

## Coordinación de transportes

(Conferencia dictada en la Semana del Ingeniero)

Hasta hace poco más de cien años existían en el mundo, como sistemas de movilización, solamente la navegación a vela o a remo y el transporte a tracción animal en las carreteras. La navegación a vapor que empezó a desarrollarse en aquella época y la invención del ferrocarril, que data del año 1830 aproximadamente, enriquecieron a la humanidad con dos nuevos e importantes sistemas de transportes que tuvieron un enorme desarrollo durante el resto del siglo diecinueve.

Hasta el citado año de 1830 los caminos eran el único medio de transporte terrestre. Los gobiernos les destinaban importantes partidas de fondos para su construcción, conservación y señalización. Ha llegado hasta nuestros días la fama de las carreteras romanas que sobresalieron por su cuidadosa construcción y esmerada conservación.

El ferrocarril empezó a competir con el camino dentro de su propio medio, y las carreteras más importantes fueron poco a poco descuidadas y abandonadas hasta cubrirse de pasto muchas de ellas.

La invención del automóvil, que data de fines del siglo pasado y la de la navegación aérea, que data de principios del presente, han aportado dos nuevos sistemas de transportes que, en lo que va corrido del presente siglo, han tomado un desarrollo tan prodigioso que su incremento está, al parecer, lejos de detenerse.

La concurrencia de tantos sistemas de transportes ha suscitado, como es natural, la rivalidad; especialmente entre el ferrocarril y el automóvil que actúan en el mismo terreno. Sigue a éstos en mutua influencia la aviación que une las mismas localidades que aquéllos, y a mayor distancia la navegación que actúa obligadamente en otro medio.

Cuando nació el ferrocarril fué combatido en nombre de los intereses creados, pero triunfó el ferrocarril y con él el progreso. Las carretas y birlochos se amoldaron a la situación, sin perder actividad, pero cambiando los largos viajes por viajes cortos y más numerosos. En nuestros días no son extraños los ataques al automóvil, también en nombre de los intereses creados, como hace cien años.

A mi juicio, es plausible atacar cualquier sistema de movilización siempre que se haga sinceramente, en nombre del bienestar ciudadano. Los poderes públicos existen para este fin y él está por encima del interés de toda empresa fiscal o particular.

El automóvil ha desarrollado su actividad libremente, al amparo de las reglas que rigen las relaciones comerciales. Esta clase de actividad ha sido posible debido a que, a diferencia con el ferrocarril que constituye una sola empresa dentro de su vía, los transportes automóbiles cuentan con múltiples empresas y transporta-

dores particulares, a semejanza de los productores, los industriales y los comerciantes que compiten entre sí.

Sin embargo, a diferencia de los comerciantes en productos, que reciben del Estado las mismas facilidades, los comerciantes en transportes reciben facilidades diferentes en el caso de ser una empresa ferroviaria o en el caso de ser un transportador por automóvil.

Esta es a mi juicio la razón principal que ha dado nacimiento a la llamada Coordinación de Transportes. Las facilidades que los transportes reciben del Estado y su carácter de servicios públicos cuando transportan por cuenta de terceros, justifican en el comercio del transporte una intervención del Estado mayor que en el comercio de productos.

La competencia entre el ferrocarril y el camino es un fenómeno mundial. En las legislaciones de muchos países ha sido reglamentada pero no suprimida, pues tiene también sus ventajas. La competencia evita el monopolio y con él, todos sus inconvenientes de tiranía y rutina cuando no de retroceso en los medios de explotación. La competencia estimula el progreso en los sistemas de movilización y en el mejor servicio, y contribuye en ciertos casos a la baja de las tarifas. La reglamentación debe tender a evitar la competencia ruinosa, pero no la existencia de servicios que complementen las necesidades del público.

La coordinación de transportes ha recibido diferentes definiciones. A mi juicio consiste en ofrecer a los habitantes de un país un sistema completo de transportes que otorgue para ellos el máximo de beneficios.

Podría agregarse a esta definición, «con el máximo de economía», pero esta frase es hasta cierto punto inconveniente y redundante. En efecto, la máxima economía no es predominante en el beneficio máximo, y con decir mayor beneficio se subentiende que será con la economía máxima si así se favorece el bien del mayor número.

La coordinación de los transportes debe, a mi juicio, considerarse bajo tres aspectos diferentes que son: la lealtad en la competencia, las adecuadas posibilidades y la reglamentación.

