

La situación económica de los Ferrocarriles del Estado

POR

RAÚL SIMÓN

(Conferencias dadas en el Instituto, el 3 y 24 de Septiembre de 1920)

(Continuación)

Desgraciadamente, la declaración de la guerra europea y sus consecuencias posteriores han impedido la colocación de dicho empréstito. La disminución de los transportes en los primeros años de la guerra permitió a los ferrocarriles hacer un regular servicio en los años 1914, 1915 y 1916. El año 1917 el tráfico superaba al correspondiente al año 1913 y la insuficiencia del equipo y las instalaciones volvió de nuevo a presentarse. El cuadro que copiamos a continuación comprobará lo que decimos. En él se indican las toneladas kilómetro, transportadas en 1913 y en los años siguientes y el tonelaje de carros disponibles.

El examen de las cifras de este cuadro bastará para comprobar que jamás la Empresa se ha encontrado en peores condiciones materiales que en los años de 1917 y siguientes.

Años	Millones de toneladas kilómetros transpor- tadas	Tonelaje total de carros disponibles	Tonelaje disponible por millón de toneladas kilómetros movilizadas
1913.....	980,5	121,140	123,5
1914.....	782,3	117,951	150,5
1915.....	783,2	116,381	148,5
1916.....	876,1	115,808	132,2
1917.....	1 033,8	117,291	113,3

A mediados del año 1918 el señor Trucco se hizo cargo de la Dirección General y el día 20 de Enero de 1919 presentó al Gobierno un nuevo Plan de Obras y Adquisiciones Extraordinarias para llevar a cabo en un período de ocho años con un costo total de \$ 129 000 000 en la hipótesis de un cambio medio de 10 d. En la nota con que el señor Trucco acompañaba dicho plan decía, textualmente:

«El incremento progresivo que arroja la estadística revela, pues, que en siete años más el transporte que deben efectuar nuestros ferrocarriles puede ser más del doble que el actual.

«Con este solo dato, aún suponiendo que hoy día se contara con todos los elementos que se requieren para hacer un servicio correcto, podrá el señor Ministro prever las gravísimas dificultades y protestas que sobrevendrán en tres o cuatro años más si esos elementos no se aumentaran.

«Y juzgue el señor Ministro a qué extremo llegará esa situación si se considera que hoy, como hace muchísimos años, los medios e instalaciones de la Empresa son absolutamente deficientes y anticuados.

«Creo de mi deber presentar este grave problema en su desnudez para procurar evitar al país los enormes daños de un servicio de ferrocarriles que puede entorpecer y comprometer muy seriamente el desarrollo de sus industrias....»

Por desgracia las previsiones del señor Trucco están realizándose plenamente. La Empresa de los Ferrocarriles se encuentra ante una escasez tal de elementos de transporte que no desea nuevos incrementos en el tráfico. Esto, que comercialmente es un absurdo, se justifica por el trabajo excesivo del equipo disponible. Se sabe que existen límites prudenciales para el recorrido anual de las locomotoras, coches y wagones, límites, más allá de los cuales no es conveniente pasar sin originar desgastes excesivos que acarrearían la destrucción del equipo a corto plazo.

El cuadro de la página siguiente indica el trabajo de los wagones de la Red Central comparado con el correspondiente a otros ferrocarriles.

Este cuadro indica claramente que nuestros ferrocarriles están escasamente dotados, que los carros tienen recorridos excesivos y que la utilización del equipo corresponde a la de los mejores ferrocarriles extranjeros.

Debemos todavía tomar en cuenta que nuestro material rodante es, en gran parte, anticuado, heterogéneo, sin frenos, con un sistema de enganche inconveniente, sin instalaciones ni maestranzas adecuadas, etc., etc.

