

El Ferrocarril, que Tiene ya un Siglo de Vida en Cuba, ha Sido Factor de Prosperidad

Ferrocarriles y Carreteras.—Hace falta una legislación que permita "la existencia" del primero y "la conservación" de la segunda.

Dentro de algunos meses, los cubanos vamos a celebrar el centenario del primer ferrocarril que circuló en el país. Como nadie ignora ello ocurrió el 19 de noviembre de 1837. La primera vía férrea se extendió de la Habana a Bejucal, y su finalidad no fué la de transportar pasajeros, sino la de traer carga de Bejucal a la Habana y lugares intermedios, y llevarla de la Habana a Bejucal. Y, cosa curiosa, una de las "cargas" más importantes que en aquella época daban vida al ferrocarril, era la de maquila, alimento de las cabalgaduras utilizadas por el Ejército en su gran mayoría, y que diariamente, era transportada desde Bejucal a la Habana.

El Ferrocarril se encuentra muy vinculado al desenvolvimiento político y social de Cuba. El Ferrocarril central fué una vieja aspiración de los habitantes de Cuba en el siglo pasado. Nuestros novelistas más famosos, Cirilo Villaverde y Nicolás Heredia, lo conceptuaban como una quimera, como algo maravilloso que,

de realizarse, transformaría a Cuba, trayendo grandes beneficios, prosperidad en todos los órdenes, y, acaso, la posible independencia de la Metrópoli; pero, lo conceptuaban, como hemos dicho anteriormente, como algo muy difícil de llevar a cabo, por la estructura del suelo en las provincias orientales, las frecuentes lluvias torrenciales que lo alteraban; y, sobre todo, por el "enorme capital", que hubiera sido necesario invertir.

El genio y el espíritu de empresa de un gran magnate ferroviario, Sir William Van Horne, hicieron posible la construcción del Ferrocarril Central, apenas cesó el dominio de España en Cuba. No hay quien desconozca los innumerables beneficios que este Ferrocarril ha producido en Cuba.

Ahora bien, el plan de Obras Públicas del Gobierno de Machado, que construyó la Carretera Central, —en lugar de haber construido carreteras vecinales, que era lo que necesitaba el

país— le ha dado al Ferrocarril, un enemigo formidable que, acabará con él si no se toman por parte del Gobierno, las medidas oportunas, dictando leyes y reglamentos que permitan a la vez, "la vida del primero", o sea, el Ferrocarril, y la "conservación de la segunda" o sea, la carretera, pues de ambos necesita el país, para el desarrollo de su vida industrial, comercial y de su progreso en todos los órdenes.

Hace varios años, el Gobierno alemán se dió cuenta de que la construcción de carreteras paralelas a líneas de ferrocarril, estaba paralizando a estos últimos, con el daño consiguiente, a miles de obreros y a la economía nacional.

El Gobierno de Herr Hitler, inmediatamente, prohibió la construcción de más carreteras en territorio ya servido por ferrocarriles, o a las ciudades que tenían servicio de trenes y también asumió el control y la operación del servicio de transporte por carretera, en compensación por el costo de la construcción de estas vías y para evitar la competencia desastrosa entre los mismos transportadores por carretera.

Surgieron al principio, grandes dificultades pero éstas, parece, que están en camino de ser vencidas, como se verá por el siguiente extracto de un artículo publicado con fecha junio 18, de 1937, en "The Railway Gazette".

LA SITUACION DEL FERROCARRIL Y DE LA CARRETERA

La política alemana en lo que toca a transportes, claramente, se ve que no permite la competencia ilimitada entre la carretera y el ferrocarril, sino que se propone, según las palabras de Herr Konigs, habilitar al transporte motorizado, "no sólo para establecer comunicaciones que sean intrínsecamente remunerativas desde una base puramente comercial, sino también para dar, en conjunción con el Reichsbahn (Ferrocarriles Nacionalizados), mejor servicio que hasta el presente, en áreas donde la densidad de población es escasa, y pro-

porcionar un medio de transporte, donde no está económicamente justificada, la comunicación ferroviaria. En octubre de 1931, por un Decreto de emergencia, se dispuso que para ejercer el transporte por carretera, de mercancías, en una distancia de más de 50 kilómetros, había que obtener una licencia especial, excepto cuando se tratara de tráfico auxiliar. Se establecieron tipos de fletes para este transporte, correspondiente a los de clases más altas en los ferrocarriles; y, a su vez, los ferrocarriles tuvieron que abandonar sus tipos especiales de competencia. Esta legislación fracasó debido a la imposibilidad de supervisar efectivamente, las tarifas cobradas por los que se dedicaban al transporte por carretera. En junio de 1935, por consiguiente, se aprobó una ley según la cual, todos los porteadores de carga (excepto los dedicados al tráfico auxiliar), que ejercieran sus actividades dentro de un radio de 50 kilómetros, estaban obligados a asociarse a una corporación pública conocida por la Reichs-Kraftwagen - Betriebsverband (Transportes Nacionalizados por Carretera), que se formó en octubre de 1935.

"En los casos donde el transporte por carretera se ha permitido para proporcionar servicio alternativo, en cuanto a tráfico que normalmente se desarrolla por ferrocarril, el sistema alemán parece tener como objetivo simplemente, el elevar los tipos de carretera al mismo nivel que los del ferrocarril.

"En Alemania, se reconoce que ningún sistema de coordinación que envuelva un transporte por carretera independiente, resultará satisfactorio, a menos que los porteadores se consoliden bajo la centralización de largo alcance de una sola organización. Si el sistema que ahora se ensaya, no funciona bien a pesar del número comparativamente pequeño de vehículos de carretera que envuelve, no habrá que dar más que un paso para instituir un monopolio de carretera y ferrocarril combinados, para todo el transporte por tierra, de larga distancia."

T. M.

Wance
Jul. 18/37