*Competencia leal.*—Para buscar en los transportes el beneficio máximo en favor de los habitantes de un país, lo más importante es evitar la competencia desleal.

La lealtad en los transportes consiste en que los diferentes sistemas de transportes reciban del Estado favores similares y que paguen tributos también similares.

Si se favorece artificial y exageradamente una empresa de transportes, podemos caer en que el transporte aparentemente barato es el más caro, porque las subvenciones o favores que la empresa recibe del Estado y que pueden ser de gran valor, las ha perdido el ciudadano en forma de contribuciones pagadas por él o que el Estado ha dejado injustamente de percibir de la empresa.

La competencia más importante entre los transportes es la que se refiere a ferrocarriles y caminos.

Para hacer una comparación sobre la lealtad en el transporte caminero y ferroviario en nuestro país, debemos referirnos a los transportes motorizados y a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado que representa el 57% de los ferrocarriles del país. Hay 4.873 kilómetros de vías férreas del Estado y 3.657 kilómetros de ferrocarriles particulares.

Los gastos de uno y otro sistema de transportes se pueden dividir en:

- 1.—Construcción de la vía y obras complementarias.
- 2.—Adquisición de material rodante.
- 3.—Conservación y mejoramiento de la vía.
- 4.—Conservación, reparación y renovación del material rodante.
- 5.—Gastos de administración y explotación.
- 6.—Retribución del capital invertido.

La construcción de la vía es de cargo del Estado en uno y otro sistema.

La adquisición de material rodante para los ferrocarriles, está en parte a cargo del Estado y en parte a cargo de la Empresa. En cambio para los caminos, el mismo material es totalmente adquirido por los que lo explotan.

La conservación y mejoramiento de la vía es de cargo de la Empresa en los ferrocarriles y de cargo del Estado en los caminos.

Los gastos de administración y explotación están a cargo de las respectivas empresas.

La retribución del capital invertido en la vía y obras de ella en la práctica, casi no existe. En lo demás, sólo existe para los transportes automóviles.

La diferencia principal y única a favor de los explotadores camineros, es la conservación y mejoramiento de la vía que está a cargo del Estado en los caminos y a cargo de la Empresa en los ferrocarriles.

Esto es en cuanto a favores recibidos del Estado. Examinemos también los tributos pagados por uno y otro sistema de transporte.

Los transportes camineros pagan actualmente \$ 1,38 por internación de cada litro de bencina, lo que sobre 172.600.000 litros internados en los últimos doce meses hasta el 31 de agosto pasado, da un valor de \$ 238.188.000.

En patentes pagan al año un valor aproximado de \$ 14.688.000.

En derechos de internación de vehículos y repuestos, la aduana recaudó el año 1941, que fué el último año de entrada normal, la suma de \$ 49.784.000. Este cálculo está hecho con un valor para el oro de 400 por ciento, en vez de 620 que es el que rige actualmente en la aduana; de modo que con igual internación este valor puede estimarse actualmente en \$ 77,165.200.

Lo que la Empresa paga por derechos de aduana no tiene comparación con esta cantidad. Cabe además observar que la Empresa está exenta de toda contribución fiscal o municipal y que con frecuencia es eximida de derechos de aduana para determinadas internaciones.

Sumando las tres partidas y tomando como derecho de internación de vehículos y repuestos lo pagado en 1941, tenemos un valor de \$ 302.660.000 que es igual a más de tres veces lo que el Estado gasta en conservación y mejoramiento de caminos y calles, e igual al 60% del gasto total incluida la construcción.

En el año 1945 el Departamento de Caminos invirtió la suma de \$ 331.319.728, de la cual corresponde a conservación y mejoramiento la suma de \$ 62.203.000.

En el mismo año, la Dirección General de Pavimentación invirtió en las diversas comunas urbanas del país la suma de \$ 137.125.924, de la cual corresponde a conservación y mejoramiento la suma de \$ 17.896.000.

La Dirección de Pavimentación de Santiago invirtió en dicho año la suma de \$ 35.500.000, de la cual corresponde a conservación y mejoramiento la suma de \$ 9.100.000.

El total de inversión en el país en conservación y mejoramiento de caminos y calles es de \$ 89.199.000 contra \$ 302.660.000 que percibe el Fisco o las

Municipalidades por contribuciones pagadas por los que explotan estas vías de comunicación.

