

apuntavem en l'article anterior — però tals projectes foren combatuts a ultrança i llurs autors no reeixiren a fer-los votar.

Hi hagué un ministre que proposava un augment de 50 per 100. A ben segur que aquest senyor o bé era interessat a les Companyies o bé desconeixia els principis més elementals de la política de transports, puix d'altra manera hom no s'explica la incomprendible actitud en què es col·locava.

\*\*\*

Anem a veure que s'aconsegueix amb recàrrecs «transitoris» en les tarifes, i en conseqüència, l'apremiant necessitat de preparar amb temps l'arranjament definitiu del problema.

En primer lloc, per a les Companyies esdevé un alleugiment temporer, puix estan obligades a consumir del país, carbó, altres primeres matèries i quelcom del material mòvil i és evident que en llur elaboració i adquisició intervé el factor transport com element integrant del cost industrial.

De més, el preu del transport es difon per tota l'economia del país, i essent el transport l'artèria vital del comerç i de la indústria, les subsistències i demés articles de vida tendiran a encarir-se, i llavors serà de justícia que els empleats i obrers demanin augment de sous i de salaris.

Tal ha estat el procés des de l'any 1918, època del primer augment, fins a l'actualitat, amb l'agra-

vant que ara acreixerà l'aventatge del camió i autobús damunt el ferrocarril.

Però no acaba tot aquí. Es de dordre el considerable perjudici que s'ocasiona als comerços intercomarcal, interregional i exterior. En determinats casos, tractant-se de trajectes llargs, pujarà més el preu de transport que no pas el preu de la mateixa mercaderia. Segons afirmava un economista, ja en anys enrera resultava més ventatjós adquirir els fruits de les hortes valenciana, murciana, etc., en els ports europeus de Londres, Liverpool i Hamburg que no pas en el nord i nord-oest d'Espanya.

En fi; cal que el Govern i els polítics prestin la màxima atenció a l'entorn d'aquest problema. Si la llei de Bases que s'anuncia té únicament per objecte establir una nova fórmula jurídica-administrativa d'explotació dels ferrocarrils (es parla d'un futur rescat per part de l'Estat per arrendar després l'explotació a empreses privades), sense parar esment en el factor preu del transport, ben escasses seran les conseqüències profitoses pel país. Interessa als comerciants, industrials i públic en general, un servei de ferrocarrils ràpid i econòmic que respongui a les necessitats modernes del tràfic, per tal d'estimular noves corrents comercials entre els més allunyats indrets de la península. Es aquest el punt neuralgic de la qüestió; el demés és secundari.

PERE FALGÀ VIVES.

*L'advocat assessor del Centre Gremial  
està a la disposició de tots els associats,  
els dijous, de quatre a sis de la tarda, per a con-  
sultes referents a la indústria.*