FERROCARRILES	Años	Recorrido medio anual de los carros en kilómetros	Toneladas kilómetros movilizadas por cada tonelada de carro	Utilización media anual	Toneladas de carro por millón de tons. km. movilizadas
Chile Red Central.....	1919	18 867	7 925	45,4%	126
Southern Ry Co. E. U...	1913	14 300	4 190	29,3	239
Suiza.....	1913	11 447	3 343	29,2	299
Alemania.....	1911	17 000	7 225	42,5	138
Austria Hungría.....	1911	19 400	8 478	43,7	125
Luxemburgo, Holanda .	1911	16 600	7 387	44,5	143
Rep. Argentina.....	1909	14 630	4 587	30,1	218
“ “	1913	14 106		30 a 35	

En resumen, el recorrido medio del equipo, su trabajo y su utilización han alcanzado entre nosotros valores más altos que los generalmente admitidos para una buena explotación en ferrocarriles mejor organizados y dotados que los nuestros.

No se pueda desconocer entonces que nuestros ferrocarriles están bien administrados en todo cuanto al servicio de transporte se refiere.

Creemos, en consecuencia, que la causa predominante del mal servicio o, mejor dicho, de la insuficiencia del servicio, está en el déficit acumulado de los elementos de transporte.

C.—CAUSAS DERIVADAS DE LA POLITICA FERROVIARIA DEL ESTADO.

Nuestros ferrocarriles tuvieron en sus primeros años un desarrollo libre. Su construcción tendía a servir los intereses locales y sus fines no eran otros que la obtención de utilidades inmediatas. Por lo demás, no era posible en esos tiempos llevar a cabo una política ferroviaria definida y general.

Sólo en 1884, por medio de la Ley Orgánica de los Ferrocarriles del Estado, se reunieron bajo una sola administración las Superintendencias aisladas de los ferrocarriles comprendidos entre Valparaíso y Talcahuano. En esa fecha los Ferrocarriles del Estado sumaban 950 kilómetros y los particulares 1 254 kilómetros.

A partir de entonces puede señalarse una política ferroviaria determinada por parte del Estado. Ella no podía ser otra que la construcción de una vía a lo largo del Valle Central, la cual, provista de ramales transversales hacia la costa y la cordillera de Los Andes, debía establecer la cohesión administrativa, cultural y comercial en todo el territorio.

Esta vía fué, indudablemente, comercial en sus comienzos, mientras sólo se extendió por aquellas regiones cuya población y producción habían alcanzado desde antiguo cierto desarrollo. El año 1884 la Red ferroviaria del Estado se extendía entre los puertos de Valparaíso y Talcahuano, cuyas respectivas zonas de atracción determinaban los límites norte y sur de la región agrícola del país.

La construcción, en seguida, de la línea central del Bío-Bío al sur señala el comienzo de la política de expansión ferroviaria del Estado. Tomada en las zonas minera y salitrera la iniciativa ferroviaria por los particulares, al Estado correspondió la construcción de los ferrocarriles de la zona de los bosques. Los particulares construyeron sólo cuando tenían seguridad de obtener utilidades inmediatas. El Estado, en cambio, ha construido sus ferrocarriles teniendo en vista, no la rentabilidad de éstos, sino el porvenir económico y extratético de la nación.

Dentro de la libre competencia ferroviaria existente entre el Estado y los particulares, puede suponerse fácilmente que estos últimos tomarán la delantera en la construcción de aquellos ferrocarriles que aseguren rentabilidad desde el primer momento.

Así, casi todos los ferrocarriles comerciales de las zonas minera y salitrera han sido de iniciativa particular. Aún más, los dos únicos ferrocarriles comerciales de la zona agrícola, el de Santiago a Valparaíso y el de Santiago a Talca, fueron iniciados por particulares.

Al Estado ha correspondido, pues, la construcción de los ferrocarriles culturales y extratéticos y la compra de los ferrocarriles particulares que dejaron de ser comerciales por la ruina de las industrias que les proporcionaban el transporte. Así, cuando se produjo la crisis de la explotación minera, el Estado hubo de adquirir sucesivamente los ferrocarriles de Chañaral, en 1888; de Coquimbo a la Serena y Ovalle en 1895; de Ovalle a Tongoy, en 1901; y de Caldera a Copiapó en 1911.

Posteriormente, en 1913, este grupo de ferrocarriles, junto con los de Huasco a Vallenar y de los Vilos a Salamanca, han sido reunidos bajo una sola explotación por medio de la entrega al tráfico del primer tramo del Ferrocarril Longitudinal. Este sistema ferroviario, que comprende las líneas entre la Calera y Pueblo Hundi-do (1), forma la Red Norte de los Ferrocarriles del Estado, la cual, desde 1917, es administrada junto con la Red Sur (2) según la Ley número 2 845 de 26 de Enero de 1914.

