

Algunas consideraciones sobre transportes por ferrocarril y por caminos

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado que explota alrededor de 5.000 kilómetros de vías que se extienden desde la provincia de Atacama hasta la de Chiloé cubriendo toda la zona agrícola e industrial y gran parte de la minera, constituye la organización industrial más importante del país, no solamente por su valor físico, que alcanza a más de 6.800 millones de pesos, de acuerdo con la reciente tasación efectuada por disposición de la ley, sino también por la gran trascendencia que tiene en el desenvolvimiento económico de la nación.

Para confirmar lo dicho basta observar que dentro de la zona servida por ella, existen contadas líneas de propiedad particular y a dicha zona le corresponde el 99,8% de la producción agrícola total del país, el 96% de la industrial y el 50,8% de la minera, de acuerdo con las estadísticas oficiales.

La política seguida en la construcción de caminos y el adelanto alcanzado por los vehículos motorizados en los últimos años, han contribuido a que, de un tiempo a esta parte haya nacido la competencia de los transportes primeramente en la movilización de pasajeros y en seguida en la de la carga, competencia que se ha visto amenguada últimamente por las dificultades para importar máquinas, repuestos y combustibles, con motivo de la guerra mundial, pero que podrá desarrollarse en forma ruinoso para los ferrocarriles del Estado una vez que llegue la hora de la paz, si no se toman medidas adecuadas de coordinación de los transportes en bien de la economía general del país.

Esta competencia, como es de suponerlo, ha tenido su mayor intensidad alrededor de los grandes centros de consumo que son también los que cuentan con los mejores caminos, y ha alcanzado en carga las cifras siguientes, para los años y recorridos que se indican:

En toneladas.

Años	Santiago Valparaíso	Valparaíso Santiago	Santiago San Antonio	San Antonio Santiago
1934.....	5.893	6.010		
1935.....	7.731	9.230		
1936.....	11.640	16.385		
1937.....	14.129	18.675		
1938.....	18.550	22.682		
1939.....	26.797	33.018		
1940.....	34.341	42.590	4.236	28.374
1941.....	28.559	39.447	5.307	36.218
1942..(1).....	17.499	21.658	3.486	24.542
1943.....	11.564	10.179	1.171	5.306
1944 (10 meses).....	9.478	8.970	305	2.520

(1).—El racionamiento de la bencina se inició en el mes de Octubre.

Las cifras anotadas, aunque se aumenten con las correspondientes a otros recorridos de los cuales no se tiene datos, todavía representan una proporción baja respecto del volumen que moviliza la Empresa el que en el año 1943 alcanzó a 7,6 millones de toneladas, pero corresponde a la carga de importación y otra noble que paga buenos fletes y habría alcanzado valores mucho mayores si no se hubiera establecido tarifas especiales con desmedro de sus entradas y abandono de las normas generales de la tarificación.

Para tener una idea de la menor entrada que esta competencia significa, se puede suponer que el tonelaje transportado entre Santiago y Valparaíso, que en 1940 alcanzó a 77 mil toneladas, sea después de la guerra de sólo 100 mil toneladas; de 60 mil toneladas entre Santiago y San Antonio y que corresponde a una categoría media igual a la 4.^a Si se aplica la tarifa vigente respectiva, se llega a una suma próxima a 23 millones de pesos, a la que habría que agregar 5 millones por menor entrada correspondiente a la tarifa única rebajada que se aplica en el primer sector indicado a fin de contrarrestar la competencia.

No se cuenta con estadísticas en cuanto se refiere al transporte de pasajeros, pero, como en el caso de la carga, no es aventurado decir que la proporción que se moviliza por camino es todavía relativamente pequeña con respecto a aquella que lo hace por ferrocarril, alcanzando esta última a 22,6 millones de pasajeros durante el año 1943.

La Empresa de los Ferrocarriles, como industria de propiedad del Estado, está investida de una función pública y, por lo tanto, no se explota con el fin de obtener una rentabilidad de los capitales invertidos, sino con el objeto de contribuir al desarrollo general del país y es así como el Fisco le está entregando periódicamente ramales con escasa intensidad de tráfico o ferrocarriles expropiados que ya han dejado de ser un negocio para sus anteriores propietarios.

