
ANALES
DEL
INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

OFICINA:

Calle de San Martín N.º 352 -- Casilla 487 -- Teléfono 3100

COMISIÓN DE REDACCIÓN

DON LEONARDO LIRA

• RAÚL SIMÓN

DON LUIS MATE DE LUNA

• JORGE ALESSANDRI

DON WALTER MÜLLER

SECCION EDITORIAL

TARIFAS FERROVIARIAS Y MARITIMAS

EXPEDICIONES CON GUIA UNICA

Una defensa contra el ferrocarril de Salta.

Hace algún tiempo --respondiendo a una nota de la Sociedad de Fomento Fabril relativa a la necesidad de disponer los medios de defender nuestra producción agrícola de la posible competencia argentina que crearía el ferrocarril de Salta a Antofagasta-- el Director General de los Ferrocarriles del Estado, ingeniero señor Rodolfo Jaramillo, hacía notar el encarecimiento de los fletes que lógicamente se produce por la falta de combinación entre los transportes marítimos y ferroviarios y los embarques y desembarques en cada puerto.

El Director General proponía--para reducir los gastos y facilitar los transportes agrícolas del centro del país al mercado salitrero-- el sistema de los "fletes combinados con guía única". Y llegaba a solicitar, para realizar inmediatamente este objetivo, un acuerdo entre las Compañías navieras, las administraciones de puertos y la Dirección de los ferrocarriles.

Desgraciadamente, esta interesante iniciativa no ha sido secundada y aún pensamos que no se le ha atribuido la importancia que merece ni la trascendencia que ella significa.

La configuración geográfica del país, la repartición de su población, la distan-

cia entre las diferentes zonas de producción y de consumo, obligan de hecho a difíciles transportes en el sentido de Sur a Norte. Naturalmente, por razón de las facilidades económicas que ofrece el tráfico marítimo, y por las dificultades propias del trazado en la Red Norte del Estado y Longitudinal Norte, el transporte agrícola desde el Sur del país hasta la pampa salitrera debe, necesariamente, efectuarse por combinación del flete ferroviario y el marítimo.

Hasta hoy el transporte se ha efectuado en esa forma, con embarques en Valparaíso, Talcahuano y Puerto Montt. Pero los productores han debido entenderse en cada caso con el ferrocarril, el puerto de embarque, la compañía naviera, el puerto de desembarque, y, por último, el ferrocarril de acceso al punto de consumo. Esta serie de operaciones, efectuadas en forma aislada e independiente, ocasiona una considerable pérdida de dinero y tiempo, pérdida que se traduce en mayores fletes sin una elevación del precio de venta de los productos transportados y, por consiguiente, en un nuevo margen que se ofrecerá a la competencia de los productos argentinos llegados por el ferrocarril de Salta.

El «flete combinado con guía única,» significa al productor una considerable economía. Algunos países—como Alemania—han hecho de estos fletes un medio de facilitar la exportación. Así, antes de la guerra, el Imperio tenía establecidas las “Tarifas soldadas de hierro y mar”. En esa forma, Alemania, que poseía una flota comercial hábilmente organizada, logró vincular los fletes ferroviarios a los marítimos, combinándolos todavía con tarifas especiales, de tal modo que ellos resultaron un complemento de las aduanas, es decir, dificultaban la importación y favorecían la exportación y el cabotaje.

Este complemento de la función económica aduanera por medio de la tarifa ferroviaria, o sea la “tarifa soldada de hierro y mar” es uno de los secretos de la grandeza industrial de Alemania. Podía el Imperio conceder liberales tratados aduaneros, pero estaban sus tarifas ferroviarias para impedir o dificultar la internación de mercaderías o productos que constituyesen un perjuicio para las industrias de Alemania. Pues bien, esta función económica de los ferrocarriles—practicable enteramente en un país en que las vías de transporte sean todas nacionales—empieza a comprenderse en la República Argentina.

La Red Ferroviaria del Estado Argentino se constituye principalmente por el Central Norte Argentino, sistema que, por la vía de La Quiaca a Tupiza, trata de absorber el tráfico boliviano, y que, por la vía de Salta a Antofagasta, busca el medio principal de crear en Chile un mercado agrícola a las provincias del Noreste argentino.

El tramo argentino del ferrocarril de Salta a Antofagasta es en realidad, sólo un ramal extremo de la Red del Estado. Desarrollando la red ferroviaria su función económica, poco importará que ese ramal a Chile se explote con tarifas bajas. Las pérdidas si las hay, quedarán disimuladas en la explotación conjunta de la extensa Red del Estado.

En cambio, el tramo chileno del ferrocarril de Salta será una línea aislada, sin que pertenezca a un sistema ferroviario del Estado que le permita efectuar una presión económica en un sentido determinado. Por otra parte, existe ya un convenio firmado entre los dos Gobiernos que impone indirectamente tarifas bajas, cuando lo que a nosotros nos interesa es, precisamente, imponer tarifas altas desde la frontera hasta la pampa.

Hablamos, naturalmente, desde el punto de vista de los intereses agrícolas del centro y Sur. Pero, desde el punto de vista del Norte del Chile—y quien sabe si de la economía general del país—el ferrocarril de Salta resulta necesario para la reducción del costo de la vida en la pampa salitrera. En todo caso, el ferrocarril tendrá que hacerse. Y, para cualquier punto de vista que se considere, el abaratamiento de los fletes chilenos a los centros salitreros constituye después de las aduanas— la principal defensa de nuestra producción agrícola.

Las tarifas combinadas de flete marítimo y ferroviario son el mejor medio de reducir los costos de transporte. Y por eso lamentamos que las iniciativas practicadas en ese sentido por la Dirección General de los Ferrocarriles no hayan sido secundadas por las administraciones de puertos y las Compañías de cabotaje.

R. SIMÓN.