(1) El 31 de Diciembre de 1917 la extensión de las líneas de la Red Norte era de 1 726,757 kilómetros de vías de circulación.

(2) En la misma fecha las líneas de la Red Sur sumaban 2 743 215 kilómetros de vías de circulación.

Dicha ley establece terminantemente que los gastos se costeen con las entradas. Tal disposición puede ser perfecta y lógicamente aplicable a ferrocarriles comerciales, pero no a ferrocarriles extratéticos o proteccionistas como son los que constituyen la Red Norte, por más que sus tarifas sean mucho más subidas que las que corresponden a la Red Sur, la explotación ha producido todos los años un fuerte déficit. La comparación comercial entre las dos redes puede hacerse según los datos siguientes, referidos al año 1917, que corresponde a la última memoria presentada por la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado al Ministerio respectivo:

1917.—KILOMETRAJE Y TRAFICO DE LAS REDES NORTE Y SUR.

Redes	Kilometraje	(1) Unidades de tráfico movilizadas	Unidades de tráfico por km. de vía
Norte.....	1 726,7	65,7 millones	38 mil
Sur.....	2 743,2	1 634,5 millones	595 "
Norte y Sur.....	4 449,9	1 700,2 millones	385 mil

Desde luego, se observa el tráfico casi nulo de la Red Norte en comparación con la Red Sur. La explotación conjunta de ambas redes ha debido producir, naturalmente, un desequilibrio en las finanzas de la Red Sur. Así, el presupuesto de la Empresa para 1920 indicaba respecto de la Red norte:

Entradas probables.....	\$ 8 580 250
Gastos ordinarios de explotación.....	16 461 694
Gastos extraordinarios.....	13 800 000

Para compensar el déficit de explotación no ha sido posible proponer un alza de tarifas en la Red Norte ya que las existentes son bastante subidas. El déficit ha debido sumarse entonces a los gastos de la Red Sur, con lo cual el presupuesto de las redes Sur y Norte señalaba para 1920 un déficit total de explotación de 37 184 789 pesos moneda corriente de 11,25 peniques.

Para saldar este déficit, como todos los anteriores y los que puedan sobreve-

(1) Suma de las toneladas-kilómetros de carga, de las toneladas-kilómetros de equipaje y de los pasajeros-kilómetros.

nir, no ha sido ni será posible pensar en economías que sólo traerían un empeoramiento del servicio. La compensación para los aumentos justificados de gastos debe buscarse en un aumento proporcional de las entradas. Ello se consigue, como medida inmediata, con un alza de tarifas y, como medida definitiva, con un aumento en el tráfico.

Las alzas de tarifas solo son recomendables hasta donde no sean prohibitivas para el desarrollo de la producción y del comercio. Es difícil fijar este límite. Pero puede determinarse una regular aproximación en las tarifas de carga tomando por base el precio de venta del artículo transportado y estableciendo una tarifa en proporción (1). Este procedimiento es usado en los Ferrocarriles del Estado para establecer las categorías de la carga. Pero, como ya lo hicimos notar en el primer capítulo de este estudio, la variación de las tarifas no ha sido proporcional a la variación del valor de los artículos transportados. Así, el alza en 1920 de 50% en las tarifas de transporte de animales ha venido a significar sólo un encarecimiento de 1½ centavo por kilogramo de carne en un transporte de 1 000 kilómetros, y de menos de la quinta parte de un centavo para un transporte de 25 kilómetros. Esto puede comprobar la influencia casi nula de las tarifas en el precio de venta de los artículos, en comparación de las otras causas que producen las fluctuaciones del mercado.

Por muy proteccionistas que sean los ferrocarriles, no deben ellos explotarse en forma que dejen pérdidas. Y si acaso el tráfico no basta para costear la explotación, aún con tarifas altas, quiere decir, sencillamente, que la construcción de ese ferrocarril no debió efectuarse.

