

La competencia de los transportes por carretera y por ferrocarril

Si algún problema Nacional hay que merece urgentísima atención, por parte de las Esferas Oficiales, es la Industria Auxiliar del Transporte. Colaboradora eficaz e imprescindible de todo negocio, es el peor negocio que existe en Cuba por la falta de regulación.

Todavía en un Consejo de Secretarios, celebrado recientemente, se acordó que por los señores Ministros de Hacienda, Comunicaciones y Trabajo, se le prestara inmediata atención al problema de los transportes.

¿Quiénes serán los Delegados de estos tres Sres. Secretarios de Despacho? ¿Se entregarán estas labores a hombres expertos en la materia o serán advenedizos o especuladores quienes vengan a reglamentar en favor de sus particulares intereses? Y suponiendo que los Sres. Delegados redactasen una buena reglamentación. ¿Será ésta aprobada por el Consejo de Secretarios o será desestimada por los intereses políticos?

Y por si fuera poco, acaba de celebrarse un Congreso de Transportes, en el que se abordaron importantísimos temas; pero no hemos visto que a tal Congreso acudiese la representación de los Ferrocarriles y, a nuestro juicio, aún es éste el Sector de más consideración, con un sistema regular establecido en toda la República. ¿Por qué no fueron los Ferrocarriles a esta Conferencia...?

El Sr. Manuel J. Piedra, hombre experimentado en estas cuestiones, acaba de rendir una admirable jornada más, dentro de su propia especialidad, redactando un magnífico trabajo sobre el Transporte por Carreteras, el cual a su vez resulta un interesante compendio estadístico de nuestros Ferrocarriles de Servicio Público, durante los últimos quince años.

Basta observar el resumen gráfico de este admirable estudio para comprender el origen de la aguda crisis que sufren nuestras Compañías Ferroviarias, sin que esta crisis redunde en positivos beneficios para el Transporte por Carreteras, ya que este Sector también sufre malestar económico y, a pesar de la desigualdad en sus gastos de sostenimiento comparados con los de los Ferrocarriles, casi necesita igualmente la protección oficial para subsistir, si continúa colocado en el plano de ataque y competencia en que se encuentra.

El propio compañero Piedra ha publicado en estas columnas más de una veintena de artículos, amén de los informes que ha rendido oficialmente, llamando la atención de nuestros mandatarios sobre la urgencia de reorganizar todos los transportes, y en su último trabajo destaca hasta cuáles son las clases de mercancías que corresponden a todos los sistemas y cuáles corresponden exclusivamente al Ferrocarril, demostrando que a este último afluyen en mayor cantidad las clases cuyo flete es más barato, según la clasificación hecha en la Tarifa de Bases y por tanto con un mayor tonelaje a transportar, obtiene un menor porcentaje de ingresos.

Hay artículos que el Transporte por Carreteras rechaza porque no le es negocio transportarlos, mientras las clases primera, segunda, tercera, etc., las que mayores fletes pagarían por Ferrocarriles, se transportan casi totalmente por Carreteras a menores precios.

Se da el caso que hasta las películas, artículo de Expreso, cuyo transporte está previsto que se efectúa completamente aislado del público, por ser materia inflamable, se transportan hoy en el techo de los Omnibus de viajeros, con grave riesgo de los que utilizan tales vehículos.

Las Tarifas de Bases son hechas teniendo en cuenta diversos factores: naturaleza de la mercancía, dificultades para cargarla y acondicionarla, según su estructura, probable descomposición del producto, peso, distancia, cantidad, etc., factores que determinan la clasificación que debe dársele a cada artículo; pero entre todos ellos, el factor que más consistentemente se toma en consideración, es el valor de la mercancía. Acaso un artículo de fácil manipulación pague mayores fletes que otro de difícil acondicionamiento, pero no es la misma, por su valor, la responsabilidad del porteador, por demoras, averías, pérdidas parciales o totales, etc. Así nos encontramos que mientras artículos cuyo expendio es caro, obtienen un tipo de flete irrisorio, al ser transportados por Carreteras, otros productos cuyo expendio es barato, pagan un mayor por ciento de fletes relativo a su valor y en relación con lo que abonan los anteriores, al ser transportados por ferrocarriles, quienes ya, habida cuenta de la inferioridad de la mercancía, lo tienen tarifado en las clases más bajas, esas mismas clases que al transporte por carreteras no le conviene aceptar y las que, si no hay gran volumen a transportar, no cubren el costo de arrastre.

No ha sido posible llegar a una armonía de intereses; he ahí el origen del Impuesto por Viajero-Kilómetro y Tonelada-Kilómetro que se proyecta imponer al Transporte por Carreteras.

Piedra por su diáfana ejecutoria en todos los tiempos, comprendemos perfectamente que no es un defensor de los ferrocarriles, como a primera vista pudiera deducirse, si un cubano extremadamente amigo del orden y la disciplina, cuyos hábitos tal vez adquirió trabajando bajo los dictados del itinerario y el carril.

El DIARIO DE LA MARINA se complace en publicar el facsimil de tan interesante trabajo — un volumen de 20 por 28 pulgadas, con más de 24.600 cálculos — y en felicitar efusivamente a su perseverante autor.

Armando MARIBONA.

Man.
Nov. 4/37