Ing. Osvaldo Contador B.

Coordinación de Transportes

Con motivo de la dictación del Decreto Supremo N.° 277 de 7 de Febrero del año 1945, que crea el Consejo Nacional de Vías de Comunicación, reviste especial actualidad el tema de la coordinación de transportes, materia que constituye una de las principales finalidades de esa entidad y que tiene una importancia fundamental en la vida económica de la Empresa de los Ferrocarriles.

Se ha establecido como un principio básico de la coordinación de transportes que éste debe «*ofrecer a los habitantes de un país un sistema completo de transporte que otorgue el máximo de beneficios al máximo de economía*». Este principio, de indiscutible veracidad ha sido muchas veces interpretado en forma superficial, tomando en cuenta sólo sus consecuencias inmediatas sin analizar más a fondo las graves proyecciones que, a través de una errada interpretación, puede acarrear para los intereses generales del país.

A juicio del subscrito, el problema de la coordinación de los transportes, dada su importancia, debe analizarse teniendo presente las consecuencias económicas que tendrían para el país, el transporte por carretera comparativamente con el transporte ferroviario.

Es un hecho innegable que los transportes por carretera, realizados en distancias pequeñas o medianas, tienen una evidente ventaja sobre el transporte por ferrocarril, dado lo cual este último se ve seriamente amenazado en su estabilidad económica por la competencia que sobre bases más favorables, le hace aquél.

En efecto, el transporte por carretera le resta al ferroviario aquella carga que puede pagar mayor tarifa, dejando a los ferrocarriles sólo la carga de más baja categoría, que tiene tarifas proteccionistas o de fomento, carga que en considerable proporción tiene tarifas inferiores al costo total de transporte que tiene la Empresa.

A continuación enumeramos algunos de los variables artículos que pagaron fletes menores al costo de transporte, en la red Sur el año 1944:

ARTICULO	Distancia media de transporte	Flete pagado por Ton.-Km.
Papas	304	32,7 cts.
Trigo	297	34,7
Frutas	260	39,5
Hortalizas	338	29,1
Roble en bruto	574	29,5
Carbón vegetal	294	28,4
Carbón mineral liviano	222	32,8
Abonos	327	13,4
Salitre	213	17,6
Cal, yeso	226	27,4
Cemento	272	30,0
Vacunos	382	37,3

Se observa que las tarifas enumeradas son muy bajas y no habría ninguna empresa camionera que hiciera este transporte ni por una tarifa doble; pues la tarifa que cobran los camiones particulares en el recorrido Santiago-Valparaíso donde hay buen camino y tienen carga de retorno asegurada, excede de $ 1,— por ton-kmt.

Para la Red Norte, con excepción de cuatro o cinco artículos, los fletes pagados en el año 1944 fueron inferiores al costo de transporte.

Como es sabido el criterio que tiene la Empresa para calcular sus tarifas tiene dos características fundamentales que tienden a proteger y fomentar el desarrollo agropecuario del país:

a) La clasificación de la carga según categorías, y
b) La tarifa diferencial.

Estos dos factores constituyen una seria desventaja para la Empresa en la lucha con el transporte por carretera, de manera que al intensificarse éste, no le restaría a la Empresa sino variar substancialmente los dos principios citados, esto es, habría que subir de categoría los artículos en general y hacer menos acentuada la diferenciación de las tarifas.

Al llevar a cabo estas medidas en las distancias largas donde el transporte ferroviario no tiene la competencia del transporte de caminos, es fácil comprender la enorme y funesta repercusión que tal medida tendría en el costo de la vida y en la economía general del país.

Analicemos ahora la influencia que el incremento del transporte por carreteras tendría desde el punto de vista del equilibrio de nuestra balanza de pagos.

El transporte por caminos origina una salida de divisas al exterior de más o menos $ 0,25 por ton-km; mientras que el transporte ferroviario sólo origina una salida de divisas de $ 0,08 por ton-km.

Este hecho fundamental, nos induce a pensar que al incrementar en forma apreciable el transporte por caminos, se contribuye a la sistemática descapitalización del país con grave perjuicio para el desarrollo de otras industrias que necesariamente requieren divisas para su implantación o explotación.

Las razones que hemos expuesto, fuera de muchas otras que no es del caso mencionar (Véase trabajo del Ing. Fernando Mardones) nos indican que, desde el punto de vista de los intereses generales del país, es necesario poner un límite superior al desarrollo del transporte por caminos y dar paridad de garantías a ambos sistemas de transportes, vale decir, una amplia autonomía para establecer una explotación netamente comercial para la Empresa de los Ferrocarriles y el establecimiento de iguales exigencias para las empresas que hacen el transporte por caminos; como ser: aplicación y cumplimiento de las leyes sociales, garantía de seguridad de los transportes, de continuidad de servicio, de igualdad de condiciones para todos los usuarios, etc.

Nuestro país, cuyo desarrollo económico es incipiente, no podría soportar la abolición del sistema proteccionista que mantiene en la actualidad la Empresa de los Ferrocarriles, de modo que al estudiar la coordinación de los transportes debe tenerse en cuenta preferentemente la situación de la primera organización ferroviaria del país, entidad industrial que forma parte del patrimonio nacional y cuyo inventario físico es del orden de los siete mil millones de pesos.