Respecto de la Red Central Sur de los Ferrocarriles del Estado puede decirse que hasta hoy día ha sido explotada con tarifas bajas. Es este un error económico, por cuanto las tarifas bajas aprovechan sólo a cierto número de personas y, en cambio, las pérdidas en la explotación son pagadas por toda la nación.

En realidad, el Estado ha protegido a los beneficiados con sus ferrocarriles a costa de las mismas finanzas ferroviarias.

Aún más, los Ferrocarriles del Estado, por su situación geográfica en el país y la extensión de su red, son menos comerciales que los ferrocarriles particulares. Sin embargo, estos últimos han sido protegidos en sus tarifas.

Los ferrocarriles particulares, con un menor kilometraje, han dispuesto de mayor tráfico que los Ferrocarriles del Estado. Esto queda de manifiesto a la vista

(1) En el proyecto de presupuesto de la Empresa para 1910 se estableció un aumento de 50% para transporte de animales. Este aumento alteraba el precio de venta de la carne en 0,15% para un transporte de 25 kilómetros y en 1,7% para un transporte de 1 000 kilómetros.

del cuadro siguiente, cuyos datos han sido tomados del último Boletín de Comunicaciones de la Oficina Central de Estadística:

KILOMETRAJE Y CARGA MOVILIZADA POR LOS FERROCARRILES

Año	FF. CC. particulares (1)		FF. CC. del Estado (2)	
	Kilometraje	Carga T.	Kilometraje	Carga T.
1913.....	3 060	5 719 155	4 295	5 073 656
1914.....	3 075	4 669 773	4 359	3 673 121
1915.....	3 093	4 009 608	4 409	4 155 248
1916.....	3 099	5 831 429	4 565	4 756 018
1917.....	3 918	5 690 897	4 565	5 300 601
1918.....	3 945	8 995 987	4 565	6 502 250

Los datos de este cuadro pueden reunirse en las toneladas movilizadas por kilómetro de vía:

CARGA MOVILIZADA POR KILOMETRO DE VIA

Año	Ferrocarriles particulares	Ferrocarrile del Estado
1913.....	1 870 toneladas km.	1 180 toneladas km.
1914.....	1 520 »	845 »
1915.....	1 290 »	945 »
1916.....	1 890 »	1 040 »
1917.....	1 450 »	1 160 »
1918.....	2 280 »	1 420 »

(1) Entre los ferrocarriles particulares se cuenta a partir de 1917, a The Chilean Northern Railway.

(2) Entre los ferrocarriles del Estado se cuenta además de las redes centrales norte y sur, los ferrocarriles de Arica a La Paz y Puente Alto al Volcán.

Estas cifras ponen de manifiesto la superioridad comercial de los ferrocarriles particulares respecto de los ferrocarriles del Estado. Por lo demás, ellas no hacen más que comprobar lo que afirmábamos al principio.

Lógicamente, si los ferrocarriles particulares son más comerciales que los del Estado, deberían explotarse con tarifas más bajas que estos últimos. Sin embargo, sus tarifas les permiten obtener una entrada media por pasajero-kilómetro y tonelada kilómetro muy superior a la percibida en la red Sur de los Ferrocarriles del Estado.

El cuadro siguiente, referido al año 1918, da cifras comparativas a este respecto.

FERROCARRIL	ENTRADA MEDIA	
	Por P. km. en centavos m. c. de 11,25 peniques	Por T. km. en centavos m. c. de 11,25 peniques
Red Central Sur.....	4,77	6,36
Taltal.....	7,35	16,85
Ferrocarril de Arica a La Paz.....	9,80	13,00
Aguas Blancas.....	6,87	15,20
Salitrero de Tarapacá.....	4,51	13,48
Longitudinal Norte (Ch. N. Ry.).....	7,20	13,50
Red Central Norte.....	9,80	15,35
Antofagasta a Bolivia.....	7,27	9,50
Arauco.....	7,83	7,40

Demás estará agregar que si la Red Sur hubiese dispuesto de cualquiera de las entradas medias de estos ferrocarriles particulares su situación económica habría sido de un perpétuo superávit. Y esto sólo hubiese bastado para que nadie se atreviese a discutir la bondad de su administración.

