

Caminos o Ferrocarriles

CON referencia al artículo publicado en el número de Agosto de los ANALES, con este mismo epígrafe, hemos creído conveniente publicar también el oficio en que el Director del Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, condensa su opinión sobre esta materia.

El referido oficio expresa lo que sigue:

SEÑOR MINISTRO:

Con ocasión de los trabajos consultados en el Plan General de Obras, se ha discutido con el mayor interés, la idea de si en las nuevas vías de transportes por construir debiera darse preferencia a los caminos o a los ferrocarriles.

Tratándose de una cuestión de tanta trascendencia para la economía nacional, el infrascrito creyó necesario hacer un detenido estudio con el objeto principal de precisar las condiciones y puntos de vista que deben tenerse en cuenta para formar juicio acerca de si es más conveniente, en cada caso, la construcción de un camino o de un ferrocarril.

Al efecto, comisionó especialmente al Ingeniero de este Departamento, don Ruperto Echeverría, quien ha presentado el estudio que en original acompaño.

En dicho estudio el señor Echeverría, después de conocer lo que ocurre o ha ocurrido en esta materia en diversos países, estudia las características de esta cuestión en Chile y analiza el precio de

costo de producción del transporte tanto por ferrocarriles como por caminos, y divide el país en dos grupos bien señalados: uno que comprende la zona ya desarrollada en su población y con vías de transporte establecidas, y otro de nuevas zonas no desarrolladas, que comprenden gran parte de las provincias australes de Bío Bío a Puerto Montt. Analiza al mismo tiempo las corrientes del tráfico y las naturalezas de los transportes y aplica los datos así obtenidos a casos concretos.

Las conclusiones de este estudio permiten decir:

1. Que no es conveniente ni posible sentar conclusiones absolutas en una materia tan compleja, porque la variedad de factores en la elección de uno u otro medio de transporte pueden inclinar la solución a uno u otro sistema.

2. Que para el tráfico de puerta a puerta y para mercaderías que paguen alto flete, (equipajes; sobornal; 1.ª a 4.ª clase en la clasificación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, etc.) el transporte mecánico por camino resulta en general más favorable que por ferrocarriles para una distancia que puede llegar hasta el kilometraje que un camión puede hacer de ida y vuelta en el día.

3. Que aún para esos casos la cuestión naturaleza de la carga (grandes pesos o grandes volúmenes) y la cantidad de artículos por transportar, pueden in-

fluir decisivamente para dar preferencia a uno u otro medio.

4. El factor de carga o aprovechamiento de los vehículos en ambos sentidos, es así mismo un factor determinante.

5. Que tratándose de zonas no desarrolladas en que las vías de transportes están por realizarse, la cuestión tonelaje por transportar y las distancias de acarreo entre los centros productores y consumidores representan uno de los factores económicos decisivos. La aplicación de los casos concretos considerados en este estudio a la zona sur, para las distancias de 45 a 80 Km. y movilizaciones anuales de 60 000 a 150 000 toneladas como ocurre en los nuevos ferrocarriles en proyecto de Loncoche a Villarrica, de Cocule a Lago Ranco y de Río Negro a Maullín, manifiesta que a igualdad de condiciones para la economía nacional, podría recomendarse sin reserva el ferrocarril sobre el camino cuando el transporte queda alrededor de 150 000 toneladas y aún para transportes comprendidos alrededor de 100 000 toneladas anuales, resulta más favorable el ferrocarril que el camino, máxime si las zonas de atracción de estas vías son susceptibles, como se presume, de una mayor capacidad de producción futura.

6. Para tonelajes inferiores a 60 000 toneladas, en zonas nuevas, no aparece bien justificado ni un ferrocarril ni un camino definitivo, y debería buscarse la solución en caminos ordinarios, aunque fueran de temporada, solución esta última que puede ser impuesta por las condiciones de clima y de escasez de material adecuado para la construcción del camino, como es el caso en algunas zonas de las provincias del Sur.

Como consecuencia de estas conclusiones, se puede observar que la pavi-

mentación definitiva debería reservarse a los caminos de acceso a las grandes ciudades o entre grandes centros de producción o de consumo, allí donde puede hacerse un tráfico de puerta a puerta, que justifique la inversión del capital que represente la pavimentación.

Las conclusiones del estudio en referencia encuentran por lo demás, una justificación cuando se observa que los coeficientes de tracción por tonelada quedan comprendidos entre 3 y 5 k. en los ferrocarriles contra 15 y 100 K. en los caminos, y que la descentralización en numerosas ciudades de pequeña capacidad (que da elasticidad al transporte por caminos) encarece el trabajo y su rendimiento económico.

Finalmente, para apreciar la conveniencia pública de construir en algunos casos caminos de preferencia a ferrocarriles conviene tener presente que en estos últimos, por su carácter de empresas industriales pueden y deben considerarse como patrimonio de ser utilizado en circunstancias extremas para financiar recursos extraordinarios, lo que no es fácil obtener de los dineros invertidos en los caminos.

Estas observaciones y las conclusiones obtenidas demuestran que la idea, desgraciadamente muy divulgada, de estimar que el camino es preferible al ferrocarril hasta distancias de 100 Km. no puede ser aceptada sino con serias reservas.

Sin duda los intereses ligados al transporte mecánico han influido poderosamente a formar esta opinión.

Dios gue. a US.

(Fdo).—T. SCHMIDT,
Director del Departamento
de Ferrocarriles del Ministerio
de Fomento.