfico que cada una produce. Cantidad a todas luces insuficiente y que da lugar a que muchas no estén en el estado en que los encargados de ellas desearían tenerlas.

Todos ellos se han reunido en el cuadro de la página anterior, que exhibo, según datos del año 1953. En la columna I se indica los vehículos de que se dispone, clasificados según su naturaleza. En la II, los gastos que han producido al circular: en ferrocarriles, según sus estadísticas, y en carretera, según un cálculo razonable del que producen los que figuran en el fichero de Obras Públicas. De modo que ahí están todos los que el país posee, nuevos y viejos, grandes y pequeños. En la III se suman los de actividades afines. En la IV aparecen sumas totales.

En la V, las unidades de trabajo, viajeros por kilómetro y toneladas por ídem, que han podido producir, que son exactas para la RENFE, y por estimación con aprovechamiento prudencial para la carretera.

En la VI se suman las de actividades afines, y finalmente, en la VIII, se tienen las cifras verdaderamente interesantes; por eso vienen encerradas en pequeños recuadros, y son los costes medios de las

unidades de transporte producido, a los que se llega dividiendo los gastos por el número de unidades de tráfico figuradas en la misma horizontal.

Empezaremos destacando que los ferrocarriles, vía ancha y estrecha, han gastado 6.099 millones de pesetas (IV-7) y que los gastos de la carretera se elevan a 21.251.568 pesetas (VI-21), en los que no están comprendidos los servicios urbanos. El gasto total es más elevado en la carretera que en el ferrocarril, lo que es lógico, por ser mayor el número de vehículos que circulan en aquéllas, 210.325 (I-21), y en una red de 80.000 Km., y 40.000 de caminos vecinales, mucho más extensa y densa que la ferroviaria, que sólo cuenta 18.000 Km. y 85.000 (I-7) vehículos. Sin embargo, el número de vehículos ferroviarios por kilómetro de línea es de seis, y en la carretera no llega a tres, aunque es cierto que unos y otros circulan más activamente por las arterias principales, que frecuentemente son casi paralelas.

Entre ambos dan un gasto total de 26.341 millones de pesetas (IV-22), que será la cantidad que anualmente consume la nación en realizar sus transportes interurbanos.

La renta nacional del año 1953, según el Consejo de Economía, ha sido 268.720 millones de pesetas, así que viene a ser el 10 por 100 de la misma, proporción que no parece excesiva para una actividad tan vital como la de llevar a los centros de trabajo las materias primas y alimentos que en ellos haga falta y evacuar los productos a los lugares de consumo, lo que no puede conseguirse si no hay una red de transportes suficientemente densa y equipada. Este postulado fué el que llevó a Francia con el plan Monet y a Alemania con los suyos, a reponer rápidamente, con carácter preferente, sus fuentes de energía y la red de transportes, tan castigada por la guerra, habiendo sido esa sabia conducta el motor principal de su rápida recuperación que tanto se admira.

Complemento de lo anterior, es comentar la distribución del transporte entre carretera y ferrocarril. Empezando por los viajeros y medido su servicio como es costumbre, en viajero por kilómetro, el ferrocarril tiene en su haber 9.024 millones (VI-16) y la carretera 11.062 (VI-16), de modo que el total se distribuye en la proporción del 45 por 100 para el ferrocarril y 55 por 100 para la carretera, de los que ésta ha hecho 7.366 (VI-15) y corresponden a viajes en turismo particulares o de alquiler, de modo que para el transporte en común queda 3.656 millones (VI-9) que, comparados con los del ferrocarril, que todos son el común, resultan los porcentajes de 77 por 100 para éste y de 23 por 100 para la carretera.

Esta discriminación destaca dos puntos importantes: uno, el considerable volumen que tienen los viajes en vehículos privados, entre los que no se incluyen los oficiales, y otro, que al comparar los transportes públicos que hacen la carretera y el ferrocarril, el reparto proporcional que en el total general

le es adverso, en éste se inclina fuertemente a su favor.

La razón de este fenómeno es que el 87 por 100 de los viajeros que transporta el ferrocarril lo hacen con tarifa de tercera clase, que es más económica que la de los autobuses, que resulta del orden de la de segunda.