En efecto, tomando en cuenta las tarifas de dichos ferrocarriles posteriores a 1918, y suponiendo que la empresa pudiera elevar en la Red Sur su entrada media por pasajero kilómetro y tonelada kilómetro hasta los valores percibidos por dichos ferrocarriles, el déficit de 37,2 millones que se calculaba para 1920 se convertiría en los superávits que indica el cuadro siguiente:

CON LA ENTRADA MEDIA DEL FERROCARRIL QUE SE INDICA	ENTRADA QUE SE OBTENDRIA		El déficit previsto para 1920 se con- vertiría en un superávit de
	Por pasajeros millones de pesos m. c.	Por carga, en millones de pesos m. c.	
Ferrocarriles de Taltal.....	62,6	204,0	151,4
Ferrocarril de Arica a La Paz.....	91,0	171,5	147,3
Aguas Blancas.....	58,5	184,0	127,3
Red Central Norte.....	75,8	169,0	129,6
Salitrero Tarapacá.....	40,2	170,5	95,5
Longitudinal N. (Ch. N. Ry).....	55,8	148,0	89,1
Antofagasta a Bolivia.....	62,0	120,0	66,8
Arauco.....	60,6	97,8	43,2

(1)

Este cuadro explica claramente la razón por la cual los ferrocarriles particulares, con un capital total invertido de \$ 215 176 229 oro de 18 d., dejaron en 1917 una utilidad neta de \$ 20 076 179 oro de 18 d.

El capital invertido el mismo año en todos los ferrocarriles del Estado: Red Central Sur, Red Central Norte, Arica a la Paz y Puente Alto al Volcán, era de \$ 384 740 653 oro de 18 d. La utilidad obtenida fué de \$ 1 061 502 oro de 18 d. en 1917. Al año siguiente la pérdida en los Ferrocarriles del Estado alcanzó a la cantidad de \$ 9 124 365 y la ganancia en los ferrocarriles particulares a 13 359 115 oro (2).

Sin entrar a discutir la bondad de las respectivas administraciones, basta observar, como lo demuestran los datos que hemos citado, que sería suficiente igualar las condiciones de los ferrocarriles del Estado a las de los Ferrocarriles particulares para que los primeros dejaran utilidades que pasarían de 40 millones al año, tomando por base el ferrocarril de Arauco, y de 150 millones al año, tomando por base el ferrocarril de Taltal.

Se vé, entonces, que si la calidad de la administración de los ferrocarriles

(1) Los datos de estos cuadros han sido tomados de la nota dirigida al Ministerio de Ferrocarriles con que el actual Director de la Empresa acompañaba al Presupuesto de Entradas y Gastos en 1920.

(2) Datos del último boletín de «Comunicaciones» de la Of. Central de Estadística. Respecto a la ganancia de los F.F.C.C. Particulares en 1918 faltan las cifras del F. C. de Iquique a Pisagua, cuyas utilidades el año anterior pasaron de cinco millones de pesos oro

del Estado ha podido influir en su crisis económica, ello no ha sido en el grado que corresponde a las otras causas. En todo caso, y supuesta una mala administración, su influencia hubiera pasado inadvertida si los ferrocarriles del Estado se hubiesen encontrado en condiciones análogas a las de los ferrocarriles particulares.

* *

D.—CAUSAS DERIVADAS DE LA POLITICA PORTUARIA DEL ESTADO

Un conjunto de líneas ferroviarias de la amplitud de las Redes del Estado no podría estudiarse, en su aspecto financiero, sin tomar en cuenta los problemas económicos generales del país.

En capítulos anteriores hemos estudiado la influencia del régimen monetario en las tarifas ferroviarias y el efecto de la extensión y ubicación de las líneas en la intensidad del tráfico.

Trataremos ahora de la política portuaria del Estado y de su relación con los problemas de transporte.

* *

Ningún país del mundo presenta, como Chile, mejores condiciones para desarrollar el tráfico marítimo (1). Basta observar por un momento la relación entre el largo y el ancho de su superficie para comprender que el mar debería ser la vía natural de los transportes. Sin embargo, ello no sucede y, entre varias, son estas las razones principales:

- 1.º La falta de puertos.
- 2.º La falta de protección a la Marina Mercante Nacional.
- 3.º La competencia ferroviaria.