Si consideramos que el futuro transporte motorizado requerirá en una mayor proporción de materiales, y en especial de combustibles líquidos importados, los que para su abastecimiento estarán siempre sujetos a contingencias como la falta de fletes, conflictos bélicos, etc., llegamos a la lógica conclusión de que el desarrollo exagerado de este sistema, puesto al servicio de la economía nacional, acarreará, de cumplirse dichas contingencias, serios trastornos en nuestras industrias.

El hecho de constituir el comercio de combustible líquido una preciosa herramienta de control económico para los países productores, nos hace mirar con inquietud el futuro de nuestra libertad para desarrollar nuestras industrias básicas.

Esta es una afirmación objetiva, pues ya hemos visto cómo, aun factores de política interna de los países, han contribuído a limitar los abastecimientos, restringiéndolos sin otro antecedente que el no concordar con aquellas naciones rectoras del mundo.

La ventaja que representa el desarrollo de la industria nacional que utiliza en gran proporción los recursos naturales, sobre el de aquellas que para subsistir requieren de material importado, es de una claridad meridiana. El ritmo que imprimen los tiempos modernos a los pueblos, ha hecho variar fundamentalmente aquella concepción medioeval en que el progreso se medía a través del desarrollo de las artes o de las letras. Hoy el florecimiento y progreso de los pueblos tiene una determinante económica y la libertad integral de las naciones depende fundamentalmente del mayor o menor desarrollo de sus industrias.

Comprendemos que la interdependencia de los pueblos ha exigido dejar atrás la vieja concepción autárquica de la economía, mas a pesar de ello podemos apreciar en los grandes pueblos como ellos protegen y favorecen sus industrias básicas limitando y reemplazando las que no tienen las características de nacionales.

Prueba evidente de este aserto, es el desarrollo que en Chile se está dando al aprovechamiento en gran escala de las fuentes hidroeléctricas, en el deseo de propender al rápido progreso industrial del país, a fin de implantar de una vez la electrificación de los transportes con la consiguiente economía en los costos.

Consecuencia directa del aprovechamiento de la energía eléctrica será la mayor exportación del carbón, lo que nos permitirá entonar considerablemente nuestra feble economía nacional.

Este esfuerzo magnífico desplegado principalmente por la Corporación de Fomento de la Producción, quedará reducido a la categoría de un buen deseo si paralelamente se incrementa en forma incontrolada el transporte motorizado.

Este control, esta vigilancia superior para que no haya superposiciones en los sistemas de transporte, hace imprescindible en el país el establecimiento de la coordinación de ellos, problema que inquieta a todos los pueblos y cuya transcendental importancia no se puede desconocer.

Los caminos son obras públicas de imprescindible necesidad para el desarrollo de los pueblos, su importancia no puede ser subestimada. Ellos son un complemento indispensable de la Red ferroviaria y no puede ni siquiera pensarse, que al establecer la coordinación de los transportes, puede aminorar la necesidad de construirlos, conservarlos o mejorarlos.

Materia de innumerables trabajos, artículos y folletos ha sido el carácter monopolista que algunos han atribuído a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y para ello, le han dado a su relativa esclusividad, los odiosos atributos de todo monopolio comercial.

El monopolio es perjudicial para la economía de un país cuando él está destinado a mantener precios mediante la regulación interesada de la producción de determinado artículo. Pero es absurdo pensar que una organización de transporte que reviste fundamentalmente el carácter de servicio de utilidad pública, como lo es nuestra Empresa de los Ferrocarriles, pueda constituir un monopolio, puesto que los conceptos de utilidad pública y de monopolio son diametralmente opuestos y se hacen juego entre sí.

Por lo demás, nuestra Empresa se ha visto compelida a aceptar situaciones de hecho de todo orden, que han pesado gravosamente en su economía y que no son del caso mencionar en este trabajo. Ellas han contribuído fuertemente a su descapitalización y como consecuencia de ello a la imposibilidad material de renovar su equipo.

Si se considera a la Empresa como un monopolio por su gran volumen de tráfico, debemos afirmar que él no existe, ya que en la actualidad hay un gran tonelaje de carga que es acarreada por camión, además de un gran número de pasajeros que es transportado en autobuses.

Como una prueba de lo anteriormente aseverado, estamos en situación de afirmar que entre Santiago y Valparaíso y viceversa hay un acarreo de carga que representa, al ser transportado por la Empresa, una entrada superior a $ 20.000 000 anuales.

Para terminar copiamos la cita hecha por don Fernando Vidal en su trabajo presentado al tercer Congreso Panamericano de Carreteras e intitulado «Coordinación de los Transportes»:

«En todos los países las leyes han sometido a los Ferrocarriles a un control riguroso del Estado, mientras que los transportes automóviles han podido desarrollarse libremente de modo que el juego mutuo de los factores técnicos y económicos ha sido falseado y la evolución no ha podido seguir su curso natural».

«En el conflicto entre el riel y el camino no son las calidades técnicas de los dos medios de transporte sino que sus formas de explotación las que se oponen entre sí. Los Ferrocarriles sólo por su lado técnico constituyen un medio público de explotación».

«El carácter público y la regularidad de su explotación no responde solamente en obligaciones legales sino también sobre su naturaleza técnica. No obstante, las legislaciones de todos los países les han obligado a cumplir una serie de obligaciones públicas».

«En numerosos países, el Estado ha hecho de los Ferrocarriles un instrumento de su propia política, sin preocuparse del rendimiento». Es así como se les ha obligado a explotar líneas secundarias a pérdida, a fin de estimular la descentralización de la vida económica y el descongestionamiento de las aglomeraciones».

«La prosperidad de más de una región reposa en la existencia de una vía férrea».