No me referiré a las condiciones generales en que le son entregadas estas líneas por ser materia un tanto aparte del problema que nos preocupa, pero sin dejar de advertir de paso que tales condiciones han contribuido a agravar la situación económica y la escasez de elementos de explotación de la Empresa.

La formación de las tarifas de carga, que producen alrededor del 66% de las entradas, se ha basado en dos principios que contemplan primordialmente el interés general de la colectividad, la clasificación ad-valorem de todos los artículos que se transporta y la forma diferencial en cuanto a los recorridos por efectuar.

Según el primero de estos principios, las diversas mercaderías se agrupan de acuerdo con su valor comercial en diez categorías principales, existiendo otras tarifas especiales más bajas, para algunos artículos de escaso valor o cuyo consumo es de interés social fomentar.

Para formarse una idea más concreta de lo que esto significa, se dan a continuación los fletes por cada 100 kilogramos, con las tarifas que empezaron a regir el 1.º de Enero de 1945, para un recorrido de 200 kilómetros que es el que corresponde de Santiago a Valparaíso.

1. ^a C categoría	\$ 62,29	3. ^a categoría	\$ 20,40
1. ^a B "	„ 49,83	4. ^a "	„ 16,32
1. ^a A "	„ 39,87	5. ^a "	„ 13,06
1. ^a "	„ 31,90	6. ^a "	„ 10,45
2. ^a "	„ 25,53	7. ^a "	„ 8,36

Según el principio de la diferenciación, los fletes por unidad de recorrido van disminuyendo a medida que este aumenta, variación que puede observarse en los

fletes, también para 100 kilogramos, que se consignan a continuación para la 5.ª categoría y que se mantiene para todas las demás:

	100 Km.	200 Km.	500 Km.	1.000 Km.
100 kgs. de 5.ª categoría	\$ 8,07	13,06	25,51	39,91

Estas dos características de las tarifas son las que permiten el transporte de artículos de escaso valor como los minerales, materias primas, abonos, etc., y que hagan largos recorridos, sin que el valor de los fletes afecte en forma desproporcionada el precio de ellos, pues ocurre que los fletes de los artículos altamente clasificados por su mayor valor, contribuyen a cubrir los costos de transporte de aquéllos de precio reducido, cuya capacidad de pago de fletes es restringida. Estas circunstancias tienen especial importancia en nuestro territorio debido a su configuración geográfica y a que los principales centros de consumo están concentrados en Santiago y Valparaíso, correspondiendo a la primera de estas ciudades la quinta parte de la población total del país.

En confirmación de lo que se acaba de expresar, se consignan en seguida los precios de una serie de artículos de consumo habitual, los fletes que pagan desde el 1.º de Enero a la distancia media de transporte y los porcentajes que éstos representan respecto de dichos precios. Algunos precios corresponden a los fijados por el Comisariato General de Subsistencias y otros son obtenidos de la "Estadística Chilena".

ARTICULO	Unidad	Distancia media de transporte Km.	Flete a distancia media \$	Precio de venta en Santiago. (1) P. mayor (2) P. menor	Flete respecto precio %
Arroz.....	Kg.	215	0,172	2,80 (2)	6,14
Azúcar	Kg.	218	0,175	3,44 (1)	5,09
Avena	100 Kg.	331	15,53	100,00 (1)	15,53
Calzado.. (Por sobornal)...	Par	232	0,35	166,00 (2)	0,21
Café.....	100 Kg.	382	15,31	379,64 (1)	4,03
Carbón mineral pesado.	Ton.	157	89,04	493,00 (1)	18,06
Carbón de espino.	100 kg.	272	10,68	140,00 (2)	7,63
Cebollas	100 Kg.	244	9,75	100,00 (1)	9,75
Cemento.	Saco de 42,5 Kg.	256	4,62	28,30 (1)	16,32
Carne de vacuno (en vara) .	Kg.	377	0,304	7,00 (1)	4,34
Fierro en barras.	Kg.	331	0,242	5,50 (1)	4,40
Frejoles burritos.....	100 Kg.	212	13,79	258,00 (1)	5,34
Géneros (Casimir corriente por sobornal).	Kg. (2 m.)	321	0,422	95,68 (1)	0,44
Harina de trigo.....	46 Kg.	139	4,20	118,75 (1)	3,54
Leche fresca (Por sobornal).	Litro	47	0,173	2,60 (2)	6,65
Lentejas.....	100 Kg.	258	15,96	286,00 (1)	5,54
Leña de espino	100 Kg.	283	8,80	45,00 (2)	19,55
Madera en bruto (Roble)	Pulgada 27 Kg.	558	5,32	18,50 (1)	28,76
Papas.	80 Kg.	378	10,71	160,00 (1)	6,69
Pescado ordinario (Por sobornal)	Kg.	162	0,172	2,00 (2)	8,60
Sal de cocina.	100 Kg.	157	5,70	63,50 (1)	8,98
Trigo	100 Kg	273	11,34	176,67 (1)	6,42
Verduras.....	Kg	273	0,087	2,30 (1)	3,78