Debemos llegar de esta manera a la conclusión de que la competencia que los transportes motorizados hacen a la Empresa, por lo menos no es desleal.

Se ha objetado por algunos que estos tributos no se invierten totalmente en caminos y calles. Pero, aunque nada de ellos se invirtiera, esta circunstancia no modifica tampoco en nada el concepto de la lealtad, porque no por eso dejan de ser tributos pagados por este sistema de transportes.

Se ha hablado también de que la Empresa tiene mayores cargas sociales a beneficio del personal. Esto tampoco modifica en nada la situación porque las cargas sociales no son tributo, sino que son parte de los emolumentos pagados al personal en retribución de su trabajo.

Si examinamos la situación de la Empresa podemos observar que, a pesar de que la movilización aumenta de año en año, su situación económica empeora. La Empresa no ha renovado el material rodante ni el de la vía en la cantidad necesaria, ni ha tenido los fondos que se lo permitan. Sus necesidades actuales por estos capítulos son de más de mil millones de pesos. Esto se debe, principalmente, al aumento enorme de gastos en la partida de personal y en parte a la baja relativa de las tarifas, que no han subido en proporción al alza general de todos los artículos y servicios.

El aumento de los gastos de personal entre los años 1938 y 1945 fué de 295,6% cuando el aumento en la movilización fué de 27% y el aumento en el costo de la vida en el país fué de 134%.

El alza de las tarifas entre los mismos años fué superior al alza del costo de la vida. Fué de 152% siendo, como he dicho, de 134% el alza del costo de la vida. El déficit en el alza de las tarifas no corresponde a este período, sino al de 1928 a 1938. El alza de tarifas entre 1928 y 1945 fué de 204,7% y el alza en el costo de la vida fué de 301,3%.

Se ha invocado también como otra causa en las pérdidas, la movilización gratuita que la Empresa debe hacer por cuenta del Estado, pero en realidad todos los ministerios pagan a tarifa comercial las movilizaciones que solicitan. Pase libre, de acuerdo con el decreto 167 con fuerza de Ley, sólo tienen unas 30 personas que poco se movilizan.

Es necesario buscar los remedios en la verdadera causa. Las tarifas ad valorem deben ser revisadas a fin de que se cumpla la Ley N.º 1740 de 22 de diciembre de 1941, que dispone que «las tarifas se calcularán y aprobarán sobre la base de que la Empresa pueda hacer todos sus gastos ordinarios y extraordinarios con sus propias entradas». El exceso de proteccionismo para ciertos artículos tiene el inconveniente de que no se sabe quién paga la diferencia, pero en todo caso es la comunidad la que paga.

La tarifa diferencial se justifica comercialmente dentro de ciertos límites, pues es más económico por kilómetro el transporte mientras más larga es la distancia. Pero también deben ser revisadas las tarifas en este aspecto.

Los artículos de consumo habitual admiten un alza de tarifas. En efecto, para la mayoría de estos artículos el flete ferroviario representa más o menos un 4% de su valor de venta.

Se ha observado en la estadística ferroviaria que en determinados períodos de tiempo ha disminuído ligeramente el número de toneladas de carga transportada, y ha aumentado al mismo tiempo en mucho mayor proporción el número de toneladas-kilómetros. Esto está indicando que el ferrocarril ha perdido carga en las

distancias cortas y la ha ganado en las distancias largas. Se está produciendo así la natural repartición que corresponde a caminos y a ferrocarriles. Porque, siendo el costo de tracción por kilómetro menor en ferrocarriles que en camino, el costo total incluídos los carguíos y descargas resulta menor en caminos que en ferrocarril cuando el transporte es a corta distancia. La distancia llamada corta se alarga cada día más y es variable con muchos factores como el estado del camino, la clase de carga, la urgencia, etc.

Se ha objetado que caminos toma la carga de más altas tarifas y deja a la Empresa los artículos cuyo transporte deja pérdida. En realidad no son los transportes motorizados los que eligen la carga, sino que es el público el que elige el medio de transporte. En todo caso, esto está probando una vez más la necesidad de revisar el sistema de tarifas. Se ha insinuado como remedio, en vez de la revisión de tarifas, el obligar a las empresas camineras a transportar toda clase de artículos, posiblemente a la tarifa ferroviaria. Pero esto no podría hacerse sin grave perjuicio para la economía general. Es evidente que hay distancias y hay artículos que son propios de uno u otro sistema de transportes. Según la solución propuesta, se podría también obligar a los aviones a aceptar toda clase de carga; pero el avión tiene también su clase de transportes que le es propia de acuerdo con el beneficio general.

