

Tarifas ferroviarias

Por JOSE MARIA JARAMILLO MTZ.

En el estudio de tarifas ferroviarias hay que distinguir e investigar los PRINCIPIOS y los METODOS. Los Principios son reglas abstractas de técnica administrativa y los Métodos son la aplicación, más o menos estricta de tales principios, dentro de las circunstancias especiales en que la Dirección tiene que obrar en cada caso.

PRINCIPIOS.—I. El precio de transporte oscila entre dos límites: mínimo, lo que a la empresa transportadora LE CUESTA HACER EL TRANSPORTE; no puede ser inferior porque entonces perdería. Máximo, la diferencia de precio del artículo transportado, entre el mercado que consume y el que provee; si el transporte llega a valer una suma igual a esta diferencia, el transporte no tiene lugar porque el dueño del artículo NO GANA NADA, al hacer el transporte.

II.—La Empresa que transporta se hace implícitamente ASEGURADORA de la carga que transporta, porque tiene que responder por ella, si se deteriora o se pierde, a menos que el dueño de la carga haga constar expresamente que la carga viaja asegurada por él. Es lo que la técnica de tarifas inglesas llama O. R. Clause (owner risk-clause). En contraposición con el Rwy R. clause (Railway Risk clause) cuando la carga viaja protegida por el aseguro del ferrocarril que la transporta.

III.—La Empresa que transporta, después de recibir en las estaciones la carga, tiene que cargarla y acomodarla en vagones y descargarla en la terminal, con su personal y a su costa. Tales gastos varían mucho, dependen del peso, volumen, forma, empaque, etc., y tienen que entrar en el precio de transporte.

los sistemas rígidos, en donde el número de elementos sobrepasa al de conexiones estáticas.

Pasando del equilibrio al movimiento, se demuestra en Mecánica que hay un verdadero parentesco analítico entre estas dos clases de fenómenos: el trabajo molecular en las deformaciones de la materia y la mínima acción en los movimientos de los cuerpos. Y así como en el equilibrio la materia se deforma lo menos posible, en el desequilibrio ella ahorra espacio recorriendo, tiempo gastado, masa móvil y, en general, acción empleada.

Hacemos notar que si un cuerpo se mueve libremente en el espacio su trayectoria corresponde a una mínima acción absoluta; y si se mueve en medio de obstáculos la línea de movimiento corresponde a un mínimo relativo; esto es, al mínimo que los obstáculos permiten en ese campo

(Continuará)

METODOS.—Los tres principios anteriores guían a quien hace el transporte, en las circunstancias esencialmente variables, que casi siempre impiden su aplicación estricta y los métodos tienen que ajustarlos haciéndolos elásticos para poder servir eficazmente en todo tiempo y lugar.

El máximo y el mínimo están variando constantemente y hay que buscar una cifra entre los dos que se ajuste al mayor número de casos posibles, para no variar constantemente la Tarifa. Las variaciones del precio del artículo hacen variar constantemente el riesgo que asume la empresa que transporta, riesgo que tiene que cobrar en su Tarifa; las formas, pesos volúmenes, empaques, etc., también son esencialmente variables y las Tarifas tiemblan que proveer un renglón para cada caso.

Investigación necesaria es buscar un artículo que pueda tomarse como tipo y standard para que estudiado por una empresa les sirva para relacionar todos los demás con él y que por su costo de transporte pueda fijarse muy aproximadamente lo que a una empresa le CUESTA transportar la tonelada por kilómetro. Los técnicos franceses lo llaman artículo de DENSIDAD MEDIA y en los ferrocarriles coloniales ha dado muy buen resultado su uso. Es un artículo que se produce mucho en la ZONA DE INFLUENCIA de la línea y que da gran tráfico a la vía, como el café o el maíz entre nosotros. Conocidas la capacidad de carga de los carros se busca el volumen que ocupa la carga íntegra de un carro del artículo escogido para especificar las dimensiones del carro que se reduce a especificar la altura, pues el largo y el ancho lo imponen el radio mínimo de las curvas y el ancho de la vía. Un carro íntegramente cargado con dicho artículo queda también completamente lleno. Entonces el artículo más pesado que el de densidad media se aforará por peso, porque deja inútil capacidad de volumen, y el artículo más voluminoso que el de densidad media se aforará por volumen porque deja inútil capacidad de carga.

