

## Movilización efectuada por los Ferrocarriles del Estado en relación con su material rodante

(Comentarios a dos artículos)

En el Boletín del Instituto, (N.º 10/11) de 1945, bajo los títulos "Movilización efectuada por los FF. CC. en relación con su material rodante" (Ingenieros señores F. Palma y A. de la Carrera) y "Coordinación de Transporte" (Ingeniero señor O. Contador), se tratan materias en que tuve alguna experiencia durante cerca de 20 años, como jefe de Explotación Comercial de los FF. CC. del Estado.

Con este motivo, deseo referirme a algunos de los puntos tratados en ambos artículos. En primer lugar quiero, a modo de fe de erratas, puntualizar la cita que el señor Contador hace de una publicación efectuada por mí en 1938 sobre Coordinación de Transporte. Ella corresponde a deducciones del relator del tema "Efectos de la crisis mundial y de la competencia automóvil sobre la situación de los FF. CC." para un determinado grupo de FF. CC. presentado al Congreso Internacional de FF. CC. en 1937. Debo agregar en seguida dos errores u omisiones de esta cita que altera su significado: en el antepenúltimo párrafo se dice "no responde solamente", debe decir "no reposan solamente". En el último párrafo falta la frase "y que vive del excedente de las líneas principales."

En el artículo de los señores Palma y de la Carrera, ellos deducen de los cuadros que en él insertan que, a partir de 1937 se inicia en los FF. CC. del Estado una disminución de la mercadería transportada y un aumento de la distancia de transporte; de ello deducen que la disminución anotada representa el tráfico absorbido por la competencia (el camión).

Reafirman esta tesis con el hecho de que a partir de 1942 vuelve a observarse un aumento en la movilización que corresponde al período de restricción del tráfico caminero, ocasionado por la falta de gasolina.

Esta afirmación es, a mi juicio, demasiado categórica y, analizada desde el punto de vista comercial, no tiene la gravedad que se le supone.

En efecto, en el folleto publicado por mí en 1938 y que ya he recordado, analizo la movilización de carga de la Red Sur de los FF. CC., entre los años 1917 y 1937, años en que pudo desarrollarse una competencia libre entre FF. CC. y camiones, por la abundancia de estos últimos vehículos y de gasolina. En este período la competencia era importante en dinero, tanto por el tonelaje movilizado como por la cantidad y calidad de la mercadería transportada (fletes altos) y por la disminución de entradas ocasionada por las rebajas de tarifas que hubo que acordar para conservar determinado tráfico. Pero el tonelaje total atribuido al camión era en realidad aun pequeño en relación al volumen total de la carga movilizada por el F. C.

No hay razón para presumir que esta competencia haya aumentado en forma extraordinaria, desde 1938 a la fecha, ya que este período, casi en su totalidad, coin-



cide con la duración de la guerra europea, que trajo como consecuencia inmediata la falta de camiones y sus repuestos y la restricción de la gasolina, que llegó a su período álgido en los años 1943 y 1944.

Dada la gran variedad de artículos que transporta la Empresa de FF. CC. son muchas las causas que influyen en las variaciones anuales de la movilización. Quiero referirme someramente al transporte de carga en la Red Sur que representa más o menos  $\frac{2}{3}$  de las entradas totales de la Empresa. Es frecuente encontrar entre un año y el siguiente diferencias en más o en menos, de 400 a 500 mil toneladas de carga movilizadas. En 1925 disminuyó la movilización en más o menos 400.000 toneladas respecto de 1924; en 1936 aumentó respecto de 1935 en 430.000 toneladas y en 1943 aumentó en 500.000 toneladas respecto de 1942.

Considero que en la Red Sur, que sirve una región eminentemente agrícola, tienen especial importancia las variaciones anuales que se producen según sean las cosechas más o menos abundantes, o según los cambios de cultivos. Cito como ejemplos interesantes las variaciones en el transporte de arroz: 77.000 toneladas en 1942 y 145.000 en 1944 y de vino 177.000 y 220.000 respectivamente.

Como causas accidentales, han tenido especial importancia para alterar fundamentalmente las condiciones de los transportes, el terremoto de Chillán (estadística del año 1939), la guerra Europea (años 1939-44) y las numerosas alzas de tarifas habidas en este período, que traen siempre como consecuencia fuertes restricciones de tráfico, que no pueden apreciarse numéricamente, debido, como he dicho, a los múltiples factores que contribuyen a variar el tonelaje movilizad

Como un dato ilustrativo anotaré que, en materia de carga, hubo alzas importantes de tarifas en 1937 y 1938, una de 25% a mediados de 1944, una de 25% en 1940, una de 26-50% en 1942 y una de 25-100% en 1943, alzas que se han aplicado sobre los valores ya alzados en años anteriores.

Si consideramos el período 1942-1944, vemos que la movilización ha aumentado aproximadamente en 500.000 toneladas. De este aumento, 270.000 toneladas corresponden a los productos agrícolas y ganaderos cuya distancia media de transporte no ha variado prácticamente. Nótese que estos productos pagan tarifa relativamente baja y no son aquellos que elige de preferencia el camión. Los vinos han tenido en el mismo período un aumento de 43.000 toneladas, a pesar que este transporte fué el más afectado por las alzas de tarifas y que en consecuencia habrá sido el que ha desviado un mayor tonelaje al camión.

Estas variaciones de tráfico demuestran que es aventurado suponer una causa única de disminución en un determinado período en circunstancias que las causas que provocan tales variaciones son muy diversas.

No obstante lo anterior, estimamos que la cesación de hostilidades en la guerra europea, traerá una dura prueba para el F. C. ya que de día en día, se agregarán nuevos elementos que vendrán a intensificar y poner de actualidad la lucha entre FF. CC. y camiones.