Las tarifas comerciales desplazan cada artículo hacia el medio de transporte que le es propio.

Para mejorar la situación de la Empresa se ha propuesto la idea de ampliar sus actividades a los caminos, a la navegación y a la aviación. A mi juicio, esto no es conveniente, pues sólo se trataría de ocultar la verdadera situación de los transportes ferroviarios, a costa quizás de mayores pérdidas. Esa aspiración sería explicable en una empresa particular que tiene que repartir dividendo a los accionistas, pero no en una empresa del Estado que debe recibir de éste las ventajas que sean necesarias, mientras se justifiquen los servicios que presta. El ferrocarril es, seguramente y seguirá siendo por mucho tiempo, el medio más adecuado para el transporte terrestre en masa y a gran distancia.

Para conformarse con las nuevas modalidades, es necesario que la Empresa procure mejorar sus líneas y su material rodante, como lo tiene proyectado, a fin de hacer economías y poder prestar al público un servicio más satisfactorio.

La Empresa trata de que se reduzcan en lo posible los servicios en caminos. Sin embargo, para muchos el remedio está en que la Empresa salga al camino a competir con los transportes ferroviarios, lo que es realmente contradictorio. La peor solución es la propuesta por algunos, de que la Empresa constituya un monopolio de ferrocarriles y caminos.

No le interesa al país que la Empresa sea ganadora o perdedora; sólo le interesa que sea bien administrada. Pero, tratar de hacerla ganadora por un cambio de giro hacia un negocio que puede hacerse por la iniciativa privada, no haría cambiar en nada las pérdidas de la Empresa en su aspecto ferroviario.

Hay muchos servicios públicos que sólo tienen gastos y no por eso dejan de ser tan útiles como los que tienen casi exclusivamente entradas.

Debemos considerar que todas las empresas, llámense fiscales o particulares, pertenecen a la comunidad, y nos interesa que todas prosperen mientras cumplan con el rol y la necesidad que les están señalados.

La Empresa de los Ferrocarriles tiene necesidades de mejoramiento en sus vías y material rodante, y debe ser ayudada en su adquisición mediante medidas de carácter permanente.

Son aceptables algunas franquicias determinadas en favor del tránsito ferroviario, por cuanto consume energía nacional. Podría, a mi juicio, eliminarse definitivamente la retribución de dos por ciento de las entradas por el capital fiscal invertido, y liberarse de derechos de aduana su material de construcción y explotación. Aun más, sería aceptable una subvención anual, si fuere necesaria, a condición de eliminar toda ayuda extraordinaria. Que sepa la Empresa con qué prerrogativas cuenta y que sepa también el país cuál es la verdadera situación financiera de la Empresa.

Para favorecer indirectamente a la Empresa, debe mantenerse el gravamen sobre la bencina y aun podría aumentarse.

Se ha hablado también de levantar los rieles en algunos ramales que dejan pérdidas y reemplazarlos por caminos de uso exclusivo de la Empresa. Soy partidario de la supresión propuesta, pues su construcción fué un error, muy justificado, cuando no existían los transportes automóviles. Pero el sistema de explotación propuesto es ilógico; se sacrificaría la principal ventaja del camino, para conservar una característica ferroviaria que puede y debe desaparecer en el camino. Hay ventajas en las empresas múltiples y en los transportes particulares en vez de la explotación por una sola empresa que en todo caso es un principio de monopolio.

*Adecuadas posibilidades.*—Evitar la competencia desleal es sin duda la condición más importante en la coordinación; pero no es la única. Es necesario también hacer posible el transporte más conveniente y en las condiciones más convenientes. Nada se sacaría con decir que la construcción y conservación de caminos será de cargo del Estado, si no se construyeran nuevos caminos o no se conservaran los existentes. En este caso, el resultado sería un enorme derroche de bencina, repuestos, etc., transitando por caminos inadecuados.