El gasto medio por viajero y kilómetro, en ferrocarril, es de 0.22 pesetas (VIII-5) y en transporte en común de carretera, de 0.38 pesetas (VIII-9), de donde se deduce que si todos los viajeros del ferrocarril fueran por la carretera, el gasto de 1 989 millones de pesetas (IV-5) que hace el ferrocarril para transportarlos, se elevaría a 3 420, con un aumento de gasto de 1 431 millones de pesetas al año para la economía nacional, y que, por lo que antes se ha dicho, cargarían sobre las clases más débiles económicamente.

Este punto sugiere una reflexión que es también preocupación europea. A medida que el público más pudiente va emigrando para sus viajes a la carretera, el prorrateo de gastos fijos del ferrocarril tiene que hacerse entre menos viajeros: ello aumenta el coste del viajero-kilómetro, para cuya compensación es necesario elevar la tarifa, llegándose a la consecuencia de que cuanto más gente pueda viajar en automóvil, más caro cuesta viajar a los que no lo tienen. Para corregir esta situación algunos países de población densa, como Suiza y Holanda, han hecho grandes mejoras en el ferrocarril, alcanzando una perfección que lo hace preferible a otros medios, y atrae tales masas de viajeros, que aun con tarifas mínimas para el nivel de vida del país, sus explotaciones se saldan con superávit.

En España, el "Talgo" y el "Taft" han traído al ferrocarril viajeros de coche propio, pero el problema del viajero modesto, como ocurre en el resto de Europa, sigue en pie, pudiendo únicamente abordarse soluciones parciales en líneas de cercanías y de tráfico denso.

En América, país de elevado *standard* de vida, donde los automóviles son muy numerosos, los tráficos de cercanías están reservados al ferrocarril, por su abundancia y regularidad, así como por las dificultades de aparcamiento de coches, en las ciudades, pero para el interurbano, merced a la baratura de carburantes y grasas y del auto de segunda mano que puede obtenerse a crédito, la solución es la inversa. El ferrocarril se dedica a la mercancía y deja que los jóvenes y el público modesto viajen en coche propio, y así resulta que en los magníficos y caros trenes se ven con más frecuencia señores acaudalados y obesos acompañados de sus maduras y respetables esposas, siendo excepción ver en ellos a las bellas y jóvenes chicas que para mayor atractivo aparecen en los anuncios de propaganda.

En lo que concierne a mercancías, el ferrocarril ha hecho 9 910 millones de toneladas por kilómetro (VI-6), y la carretera 10 285 (VI-19), que significan el 49 por 100 al ferrocarril y el 51 por 100 a la ca-

rritera. El coste medio de la tonelada por kilómetro, que resultan son para el ferrocarril de 0.41 pesetas (VIII-6) y para la carretera de 1.41 pesetas (VIII-20). Al citar esta cifra se necesita dar una explicación de la aparente anomalía de que frecuentemente los transportistas cobren cantidades inferiores a ésta, pero sirve de aclaración que éste es un gasto medio que un camión grande a plena carga puede reducir; y además los que indispensablemente tiene que hacer un camión cualquiera para rodar, que son: jornal, carburante y grasa, no llegan a la mitad de ese promedio, en que todo está comprendido, siendo evidente que un transportista puede, en momentos determinados, para asegurarse su jornal, realizar servicios con sólo cubrir ese gasto estricto y tratar en otros viajes de cobrar más caro para compensarse de los demás, que son diferibles y que en la ocasión citada no ha cubierto.

A pesar de todo, sucede que algunos transportistas no llegan a alcanzar aquel premio medio de compensación. Entonces, las diferencias tendrán que ser suplidas con economías logradas especialmente por sacrificios personales en el aspecto laboral (y ésta es la ventaja de la artesanía) y descuidando la conservación y la formación del fondo de amortización necesario para adquirir otro camión cuando el que posee está agotado, en cuyo caso tendrán que proveerse de nuevo capital, que no será sino la reposición del gasto que no se cubrió a su debido tiempo.

En esta situación, un tanto confusa debida a la gran multitud de personas que ejercen esta industria, con medios, mentalidad y preparación diferentes, es evidente que para poder razonar con lógica, mejor que apoyarse en números de casos que pudieran citarse, es tomar como base la cifra de 1.41 pesetas de gastos por kilómetro que, como promedio, ha resultado con los supuestos de cálculo admitidos.