Estas tres causas pueden resumirse en la falta de una política de «viabilidad» que abarque todos los problemas de transporte. En efecto, los caminos, los ferrocarriles y los puertos no pueden construirse aisladamente sin formar parte de una política de conjunto.

Los caminos preceden a la construcción de los ferrocarriles y les suministran en seguida su tráfico interior. Los puertos son los terminales de los ferrocarriles y las

(1) Los países isleños como Gran Bretaña y Japón, están en especiales condiciones para desarrollar su comercio marítimo internacional. Pero su tráfico de cabotaje no puede competir con el tráfico terrestre, ya que el primero recorre el perímetro de la superficie el país y del segundo diagonales.

verdaderas puertas de entrada y salida de su tráfico exterior. Así, los caminos, los ferrocarriles y los puertos desempeñan funciones económicas combinadas y recíprocas.

Entre nosotros, la falta de una política de apreciación conjunta de los distintos problemas de transporte ha causado la ruina sucesiva de los caminos, los ferrocarriles y puertos.

Primero tuvimos caminos y una Marina Mercante floreciente. Más tarde, con la construcción del ferrocarril central y sus ramales transversales, se arruinaron los caminos, se despoblaron los puertos y las naves nacionales perdieron su transporte. El tonelaje de nuestra marina mercante en 1913 fué inferior al correspondiente al año 1866. El transporte de cabotaje efectuado en 1915 alcanzó a 1 498 309 toneladas, siendo este año de participación máxima de la marina nacional, ya que en 1915 fué mínimo el movimiento de naves extranjeras (1).

Esta cifra resulta realmente insignificante en comparación de las movilizaciones efectuadas por nuestros ferrocarriles. Así, el total transportado en las líneas del Estado y particulares alcanzó a 15 498 237 toneladas en 1918. Como se vé, no hay comparación posible entre los transportes marítimos de cabotaje y los terrestres. Esta enorme inferioridad de las cifras de nuestro comercio de cabotaje es provocada por las causas que ya hemos enunciado. La falta de puertos, la falta de protección a nuestra marina nacional y el bajo nivel de las tarifas ferroviarias, han hecho que los ramales transversales del sistema ferroviario del Estado produjeran un efecto enteramente contrario al objetivo que se tuvo en vista para su construcción. La carga, en vez de salir por los ramales a los puertos, venía por los ramales a la línea central para dirigirse a los centros de consumo haciendo recorridos de hasta 1 000 y más kilómetros.

El efecto de este fenómeno en la Red Sur ha sido el de provocar la concentración del tráfico I y II zonas, obligando a la dirección de la Empresa, en vista de la posible saturación de las líneas, a ejecutar una vía y a proyectar la electrificación de esas secciones.

Por otra parte, esa falta de tráfico marítimo, acentuada por la guerra, ha dejado la producción, la industria y el comercio del país a merced de los solos transportes ferroviarios, sujetos siempre al peligro de una forzada interrupción por causa de accidentes en la vía o por huelgas ferroviarias o carboneras.

Entrando ahora al detalle de las causas de la ruina de la marina mercante nacional, sólo nos detendremos a comentar lo que se refiere a la política portuaria,

(1) El tonelaje de nuestra marina mercante alcanzaba a 68 218. Toneladas en el año 1866, 65 032 toneladas en el año 1913 y 69 963 toneladas a principio de 1919

ya que las leyes de protección a la marina mercante, recientemente despachadas (1) y las probables alzas de tarifas ferroviarias eliminarán dos de las causas principales que impedían el desarrollo de nuestro tráfico marítimo.

**

El senador señor Elicodoro Yáñez, al proponer las leyes de protección a la marina mercante nacional, hacía ver que los gastos de embarque y desembarque «pesaban como una lápida» sobre el tráfico marítimo. En efecto, la falta de abrigo, atracaderos y utilería de nuestros puertos recarga de tal manera los gastos de carguío que ellos, por sí solos, alejan actualmente toda posibilidad de competencia con el transporte ferroviario.