La necesidad de caminos y de ferrocarriles, en cuanto a cantidad, está bien definida en Chile. Según las opiniones técnicas más autorizadas no se necesita, salvo pocas excepciones, la construcción de nuevos ferrocarriles, contando el país con 8.530 kilómetros de vías entre ferrocarriles particulares y del Estado. En cambio, es unánime el clamor por mejores caminos y más caminos, a pesar de contar el país con 48.000 kilómetros de carreteras.

Es que el camino constituye el medio de transporte que lleva y trae productos y personas hasta y desde cada punto a donde ha llegado o pueda llegar la actividad humana. Los caminos deben así necesariamente formar redes sin solución de continuidad. Es así como han nacido en Chile espontáneamente los caminos paralelos a todos los ferrocarriles, cuando no han existido antes que aquéllos. Los centros de actividad, grandes o pequeños, como son las estaciones ferroviarias, necesitan comunicarse entre sí por caminos como un medio de fomentar su actividad.

Existiendo la red ferroviaria y el tránsito por caminos malos o buenos, el Estado debe prestar atención a esta manifestación de la necesidad de mejorar los malos caminos y conservar debidamente los buenos.

La existencia de tránsito intenso en el camino longitudinal sur a pesar de su pésimo estado, dió lugar a su pavimentación. Obras como éstas pueden aplazarse durante algunos años, como efectivamente se hizo en consideración a que el ferrocarril hacía aparentemente el mismo servicio. Pero el tránsito caminero seguía a pesar del mal camino, y a pesar de que la tracción ferroviaria es más barata que la tracción caminera.

Este hecho tiene su explicación en que hay artículos en que el valor del flete resulta despreciable comparado con la velocidad, la oportunidad y la seguridad.

Por ejemplo, si el flete de una naranja desde 200 kilómetros de distancia vale tres centavos en camino, y la mitad en ferrocarril, nada le importa al vendedor cuando el consumidor pagará por ella ochenta centavos. Al consumidor le interesa en primer lugar la abundancia que se consigue con el transporte más adecuado, aunque no sea el más barato. Por añadidura se consigue el menor precio, no de uno o dos centavos, sino de decenas de centavos.

El mejoramiento o la pavimentación de un camino es en primer lugar función del tránsito que tenga o pueda tener después de pavimentarlo. La existencia de otro medio de transporte puede influir para aplazar temporalmente las obras. Pero no debe contrariarse indefinidamente la necesidad pública manifestada en hechos evidentes.

La construcción del camino de Santiago a La Serena, fué en su oportunidad un punto muy debatido. El Gobierno resolvió en el año 1945 iniciar su construcción, a mi juicio, acertadamente. Es un hecho que la rica provincia de Coquimbo se encuentra mal servida en sus vinculaciones con la capital, las que son necesarias especialmente por su exuberante agricultura que no coincide en tiempo con la de la zona central.

Se indicó, como solución en contra del camino, la construcción de un ferrocarril por la costa entre Los Vilos y La Serena. Esta solución tenía varios inconvenientes. Era más cara; y la necesidad de caminos no se sustituye con un ferrocarril. La razón principal a mi juicio para desechar la construcción del ferrocarril, es que la zona norte, por su topografía accidentada, se presta más para ser explotada por caminos que por ferrocarriles.

Cuando se trate de servir una zona, lo que debe hacerse en todo caso, es planear la construcción de todos los medios de transporte para realizar cada uno en su oportunidad.

Como regla general y salvo excepciones una zona inexplorada o débilmente explotada por falta de medios de movilización, debe dotarse primeramente de caminos, empezando por los más importantes. Estos caminos deben construirse de acuerdo con su trazado definitivo; pero, como superficie de rodado deben tener solamente un afirmado de clase inferior mientras el tránsito no justifique su mejoramiento.

El ferrocarril deberá construirse cuando se justifique, pero no antes que los caminos, porque el camino puede existir útilmente sin ferrocarril, y el ferrocarril no puede prestar servicios sin caminos.

La pavimentación de un camino de gran tránsito significa economía de bencina, aceite, repuestos, etc. todos artículos importados y por consiguiente caros. Es por esta causa que en Chile se justifica pavimentar un camino con un tránsito muy inferior que el que se considera en EE. UU. para el mismo caso. En EE. UU. se considera justificada la pavimentación con más de 1000 pasadas diarias de vehículos. En Chile se justifica con más de 400. Es también por eso que hay muchos caminos que con justicia reclaman la pavimentación. Es un derroche de bencina, repuestos, etc. no pavimentar un camino de gran tránsito, así como sería un derroche de dinero pavimentar un camino de poco tránsito.