En cuanto se refiere al transporte de pasajeros, las tarifas son también diferenciales y están divididas en tres clases en relación con las comodidades ofrecidas a los viajeros.

Las mismas modalidades de las tarifas ferroviarias a que se ha hecho referencia y que han contribuido en la forma indicada anteriormente a que se hayan incorporado a la producción nacional terrenos que hasta hace poco tiempo permanecían incultos, han permitido la competencia del transporte por camión, eligiendo la carga que paga los mejores fletes, fácil de encontrar dentro de la enorme amplitud de los fletes por ferrocarril que como hemos visto llegan de 1 a 7,5 y buscando también aquellos recorridos que le son favorables por distintas circunstancias.

Se ha dicho, y creo que con razón, que esta competencia es desleal por diversos motivos que se pasa a enumerar:

En el transporte por camión, los caminos son construídos y conservados por el Estado, recayendo sobre los empresarios sólo una ínfima cuota por el concepto de patentes e impuesto sobre el combustible; en cambio, para el ferrocarril, la vía es una parte muy importante de sus bienes y su conservación y señalización le exigen fuertes sumas de los gastos de explotación.

El camión elige la carga y los recorridos con buenos caminos en los cuales generalmente cuenta con transporte de retorno, lo que contribuye a abaratar los costos. El ferrocarril tiene la obligación de transportar y mantener la continuidad del servicio lo que significa hacer acarreos no remunerativos y una baja utilización de su equipo, la que llega apenas al 51,5% en carga, y 54,6% en pasajeros.

Los transportes por ferrocarril están estrechamente controlados por leyes que se refieren a todos los aspectos de sus actividades y que obligan a llevar una serie de documentación, estadísticas, etc., etc., y por otra parte debe soportar el gravamen que le significa el otorgamiento de pases libres a funcionarios del Estado, retribución fiscal sobre los capitales invertidos, rebajas para los profesores y estudiantes, teatro nacional, deportistas, transporte gratuito de la correspondencia y efectos que giran por los Correos, rebajas a las Cooperativas de productos, etc. El camión en este sentido cuenta con amplia libertad para desarrollar su trabajo y no está sujeto a tarifas, itinerarios, gravámenes, impuestos, etc.

El trabajo del personal de empleados y obreros ferroviarios está sometido a leyes sociales y reglamentaciones bien definidas sobre jubilaciones, desahucios, jornadas máximas de trabajo, período de descanso entre estas jornadas, primas de rendimiento, salario familiar, viáticos, etc. En cambio, el personal que trabaja al servicio de los transportes motorizados goza de muy pocas de estas franquicias que significan una fuerte carga para los empresarios que deben soportarla.

La responsabilidad de ambos medios de transporte respecto de los daños y perjuicios que pueden sufrir los pasajeros y mercaderías es también muy diferente, con ventaja manifiesta para el camión.

No es una novedad para nadie que una forma de combatir la competencia es abaratar los costos y mejorar los servicios ofrecidos al público, puntos de vista que no han sido descuidados por la Dirección de la Empresa, y es así como permanentemente se estudian y construyen variantes en todas aquellos sectores de la vía que por sus curvas estrechas o pendientes exageradas encarecen la explotación; se refuerzan los puentes como consecuencia de poner en servicio locomotoras de mayor potencia para arrastrar trenes pesados, lo que a su vez exige la ampliación de las estaciones para recibir estos trenes, como también para acelerar la movilización

del equipo; se construye trozos de doble vía para descongestionar el tráfico de algunos sectores; se mejora la señalización para propender a la seguridad del tráfico y aumentar la capacidad de movilización; se han puesto en servicio automotores modernos con el fin de hacer más cómodos y agradables los viajes; y están listos los estudios para electrificar el ramal a Cartagena y muy avanzados los que corresponden al sector Alameda a Chillán y ramal de Paine a Talagante, esperando que pasen las dificultades actuales de importación para la realización de estos trabajos que significarán un gran progreso en los servicios ferroviarios.