Después se harán intervenir para cada artículo, su precio, riesgos, dificultades de manejo, etc.

Según el profesor Ripley un libro de tarifas es como una Enciclopedia Británica en un volumen, porque tiene que figurar en él toda cosa transportable.

ZONA DE INFLUENCIA.—Fijadas las tarifas de tal manera que los precios de transportes sean remuneradores para la empresa y sirvan bien al interés público, queda el problema de las zonas de influencia y la competencia, problema este último en el que se comete generalmente, como en el comercio, un gravísimo error, rebajando la competencia honorable y sana a un plazo inferior, ENVILECIENDO LOS PRECIOS, es decir, compitiendo sólo en precio y no en calidad, reduciendo la calidad para bajar el precio sin perder o conservando la calidad bajando el precio hasta

perder, para eliminar un competidor, llegando a extremos ruinosos para ambos. La competencia sana, acicate el más eficaz para el progreso, es dar por el mismo precio mejor calidad, conservando los precios remuneradores que permitan estimular el personal para que éste haga cada día mejor su trabajo, más ordenado, más rápido y esté siempre buscando mayor eficiencia cada uno en su esfera, integrando así la Dirección de una Empresa los esfuerzos inteligentes de todo su personal. La competencia debe ser, pues, en calidad del servicio y servir mejor por el mismo precio.

Como última investigación definitiva, está lo que el TRAFICO PUEDE SOPORTAR, escogiendo entre los límites infranqueables, en las circunstancias normales, mínimo, PRECIO DE COSTO; máximo, diferencia de precio del artículo transportado entre mercados, proveedor y consumidor. El tráfico se adquiere, se conserva y estimula, con calidad de servicio y con precio atractivo que puede llegar a ser igual al del competidor, nunca inferior.

CIRCUNSTANCIAS ANORMALES.—Un ejemplo; necesidad de mover vehículos vacíos. En este caso, para no perder íntegro el valor de costo del movimiento de tales vehículos, puede aceptarse para llenarlos carga a precio inferior del precio de costo del transporte normal, pues lo que por ello se obtenga ayuda a pagar el costo del transporte de los vehículos.

Es muy deseable tener alguna elasticidad en las tarifas, tratando de conseguir para las Direcciones de Ferrocarriles, autorización para variar sin previa consulta, en un pequeño porcentaje, las tarifas, subiendo o bajando el precio de transporte para afrontar con éxito circunstancias fortuitas, como una alza de jornales, o la oferta, por un cliente, de gran cantidad de carga a un precio inferior que buscaría otra vía—carreteras o mulas—si no puede bajarse el precio, y otras semejantes. Pero en todas estas operaciones no debe haber nunca SECRETO NI PREFERENCIA debiendo ser ampliamente conocidas del público.

CALCULOS INCOMPLETOS.—Hay que vivir en guardia contra cálculos espectaculares e incompletos que se encuentran a veces en la Prensa. Por ejemplo: tratándose de artículos que han de venderse en Nueva York, se hace el cálculo de lo que cuesta mover el artículo desde su origen hasta Puerto Colombia y Buenaventura, y se toman tales cifras como finales y definitivas, sin recordar que el artículo que va por Buenaventura tiene que ir después a Colón cruzando el Canal, o si llega primero a un puerto americano del Pacífico tiene que cruzar los Estados Unidos para llegar a Nueva York, mientras que el que va por Puerto Colombia va también a Colón y de allí a Nueva York, o va directamente a Nueva York. El cálculo final debe hacerse, pues, entre el origen del artículo y Colón o Nueva York.

Muchísimo más pudiera decirse sobre tema tan amplio y complejo como tarifas de transporte, pero será otra vez,