La situación de nuestro país, que carece hasta ahora de combustible líquido en explotación comercial, conduce a la paradoja de que por eso mismo necesita buenos caminos; para economizar bencina. Pero al mismo tiempo necesita limitar el tránsito por medio de impuestos adecuados, a fin de que se haga por vehículos motorizados sólo el tránsito que se justifique.

No construir las vías públicas que el país necesita es hacer obra negativa en la coordinación.

Otro aspecto del derroche de bencina, y por tanto de coordinación negativa, es el provocado por el arancel aduanero que grava con derechos prohibitivos la internación de carrocerías de acero estampado para autobuses que son muy livianas. Los derechos de internación de un autobús en estas condiciones cuesta más de \$ 400.000. Debido a esta causa se construyen en Chile las carrocerías con madera y fierro. Esta situación ha traído como consecuencia un inútil y gran consumo de bencina «Sería interesante calcular, dijo en una ocasión don Alberto Goldenberg, los millones de pesos que cuesta al país obligar a que los motores de nuestros autobuses tengan que pasear toda su vida miles de miles de toneladas inútiles, en lugar de destinar esa capacidad al transporte de pasajeros».

Los camiones, los remolques, y semirremolques, pagan por internación de cada kilo de peso un derecho que aumenta progresivamente con el peso. Esto tiene como consecuencia una restricción artificial de los vehículos de mayor capacidad y poder de arrastre, que podrían economizar bencina en los caminos. Los remolques y semirremolques pagan dos y media veces los derechos que paga un camión.

Estos derechos deben rebajarse si se quiere hacer una verdadera coordinación de transportes.

Los impuestos de internación de bencina y vehículos debieran destinarse en primer lugar a conservación de los caminos, pues en justicia de ahí debe salir el valor de la conservación, ya que los vehículos producen desgaste en los caminos en proporción a su peso y al recorrido. El excedente debe destinarse a construcción de los mismos, pues como he dicho estos gastos son de cargo del Estado.

Para justificar una restricción excesiva en contra de los vehículos motorizados se ha hecho la observación de que este medio de transporte comparado con el ferrocarril requiere la ocupación de mucha mayor cantidad de divisas por tonelada-kilómetro. Pero debe considerarse que el consumo de divisas es censurable cuando se ocupa en artículos de lujo, pero no cuando se ocupa en artículos que a su vez aumentarán la producción que generará nuevas divisas. El movimiento de divisas significa aumento del comercio internacional de importación y exportación, a cuyo equilibrio tienden forzosamente todos los países. O sea que si nosotros no importamos no tendremos tampoco facilidades de exportación.

*Reglamentación de los transportes.*—Hasta ahora me he referido a la competencia leal, y a las obligaciones del Estado para hacer posible el transporte más conveniente o lo que he llamado adecuadas facilidades.

Para muchas personas no son éstas las condiciones más importantes de la coordinación, sino la reglamentación de los transportes que se hacen por cuenta de terceros. Algunos llegan hasta decir que la coordinación de transportes es sólo cuestión de tarifas.

La reglamentación de los transportes por cuenta de terceros no es, a mi juicio, lo más importante, pero es necesaria y conveniente siempre que se haga teniendo como única finalidad el bienestar general.

Por un exceso de reglamentación o por tomar medidas desacertadas se puede caer en lamentables perjuicios para los habitantes de un país o de una zona.

Como ejemplo tenemos la movjilización colectiva de Santiago. La congestión de pasajeros no es de horas determinadas como se repite con frecuencia, sino de todas las horas del día y de la noche, siendo vergonzosa a determinadas horas. Esta situación se debe a que, cuando era oportuno, antes de la guerra, tomar

medidas respecto de revisión de tarifas y autorización de mayor número de vehículos, no se hizo por consideraciones políticas e intereses particulares completamente ajenos a los intereses generales.

Hoy día con tarifa más alta y con facilidad de adquirir bencina, la mayoría de los empresarios siguen explotando al público de la manera más lucrativa para ellos. Circulan en cada hora los vehículos necesarios para el transporte de pasajeros apiñados.

La reglamentación de los transportes se rige por disposiciones legales que afectan en particular a cada medio de transporte. Entre estas reglamentaciones la más importante es la que afecta a las vías terrestres de uso público, pues ella se refiere no sólo a los vehículos que transitan por calles y caminos sino también a los peatones.