Se comprende que todas estas mejoras, aunque muchas de ellas contribuyan a reducir los costos de explotación, no serán suficientes para contrarrestar la competencia por carreteras, pues a este medio de transporte le quedará siempre un margen para seguir quitándole al ferrocarril la carga y los pasajeros. Por otra parte, la fuerte cuota de los costos indirectos no permite reducir los gastos de explotación en la proporción del tráfico perdido.

En forma más directa, se ha establecido tarifas de competencia para diversos artículos y en determinados sectores, de las cuales la más importante es una tarifa única para todas las mercaderías que se transporta entre Santiago y Valparaíso y viceversa, a la cual ya se ha hecho referencia y que significa una rebaja variable de acuerdo con la categoría de la mercadería. Para el mismo sector se ha establecido tarifas combinadas con servicio de puerta a puerta y con el Servicio Marítimo de la Empresa.

Esta forma de combatir la competencia del camino que ha sido también la utilizada en otros países en la primera fase de la defensa no puede seguir desarrollándose sin grave perjuicio para la Empresa y en definitiva para toda la nación, porque es lógico que las menores entradas que estas tarifas le significan, deberán ser compensadas alzando los fletes de los artículos que seguirán transportándose por ferrocarril que son los de más escaso valor y la economía general del país no habrá ganado nada si ha pagado menos flete la cantidad de artículos importados que se exhiben en las tiendas de lujo del centro u otros que se transportan por camión a cambio de una elevación de las tarifas de las materias primas, artículos de primera necesidad o de consumo habitual e indispensable para el progreso nacional.

Se dice que el transporte motorizado es un adelanto de la civilización que no debe detenerse, pero los que así argumentan se olvidan de que nuestros ferrocarriles han significado un fuerte impulso en el desarrollo de nuestro país y todavía les queda margen para que sigan cumpliendo este papel, debido a que aún hay campos improductivos en puntos alejados de los centros de consumo, cuyas maderas y futuras cosechas sólo podrán resistir al flete ferroviario.

No debe olvidarse tampoco en el estudio de este problema que el consumo de combustible que debe venir del extranjero para abastecer las necesidades de los vehículos a motor, representa la salida del país de una importante cantidad de millones de pesos que contribuye a desmejorar nuestra balanza de pagos.

Las condiciones actuales, en que el tráfico motorizado se encuentra restringido por las razones que son conocidas, son favorables para que se estudien y se implanten medidas legislativas que coloquen a los dos medios de transporte en condiciones más equitativas para ofrecer sus servicios al público, pues una competencia descontrolada no sólo puede significar la ruina de los ferrocarriles sino de las mismas empresas de transporte por camino, para cuando vuelva la facilidad en obtener todos los elementos necesarios.

Las medidas de defensa puestas en práctica por los ferrocarriles de otros países son más o menos semejantes y para el servicio de pasajeros comprende el acortamiento de los itinerarios, aumentando las velocidades y reduciendo el tiempo de las detenciones, mejoramiento del confort, electrificación, empleo de automotrices y rebajas parciales de tarifas.

En cuanto a carga se ha ido a la mayor rapidez de los transportes, extensión de los servicios de puerta a puerta y de containers, rebajas parciales de tarifas y establecimiento de servicio por camino, ya sea en forma directa o por empresas filiales o participación en las existentes.

Además de todas estas medidas cuya adopción corresponde a los ferrocarriles afectados, han intervenido también los Estados, dictando leyes sobre coordinación de transportes, la mayoría de las cuales exigen concesión para efectuar servicios remunerados de transporte. En algunos países y en el caso de tráfico concurrente se le da preferencia al ferrocarril para el otorgamiento de la concesión y en Alemania, donde la reglamentación ha sido más severa se ha implantado tarifas análogas a las de los ferrocarriles.

También se ha recurrido a fijar impuestos a los vehículos, bencina, neumáticos y respecto del transporte mismo, o sea, sobre los pasajeros-kilómetros y toneladas-kilómetros movilizadas.



