

SECCION EDITORIAL

AUTOMOVILES Y CAMINOS

En el último tiempo se ha venido insistiendo en la necesidad de considerar el problema de desarrollo de los caminos paralelamente con un programa de fomento del transporte automovilístico.

Una cuestión no puede, en realidad, considerarse sin la otra. Tan necesarios son los caminos para el tráfico de automóviles como lo son los automóviles para justificar y costear la construcción de los caminos.

Por otra parte, no puede ya discutirse el hecho de que nuestra Ley de Caminos dictada el año 1920, no posee la potencialidad suficiente para lograr la realización de un verdadero programa constructivo. Basta apenas para una conservación superficial de los caminos existentes. Así, refiriéndonos sólo al año 1925, la Inspección de Caminos gastó 9 millones 500 mil pesos de los Fondos de Caminos y 5 millones 200 mil pesos de los fondos de erogaciones particulares consultadas en el presupuesto nacional. En total, 14 millones 700 mil pesos, lo que bastó apenas para atender a 6,600 kilómetros de los 30 mil que representa el sistema total de carreteras del país. En este último valor lo que corresponde a caminos nuevos son cifras realmente insignificantes, apenas algunos centenares de kilómetros...

La opinión está ya formada en el sentido de que la ley del año 1920 no es suficiente para la formación de un programa constructivo. Su rendimiento es demasiado débil y la distribución de las entradas respectivas obliga a una dispersión forzosa de las mismas.

Ni siquiera la ley ha bastado para la construcción de los puentes carreteros más indispensables. Se ha requerido, para ello, una ley especial que deriva sus recursos de los impuestos a la gasolina, de las patentes y derechos de peaje.

De este hecho ha nacido la tendencia de construir los caminos nuevos y fundamentales con fondos especiales obtenidos de empréstitos. Fué, precisamente, el sistema empleado por los Estados Unidos—que empieza hoy a aplicarse en Francia para atender a la transformación de las superficies carreteras de grava o macadam en concreto o pavimento. Esta necesidad se explica. En 1914 había en los Estados

Unidos apenas 1 millón 700 mil automóviles. Doce años después, en 1926, este total pasaba de los 20 millones. Fué la transformación mundial de mayor velocidad y trascendencia producida en las condiciones del tráfico. No había tiempo ni posibilidad de acumular recursos por medio de leyes de impuestos permanentes. Fué necesario transformar casi instantáneamente las condiciones de los caminos y no hubo más recurso que acudir a los empréstitos en forma de emisiones de bonos internos. (Se recurrió a los bonos internos por cuanto los Estados Unidos son el único país que no tiene necesidad del crédito externo).

En Francia, a pesar de que sólo existen en circulación 750 mil automóviles, la progresión de su aumento, manifestada inmediatamente después de la guerra, ha obligado también, a pesar de la delicada situación de las finanzas, a iniciar un violento programa de transformación del sistema carretero.

En lo que se refiere a Chile, los nuevos caminos de Casablanca (cuya construcción se consulta con fondos del empréstito reciente), el de San Bernardo (para el cual existe una autorización especial de recursos extraordinarios) el de Valparaíso a Viña (construido también con recursos de empréstitos) y el proyecto de transformación de los caminos principales de Santiago (que consulta la inversión de 20 millones, cuyo servicio se efectuaría con las cuotas departamentales respectivas de la actual Ley de Caminos y con impuestos y peaje adicionales), demuestran que una transformación real de nuestro sistema carretero deberá efectuarse por medio de recursos extraordinarios, dejando las entradas normales permanentes para el servicio de los empréstitos que para el efecto se contraten y para los gastos anuales de conservación de obras.

De más estará decir que, en estas condiciones, los caminos que se construyan lo mismo que cualquier ferrocarril necesitarán de un tráfico adicional que los costee.

El automóvil, en distancias inferiores a cien kilómetros y sobre caminos adecuados, representa hoy día el sistema de transporte más económico y más rápido. Tiene, sobre el ferrocarril, la ventaja de que no requiere estaciones, ni formación ni descomposición de trenes. La técnica ferroviaria moderna lleva a la formación de trenes de gran peso (en los Estados Unidos, en promedio, 700 toneladas de carga de tarifa por tren). Se ha llegado ya a establecer la condición de que trenes que arrastren menos de 100 toneladas de carga útil, no son reproductivos para un sistema ferroviario. No tienen ya interés los ferrocarriles, con la tarifa mínima que exigen la producción, la industria y el comercio, en perseguir explotaciones de líneas de pequeña intensidad de tráfico que obligan a una tarifa alta. El Director

General de los ferrocarriles—señor Luis Schmidt—ha dicho francamente, en su última memoria, que el desarrollo constructivo de ferrocarriles ha sido excesivo y que la potencialidad comercial de las líneas existentes ha sido debilitada. Lo mismo, por otra parte, habría acontecido en los Estados Unidos si acaso, con bastante anticipación, las compañías no hubiesen paralizado la construcción de nuevas líneas.