Dentro de esta reglamentación hay que considerar dos grupos de disposiciones: las que afectan a todos los que usan las vías públicas y cuyo conjunto puede llamarse el Código del Tránsito, y las disposiciones que afectan exclusivamente a los que transportan por cuenta de terceros.

El Código del Tránsito, cuyo proyecto de ley tiene en estudio el Gobierno, pues actualmente sólo existen disposiciones aisladas e incompletas, consiste en el conjunto de disposiciones que reglamentan y limitan para cada uno el uso de las vías públicas en favor del uso que necesiten hacer los demás. Se refieren principalmente a la manera de circular, a las limitaciones de peso y de volumen de los vehículos, a la iluminación, a la velocidad, etc. Estas medidas son de seguridad y nada tienen que ver con la coordinación de los transportes.

Las disposiciones que afectan exclusivamente a los que transportan por cuenta de terceros, son del resorte de la Coordinación de los Transportes, así como las medidas de lealtad en la competencia y las de adecuadas posibilidades de que ya he hablado.

La reglamentación de los transportes por cuenta de terceros en calles y caminos no debe perder de vista la finalidad del bienestar general.

El transporte colectivo implica responsabilidad de la Empresa para con sus clientes y por tanto, la autoridad competente debe intervenir para dictar y hacer cumplir las medidas de seguridad, responsabilidad y regularidad en el servicio. Con este fin el Gobierno ha confeccionado el proyecto de creación del Consejo Nacional de Transportes.

Para el establecimiento de una empresa pública de transporte de pasajeros o de carga, deberá ser condición necesaria el contar con la autorización de la Oficina Coordinadora, la que debe prestar su aprobación siempre que juzgue necesario y conveniente el establecimiento del servicio de que se trata. Esta autorización no debe, a mi juicio, implicar una concesión o monopolio, pues estos privilegios traen como consecuencia la explotación del público en condiciones contrarias a las que se tuvieron en vista al tratar de protegerlo. La Oficina Coordinadora deberá autorizar, si lo estima conveniente, la instalación de una nueva empresa que haga un servicio complementario, por el número de vehículos necesarios, o por las condiciones de comodidad, rapidez, etc. que se ofrezcan. Sólo debe evitar la competencia ruinosa; pero hay que tener presente que es difícil indicar dónde y bajo qué circunstancias se ha producido la competencia ruinosa.

Todo empresario de transportes autorizado debe constituir responsabilidad para responder de los posibles perjuicios materiales o personales que pueda ocasionar a sus clientes o a terceros.

Las tarifas deberán ser aprobadas por la autoridad competente y dadas a conocer al público por medios adecuados.

Los recorridos, el número de vehículos y los itinerarios deben también ser fijados por la autoridad correspondiente.

Todas las empresas dentro de cualquier medio de transporte deben estar sometidas a reglamentaciones similares en favor del público sin ningún favoritismo ni privilegios.

*Conclusión.*—Resumiendo lo dicho hasta ahora, diré que la Coordinación de los Transportes tiene tres campos de acción bien definidos que son: la lealtad en los transportes, las adecuadas posibilidades y la reglamentación de los transportes por cuenta de terceros.

Este último punto es materia bien definida y su administración puede estar a cargo de una Oficina que se encargue de aplicar las leyes y reglamentos pertinentes.

En los dos primeros puntos, que son los más importantes, no intervendrá una oficina determinada solamente, sino que el Gobierno en los Ministerios de Hacienda y Obras Públicas, que son los llamados a planear la economía del país y las obras que conduzcan a la mayor felicidad de nuestros conciudadanos.

El Gobierno podrá asesorarse por los funcionarios que intervienen en la coordinación o en la movilización en sus diversas formas. Esta es sin duda la idea de la creación del Consejo Nacional de Transportes que está en proyecto, y que como dice el mismo: «será el organismo asesor del Gobierno en materia de Vías de Comunicación».

Es de esperar que con la creación del Consejo de Vías de Comunicación se empiece a dar a cada detalle a que me he referido someramente, y a muchos otros, la verdadera importancia que ellos tienen en el planeamiento de obras públicas y en la creación de leyes que encaucen el tránsito por la vía más adecuada para conseguir el bienestar general.

C. C. F.