A continuación se hace un resumen de la Ley argentina de Enero de 1937:

Crea una Comisión Nacional de Coordinación de Transportes compuesta de siete miembros, cuyo Presidente es elegido por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado y los seis miembros restantes corresponden a funcionarios de los servicios de ferrocarriles, caminos y puertos y representantes de las empresas ferroviarias y de las de transporte por automotor.

Consta de 14 artículos y en ellos se establece en síntesis que para la explotación de los servicios públicos de transporte en automotor por caminos deberá obtenerse el permiso previo de la Comisión la que deberá coordinar todos los medios de transporte por agua y tierra, procurando que sirvan mejor a los intereses públicos y a la economía general de la Nación. Con este fin, al acordarse los permisos deberá considerar, entre otras circunstancias, la posibilidad de que el nuevo servicio por implantar sea satisfecho por los acarreadores establecidos con los medios disponibles.

Muy interesante es otro de los puntos que debe considerar la Comisión al conceder dichos permisos que dice:

“La necesidad de salvaguardar la eficiencia presente y futura de los medios de transporte existentes en la zona, procurando evitar la superposición de sistemas, en cuanto dañe la economía general”.

Las tarifas deberán someterse a la aprobación de la Comisión y las empresas estarán obligadas a recibir y transportar todas las cargas que se les ofrezcan, conforme a las prescripciones del Código de Comercio para los acarreadores públicos.

Se exige un depósito en el Banco de la Nación Argentina no inferior al 10% del capital de establecimiento, para responder a las indemnizaciones a que hubiera lugar y entre otras exigencias merecen destacarse la que les obliga a asegurar sus riesgos y los de las personas y cargas que transporten, comprendiendo los riesgos de terceros; la de conceder rebaja de 50% en los transportes de personas y cosas de propiedad del Estado y reglamentación de las horas de trabajo y salarios del personal.

El Reglamento correspondiente a esta ley es tan extenso o más que cualquiera que se refiera a transportes ferroviarios y en cuanto a tarifas establece que *reunirán iguales características que las de los ferrocarriles, esto es, constarán de un clasificador de encomiendas y otro de cargas, ambos con sus reglamentaciones correspondientes*. Una vez aprobadas por la Comisión, constituirán el único precio del transporte, que no podrá cobrarse sino en dinero o en cheques.

Después de haber bosquejado las medidas que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha tomado o que tiene estudiadas para realizarlas tan pronto las circunstancias lo permitan, para defenderse de la competencia del transporte motorizado por camino, faltaría ahora que el Supremo Gobierno dictara las medidas necesarias para que dicha competencia se desarrolle dentro de un campo de mayor equidad, en beneficio del progreso del país, y por consiguiente de la colectividad. Estas medidas deben referirse a la política caminera que debe seguirse y a la reglamentación de los transportes por camión.

Entre las diversas comisiones de estudio de la Empresa hay algunas a las cuales les ha correspondido el estudio de estos problemas y por lo tanto me voy a permitir reproducir los principales acuerdos a que ellas han llegado.

La Comisión que ha estudiado el problema caminero, estima que la futura política debe orientarse por los siguientes conceptos fundamentales:

1.º Inconveniencia en construir caminos paralelos a la vía férrea, salvo cuando las exigencias de la producción y de su transporte hagan insuficientes los servicios ferroviarios.

2.º Evitar la construcción de nuevos ramales ferroviarios, propendiéndose a la de caminos definitivos, con elementos para que la empresa de los Ferrocarriles del Estado realice su explotación.

Estos caminos serían de un costo inferior a los actuales, merced a pavimentarse únicamente la faja indispensable al tránsito, ubicando en ellos estaciones de recepción, entrega y movilización de carga y contratación de pasajes.

3.º Conveniencia de empezar la construcción de caminos pavimentados para la creación de riquezas en zonas inexploradas o sólo explotadas deficientemente debido a la carencia de medios de transporte y una vez que la producción se intensifique en tal forma que haga insuficiente el camino sólo entonces proceder a la construcción del ferrocarril.

4.º Mejoramiento y buena conservación de los caminos públicos, que sirven de acceso a las estaciones ferroviarias, pavimentándolos en forma definitiva, en cuanto sea posible, en una extensión mínima de dos kilómetros desde la estación respectiva.

5.º Construir caminos definitivos que converjan a las estaciones de término de los ramales.