Partiendo de ella, como se ha hecho con el servicio de viajeros, se ve que si los 9 910 millones de toneladas-Km. (VI-6) en los que el ferrocarril ha gastado 4 100 millones de pesetas (IV-6) hubiera habido que hacerlas por carretera, hubieran costado 14 000 millones de pesetas. Deduciendo los 4 100 que el ferrocarril gasta, queda un mayor gasto de 9 900 millones.

Si se suman a éstos los 1 421 millones de pesetas antes calculado sobre viajeros, resulta que si los ferrocarriles desaparecieran y todo el servicio que hacen se realizara por carretera, costaría al país 11 321 millones de pesetas anuales más, a los que habría que agregar, por lo menos, otros 1 500 millones de pesetas que costaría la conservación de carreteras ante uso tan intenso, dando un total de exceso de gasto de 12 821 millones de pesetas anuales que hoy ahorran al país. Por esto, los pueblos que han de ser servidos por nuevos ferrocarriles, que comparen su situación con la de los que los tienen y se dan cuenta de las ventajas que implica el poseerlos, claman por tenerlos para usarlos... cuando les convenga.

Esta descripción en cascada del panorama económico del transporte en España, me temo que ha resultado un poco larga, pero era indispensable hacerla, para tener las cifras de conjunto a que tengo que referirme. En ella se ve que la carretera presta muy importantes servicios, frecuentemente más cómodos que los ferroviarios, pero que esta comodidad, como es lógico, hay que pagarla. Mientras lo hacía, temiendo vuestro cansancio, he sufrido la misma sensación que, cuando llevado de mis aficiones, escalaba altas cumbres con un morral a la espalda, que en este caso no estaba cargado con vituallas y enseres, sino con números. Espero me perdonaréis haberos hecho alpinistas a la fuerza por la árida cuesta de las estadísticas, pero ya en la altura podremos, con claridad meridiana, contemplar desde un elevado punto de vista nacional las ventajas económicas de la rectificación y equipo de la línea Irún-Algeciras y de los enlaces de Madrid.

Acabamos de ver que si no existieran ferrocarriles, el exceso de gasto medio que el país tendría que hacer para realizar los suyos sería de 12 321 millones, que repartidos entre los 18 000 kilómetros de líneas existentes, vía ancha y estrecha, dan un total de 690 000 pesetas por kilómetro. Aunque la longitud del directo Madrid-Burgos, que es de 276 kilómetros la contemos sólo por la mitad por haber un ferrocarril que pasa por Aranda, la economía que proporcionaría puede estimarse en 97 millones de pesetas anuales.

Además, producirá acortamiento con relación a las líneas férreas actuales, entre Madrid-Burgos y entre estos extremos y Aranda y otros puntos intermedios, que estimados moderadamente sumarán 175 kilómetros. Como el gasto medio de la RENFE por kilómetro en sus servicios es de 435 000 pesetas/kilómetro, haciendo la hipótesis admisible de aplicar esta cifra media a esta línea, que sería una arteria principal, resulta una economía para el país de 76 millones de pesetas, que dan un total de 173 millones, que cubrirá fácilmente la amortización e interés de los 800 millones de pesetas que se prevén necesarios para su terminación.

Es obligado advertir que estos 176 millones de economía no será la RENFE quien los obtenga, porque como la tarifa se aplica por kilómetro de recorrido, también percibirá unos ingresos proporcionalmente más reducidos, de modo que esas economías irán directamente al público a través de miles de usuarios, lo que es justo, pues en resumidas cuentas a través de impuestos, en una forma u otra, es el que todo lo paga.

La RENFE podrá tener una economía en tracción por el excelente trazado de la nueva línea, pero tendrá el aumento de sus gastos fijos. Por esto habrá que equiparla para que éstos sean mínimos y pueda existir compensación entre ambos sumandos de distinto signo.

Sobre los enlaces de Madrid se puede hacer — y

no lo hago para no cansaros — un cálculo semejante con resultados parecidos.

En la línea de "Madrid. Barcelona, Port-Bou", también convendrá apresurar mejoras, todas en curso de ejecución, como son una reparación general de la vía, que permita mayores velocidades, colocar ésta en el túnel de Horna, ya terminado, que permitirá un acortamiento de la línea, e instalar la doble vía entre Torralba y Arcos, y acelerar la electrificación hasta Mora.