Según el proyecto de mejoramiento del Puerto de Antofagasta, los gastos por derechos, carguío, almacenaje, etc., ascenderán al máximo de \$ 1,57 oro por tonelada movilizada. El promedio de esos gastos, antes de las obras de mejoramiento, era en 1915 de \$ 4,60 oro por tonelada cargada y descargada. Al abaratamiento de los gastos es preciso agregar todavía la seguridad de las naves dentro de las obras de abrigo y la rapidez en su carga y descarga.

La necesidad de un mejoramiento general de nuestros puertos ha sido reconocida por el Congreso en la ley del 7 de Septiembre de 1910. Dicha ley, y un decreto ampliatorio posterior, encomendaron a la Comisión de Puertos la confección de un programa general de obras portuarias y la realización de los estudios consiguientes.

La Comisión, después de un detenido estudio, llegó a clasificar nuestros puertos en tres grupos, atendiendo a su orden de importancia y urgencia de ejecución (2).

a) Puertos de penetración sudamericana que dan o darán término a un ferrocarril trasandino.

VALPARAISO (en ejecución)

ANTOFAGASTA (en ejecución)

ARICA

TALCAHUANO

(1) La ley despachada por el Congreso, a propuesta del senador E. Yáñez, reserva, a partir de 1927, el comercio de cabotaje a las naves nacionales.

(2) El programa de la Comisión se publicó en la Memoria Justificativa del mejoramiento del puerto de Antofagasta.

LEBU
VALDIVIA

A estos se agregarán cuando se construyan los respectivos trasandinos:

CALDERA y
LLICO

b) Puertos de comercio internacional que no alcanzan al carácter de puertos de penetración:

IQUIQUE
COQUIMBO
PUNTA ARENAS.

c) Puertos de cabotaje:

TALTAL	LOS VILOS
CHAÑARAL	SAN ANTONIO (en conclusión)
CALDERA	CONSTITUCION
CARRIZAL	TOME
HUASCO	PUERTO SAAVEDRA

La Comisión se ha basado para la clasificación de estos puertos en el valor de su comercio, la importancia de su tráfico marítimo y comercial y, finalmente, en sus zonas naturales de atracción.

La zona de atracción de los puertos de penetración sudamericana alcanza a las provincias andinas de Bolivia y Argentina, zona que se hará efectiva con la explotación de los ferrocarriles trasandinos que terminan o terminarán en dichos puertos. Tales zonas han sido naturalmente ampliadas con la entrega al tráfico del canal de Panamá. (1)

La zona de atracción para el comercio internacional de los puertos de primera y segunda clase queda determinada por el equilibrio de las distancias y tarifas ferroviarias entre uno y otro puerto.

(1) Valparaíso queda, por la vía del Canal, a 8 400 kilómetros de Nueva York y Buenos Aires por la vía del Atlántico, a 10 000 kilómetros.

En cuanto a los puertos de cabotaje, ellos dependerán de los ramales transversales de nuestro sistema ferroviario.

••

Es indudable que la realización de este programa requiere también el desarrollo de una política ferroviaria que haga efectivas las zonas de atracción teóricas determinadas por cada puerto.

En el caso especial de Valparaíso, su zona de atracción trasandina debería llegar, teóricamente, hasta más allá de la ciudad de Mendoza. En realidad, tal cosa no sucede. Si bien el punto que iguala las distancias ferroviarias virtuales a Valparaíso y Buenos Aires queda al este de Mendoza, en cambio las tarifas de transporte de Mendoza a Valparaíso son mucho más subidas que las de Mendoza a Buenos Aires.

Por otra parte, no hay tampoco una sola trocha desde Mendoza a Valparaíso. Para solucionar esta última dificultad el señor Francisco Mardones ha propuesto que, una vez construida la vía de Santiago a Valparaíso por Casablanca, se cambie a 1,00 metro la trocha de la línea actual y del ramal de los Andes. Con esta práctica y sencilla solución los trenes trasandinos terminarían su recorrido, sin trasbordo, en Santiago o Valparaíso. Además llegarían hasta Valparaíso y Santiago los trenes de la Red Norte, con lo cual se obtendría una separación efectiva y lógica entre las Redes Norte y Sur de los FF. CC. del Estado.

(Concluirá).