6.º Concesión a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de la facultad legal de suprimir los ramales ferroviarios que ella indique, pudiendo reemplazar su explotación por caminos que serían construídos por ella y a quien le correspondería su uso exclusivo.

7.º Propender a la supresión de los pasos a nivel, reemplazándolos por niveles superiores o inferiores.

En otros puntos de su estudio, la Comisión recomienda la construcción de diversos caminos definitivos transversales, para realizarse en un plazo no superior a seis años y para lo cual sería necesario disponer de entradas extraordinarias que se obtendrían de contribuciones especiales aplicadas a los inmuebles ubicados en los departamentos beneficiados.

Pasando ahora a las medidas legislativas que deben adoptarse en defensa del transporte ferroviario, la Comisión respectiva ha llegado a las siguientes conclusiones principales.:

1) Como medio de defensa legislativa de la Empresa en la competencia con el vehículo motorizado, la Comisión recomienda la creación de un "*Consejo Nacional Coordinador de los medios de transporte*" (1) cuya Vicepresidencia sería desempeñada por el Director General de los Ferrocarriles del Estado, y en la cual, la mayoría de sus miembros fueran funcionarios públicos, en lo posible que tres de ellos fueran altos funcionarios de esta Empresa.

Este consejo tendría a su cargo la reglamentación del transporte público de pasajeros y carga, sobre las siguientes bases generales:

a) La industria y comercio de transporte de pasajeros y carga por carretera, en vehículos motorizados, sólo podrán ser ejercidos previa concesión que otorgará este Consejo;

b) El transporte interdepartamental por carreteras sólo podrán efectuarlo, previa la referida concesión, las empresas legalmente constituidas.

c) En los casos en que sea necesario que el Consejo limite el número de concesiones en un determinado camino o sector, esta Empresa deberá tener preferencia sobre las demás empresas privadas, para obtener la concesión.

d) igualmente cuando se haga necesario limitar el número de vehículos motorizados que puedan efectuar el transporte en determinadas zonas, la Empresa tendrá el derecho a mantener por lo menos el 50% de estos vehículos.

e) Toda concesión deberá ser otorgada considerando la preferencia de la Empresa, por un plazo mínimo de un año y máximo de cinco y renovable por períodos iguales, durante el cual el concesionario estará obligado a mantener el servicio, debiendo gravársele con fuertes multas en caso de suspenderlo antes del plazo fijado.

f) El concesionario estará obligado a tener tarifas impresas a la vista del público, que deberá respetar uniformemente.

Estas tarifas deberán ser "ad-valorem", debiendo regir en ellas el mismo agrupamiento de artículos y proporción de diferenciación que tenga vigente la Empresa de los FF. CC. del Estado.

g) Todo empresario deberá llevar un libro especial a fin de registrar en él los pedidos para el transporte de carga, los que deberá atender en caso de que se trate de artículos similares por estricto orden de precedencia, es decir, si dos clientes solicitan el transporte del mismo artículo, se atenderá primero al que se inscribió en primer lugar;

(1) Por Decreto Supremo N.º 277 de fecha 7 de Febrero de 1945, se ha creado el Consejo Nacional de Vías de Comunicación.

h) Los empresarios deberán extender cartas de porte de cada expedición, y además, deberán llevar una estadística de la movilización efectuada, tanto de pasajeros como de carga;

i) Todo empresario de transportes estará obligado a mantener una oficina para la atención del público.

2) Se establecerá un impuesto especial a las empresas de transporte autorizadas, sea en forma de gravamen sobre el monto de las entradas por ellas percibidas o cualquier otra modalidad.

3) Deberá reformarse la Ley de Correos en el sentido que la Empresa de los ferrocarriles tendrá obligación de transportar gratuitamente la correspondencia, con exclusión de las encomiendas postales.

4) El transporte de carga dentro de los límites de los Municipios quedará absolutamente libre.

5) El Gobierno debe impulsar con preferencia los ramales ferroviarios transversales, la construcción de caminos que permitan la afluencia de los productos a las estaciones del ferrocarril.

Para terminar, me permito insistir en la necesidad de llegar a conclusiones acertadas para encauzar el trabajo de dos sistemas de transporte por las vías de la cooperación en beneficio del progreso nacional. Las circunstancias actuales son favorables para su realización y sería sensible que no se hiciera lo posible por aprovecharlas.