En las condiciones modernas y científicas de un sistema nacional de transporte no deben ser los ferrocarriles los que persigan el tráfico: Debe haber caminos colectores, con sistemas flexibles—como el que proporciona el automóvil—que recojan la carga y la transporten a las estaciones ferroviarias. El ferrocarril debe ser sólo el sistema fundamental de transporte, para gran cantidad de tráfico y grandes distancias.

El tráfico de automóviles abaratará así el servicio ferroviario. El tonelaje total movilizado será siempre el mismo. Pero el automóvil lo coleccionará y lo entregará al ferrocarril el cual podrá reducir la dispersión de los trenes y concentrar el transporte en sus líneas troncos.

Finalmente, el automóvil podrá desarrollar el transporte en regiones en donde el ferrocarril no podría justificarse. Aparte de ello, permitirá descongestionar los grandes centros de población, cuyo servicio a pequeñas distancias, efectuado por ferrocarril, perjudica tanto al ferrocarril como a las ciudades.

Hasta hoy, desconociendo sus verdaderas funciones, el automóvil ha sido considerado como un artículo de lujo. El gerente de la General Motors Co. ha calculado que el recargo, sobre el precio de fábrica, ocasionado por la importación alcanza a 56,41 % para Bolivia; 66.63 % para Argentina; 66.81 % para el Perú; 65.75 % para el Uruguay; 82.07 % para el Brasil y 134.86 por ciento para Chile...

Así se explica que Chile tenga sólo 15 mil autos, y el Uruguay, con menos de la mitad de la población chilena, tenga más de 25 mil automóviles...

Aparte de esto, nuestra tarifa aduanera está basada exclusivamente en el peso. Si un Ford y un Rolls Royce pesaran lo mismo, pagarían también lo mismo. Es, precisamente, una clasificación que favorece la importación de automóviles de lujo.

La reforma consultada en el nuevo proyecto del Gobierno sobre Arancel Aduanero no representa ningún progreso sobre la legislación ya existente, ni demuestra tampoco que se haya consumido mucha inteligencia en estudiarla. Sólo hay dos tasas diferentes. Una de 1.50 pesos moneda legal por kilo para autos de menos de 1,500 kilos y otra de 3.00 pesos moneda legal por kilo para autos de más de 1,500

kilos. Se continúa, por lo tanto, desconociendo la influencia del costo diferente para autos de igual peso.

La Asociación Automovilística de Santiago ha mejorado el proyecto del Gobierno haciendo menos bruscas las variaciones del arancel al introducir una cuota para los autos de precio medio. La asociación, en efecto, propone el derecho de 1.50 pesos por kilo en los primeros 1,100 kilos, 2.70 pesos en los 1,000 kilos siguientes, y 6 pesos sobre el exceso respecto de los 2,100 kilos. Es como se vé, un proyecto bastante más racional que los anteriores.

Por lo demás, nosotros estimamos que la tarificación más lógica debe ser "ad-valorem". El precio en fábrica no es un misterio para nadie y bastaría, para fijarlo como base, con que los cónsules en cada país productor enviasen anualmente al Gobierno la lista de marcas y tipos con los precios respectivos.

En Argentina el derecho es un 33 % sobre el precio en fábrica. En Panamá un 15 % sobre el valor. En Holanda un 5 %. En Cuba un 25 %. En Brasil un 7 por ciento....

En nuestro caso, un 30 % sobre el precio en fábrica, más un descuento proporcional a la edad del auto, sería un derecho equitativo. Los inconvenientes relativos a abusos en la estimación, desaparecerían con la formación de la lista oficial de precios de fábrica. Puede haber un error de precios en cada lista; pero el error ni sería permanente ni podría tampoco ser de una magnitud apreciable. No hay nadie quien no conozca, con relativa aproximación, el precio de una marca determinada. El preferir el peso a la tarificación "ad-valorem" no es, por lo general, más que un pretexto para reducir el derecho en los autos de gran precio.

Pensamos que una modificación aduanera en tal sentido haría ganar al Estado en cantidad lo que perdería en las rebajas específicas. Además, debe recordarse que cada auto que entra al país paga patentes y derechos permanentes, convirtiéndose en una no despreciable fuente tributaria.

R. S.