En cuanto a las electrificaciones que se han preconizado, no vale la pena de repetir las ventajas económicas, tantas veces expuestas y de todos conocidas.

Visto que aun dada la relativa pequeñez de nuestros tráficos nacionales, se puede sólo con ellos justificar la ejecución de estas obras, hay que agregar que aunque no se captara más que una parte pequeña de lo que produzca el inmenso continente africano sería al lado del nuestro propio un sumando importante, y, juntos ambos, permitirían en estas líneas dorsales de nuestra red, una explotación de gran estilo que prestigiaría nuestro país. Se comprende, pues, que es algo que sin pérdida de tiempo conviene abordar.

Ayuda americana.

En los días en que vivimos es obligado decir algo sobre la posibilidad de atraerla a este sector, ya que sería de gran importancia para la adquisición rápida del material necesario. Además, nuestro Presupuesto Nacional también tendría un alivio sensible con la disposición de una parte de las pesetas del contravalor de los dólares. Será, pues, buena política hacer todo lo que se pueda para incrementar dicha ayuda financiera, que en realidad ya ha comenzado.

En 1950 fui enviado a América por el inolvidable Conde de Guadalhorce, en viaje de exploración para intentar tener un crédito del Export-Import Bank, única vereda por la que entonces podíamos aspirar a tenerlos. En aquella época, como todos recordareis, las relaciones de España con U.S.A. eran muy distintas de las de hoy. Tuve una acogida descorazonante, pero por lo menos sirvió para hacer amistad con aquellos señores, y al marcharme con las manos vacías, les dejé una carta haciendo resumen de lo hablado, cuyo párrafo final decía así:

"La más importante de nuestras electrificaciones será la de la línea Hendaya-Madrid-Algeciras, que constituye la espina dorsal de nuestro sistema ferroviario. El costo del equipo necesario puede pagarse en dólares y pesetas en la hipótesis de que una parte sea construida en U.S.A. y el resto en España, con materiales suministrados por América. Si U.S.A. se decidiera a patrocinar esta obra, la industria americana quedaría vinculada con la española para la reconstrucción de los ferrocarriles españoles; ayudándonos a realizar nuestro deseo de ser útiles a la comunidad europea, proporcionándole la más segura

y fácil vía de comunicación con el Norte de Africa."

Aquella carta hizo su camino, porque cuando, gracias a las gestiones de nuestro Gobierno, con la hábil colaboración del Embajador Sr. Lequerica, se nos concedió por la E.C.A. el crédito de 62 millones y medio de dólares y volví al año siguiente, en 1951, ya pude dejar contratada la electrificación de Manzanares a Córdoba, de la línea Madrid-Algeciras, a realizar por una casa americana en colaboración con otras españolas, de modo que ya se estableció la comunidad de intereses de industrias de ambos países en este asunto.

Posteriormente, estando ya en el Ministerio, convine con la Misión Americana en Madrid, que podríamos comprar con los dólares de su plan de ayuda actual, los carriles y traviesas necesarios para los enlaces de Madrid (*By-Pas*). Este ha sido otro paso en ese camino.

Durante mis gestiones en U.S.A. pude darme cuenta de la atención preferente que conceden a demandas que reciben, si están encuadradas en un plan; tanto, que el panorama de acogida a mis pretensiones cambió completamente cuando pude convencerles documentalmente de que lo que les pedía estaba previsto en nuestro Plan General de Reconstrucción de la RENFE y que nuestra solicitud no era algo ocasional, sino que lo que pretendíamos era sencillamente que nos ayudaran a activar el ritmo de lo que queríamos hacer. Por esto confío en que si ven en nosotros una decidida voluntad, podremos obtener, para lo expuesto, una valiosa ampliación de la cooperación americana, que podría llevarnos rápidamente al logro total de nuestros deseos de servir de puente entre la Europa de más allá del Pirineo y el continente Africano, contribuyendo así al bien general y al engrandecimiento de la patria.

UN GRANO DE ARENA QUE PUEDE HACER MONTAÑA

- Destacamos una afortunada iniciativa adoptada recientemente por una prestigiosa firma de neumáticos en nuestra Nación, consistente en la colocación en la parte posterior de la caja de los camiones de su propiedad, de un llamativo letrero que invita a avisar para ceder gentilmente el paso.
- Es de desear que tal idea, que ha sido ya acogida con mucha simpatía, tenga otros seguidores.

