

ANALES

DEL INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

Calle San Martín N.º 352 - Casilla 487 - Teléf. 88841 - Santiago - Chile

COMISIÓN DE REDACCIÓN:

Don Raúl Simón (Presidente de la Comisión),

Don Carlos Alliende, don Enrique Palma R.,

Don Carlos Hoerning y don Marcos Orrego P.

Don Carlos Krumm y don Walter Müller.

Año XXIX

♣

Mayo de 1929

♣

Núm. 5

Cooperación y no competencia entre los diversos medios de transportes.

HAY un enorme interés nacional en que los transportes cualesquiera que sean sus modalidades, terrestres, aéreas, marítimas, fluviales o lacustres converjan hacia una misma finalidad hedonística: el máximo de provecho con el mínimo de esfuerzo.

Prima facie pareciera que un país de inmenso litoral como el nuestro hubiera de buscar en el mar el camino obligado para sus transportes, como quiera que en sí mismo y prescindiendo de los terminales el flete marítimo es en largas distancias y para productos voluminosos incomparablemente más económico que el flete de ferrocarril, como este lo es a su turno en distancias adecuadas sobre los demás transportes terrestres.

Concentrado el 75% de nuestra población, en el valle central, digamos en los 1.000 kilómetros que median desde la cuesta de Chacabuco hasta Puerto Montt y habida cuenta del transporte ferroviario hacia la costa, desembarque y embarque en el punto de partida y recíprocamente en el de llegada, más flete ferroviario hasta el destino final, resultan anuladas las ventajas del flete marítimo y se impone el terrestre. Ya hacia el norte, hacia las salitreras, recupera su supremacía el transporte marítimo, que por lo demás requiere siempre terminales costosos como son los puertos.

En estas condiciones no es de extrañarse que el ferrocarril haya sido el transporte por excelencia del Chile central y más poblado.

Hasta estos últimos años en que los progresos del automovilismo no le permitían todavía constituirse en factor de concurrencia, el ferrocarril por su velocidad y economía en los transportes pasó a constituir un monopolio donde quiera que se estableciera. El Estado controlaba este monopolio en interés de la comunidad fijando itineraria-

rios, tarifas, responsabilidad al concesionario, inspección y demás requisitos que establece la *Ley General de Ferrocarriles*.

En estas condiciones los progresos del automovilismo y el mejoramiento de los caminos provocan la entrada del camionaje en el servicio público. Traen consigo un gran handicap sobre el ferrocarril: recogen y reparten la carga a domicilio.

No están sujetos a itinerarios, no tienen tarifas obligatorias que respetar; ni recorridos prefijados que cubrir. No pagan más contribuciones que los impuestos indirectos que alcanzan a sus combustibles y lubricantes, una pequeña patente y a veces un derecho de peaje en uno que otro camino. No tienen instalaciones terminales. No construyen su vía ni la mantienen.

Mientras tanto el ferrocarril hace costosas inversiones en su vía y obras de arte, en su equipo y en sus terminales, instalaciones todas que pasarán al Fisco, terminada la concesión, y que en consecuencia el ferrocarril debe amortizar.

Lógicamente este régimen de libertad desigual en que se ha abierto la competencia entre los dos medios de transportes, ferrocarriles y caminos, ha venido a lesionar gravemente los intereses de las compañías ferroviarias ya establecidas y a perjudicar en último término a la comunidad.

Hay numerosos casos de ferrocarriles vecinales que han levantado sus líneas a consecuencia de la concurrencia implacable de los camiones en época de primavera y verano. Pero llegado el invierno en que los caminos se descomponen y el tráfico disminuye, el camionaje ha cesado de trabajar y los vecinos perdieron así ferrocarril y camiones.

Más todavía, la Empresa de los Ferrocarriles clasifica su carga en siete categorías, asignándole sendas tarifas en relación a su valor. Los productos de las últimas categorías practicamente apenas si alcanzan a pagar los gastos propios del flete, sin dejar ninguna utilidad.

Los productos de las otras categorías superiores compensan el déficit de las inferiores y así puede mantenerse y prosperar el sistema ferroviario.

Pero si el camionaje gracias a la competencia con gran handicap que hoy puede hacerle al ferrocarril, logra arrebatarle la carga de las primeras categorías, el ferrocarril para balancear sus gastos no podrá por menos que alzar las tarifas de las categorías inferiores y como estas repercutirán en las materias primas, materiales de construcción, combustibles, animales, artículos de primera necesidad, etc, la consecuencia final será un encarecimiento general de la vida.

Consciente de este peligro el Gobierno ha sometido al Congreso un proyecto de ley sobre reglamentación del servicio de autocamiones fuera de los límites urbanos tal que vendrá en definitiva a colocar a las empresas concurrentes en un pie de relativa igualdad.

Este proyecto establece desde luego que las líneas destinadas al transporte de pasajeros en común fuera de los límites urbanos sólo podrán establecerse mediante una concesión otorgada por la autoridad competente. Las tarifas o itinerarios deberán ser aprobadas por esta misma autoridad. El plazo de concesión aumenta con el número de asientos de los vehículos y el número de vehículos, según una escala bien definida.

El proyecto establece una garantía de \$ 500 por cada vehículo para responder a la seguridad y permanencia del tráfico.

Se fija el plazo de un año para que esta ley se haga extensiva a las empresas ya establecidas, constriñiéndolas a su cumplimiento por medio de fuertes multas.

Los gastos de inspección de este nuevo servicio se cubrirán por trimestres anticipados en la Tesorería Comunal respectiva a razón de \$ 10 mensuales mínimo por vehículos destinados al transporte de pasajeros, con máximo de \$ 2.00 por asiento.

Las dificultades que puedan suscitarse entre las autoridades locales y las empresas de transportes acogidas a esta ley serán resueltas por el Ministerio de Fomento. En caso de huelga o conmoción interior, el Gobierno podrá tomar por su cuenta los vehículos que circulan por las líneas autorizadas, abonando a los concesionarios una compensación a justa tasación de peritos.

Tales son a grandes rasgos las características de este proyecto de ley que inicia entre nosotros la política de coordinación de los diversos medios de transportes. A excepción del inciso que introduce la acción del Ministerio como árbitro de dificultades que tal vez habría conveniencia en zanjar por otras oficinas, y del que hace extensiva esta ley a las empresas chicas, en recorridos con tráfico escaso en que valdría la pena de conceder mayor liberalidad, creemos que el proyecto contempla debidamente los intereses de la comunidad, propendiendo prácticamente a armonizar estos dos importantes medios de transportes.