

De La Calera a Illapel.

Transbordos perjudiciales.

Uno de los problemas que requieren con más urgencia una pronta solución dentro de nuestra red ferroviaria es el que se relaciona con la línea que va de La Calera al Norte.

Esta línea está dividida en secciones que son explotadas, en parte por el Gobierno y en parte por un sindicato.

Por diversos negocios²-que en otra ocasión analizamos- el Gobierno y el sindicato no se han puesto de acuerdo en sus itinerarios, y en establecer un intercambio que permita hacer en un solo tren el recorrido entre La Calera y Ovalle, cuya línea es de la misma trocha.

El resultado de estas desaveniencias se traducen en una serie de transbordos.

Cada vez que se pasa de una sección a otra, la carga y pasajeros deben esperar la llegada del tren que los ha de llevar hasta el límite donde la explotación de la línea está a cargo de otra administración, y en donde, por consiguiente, hay que repetir el transbordo.

Fácil es calcular los funestos resultados de este orden de cosas.

La carga llega a Illapel recargada en el doble de su precio sin contar los innumerables deterioros que tiene que sufrir con los repetidos transbordos.

Hay productos que no pueden soportar los gastos que demanda esta serie de descargas y embarques sucesivos.

La región comprendida entre Illapel y Palma es eminentemente minera, pero sus metales no pueden ser trasladados por ferrocarril porque, como hemos dicho, los gastos que ocasionan los transbordos no dejan margen a negocio alguno.

Los perjuicios que por este estado del tráfico sufren los particulares son enormes, pero no son ellos los únicos perjudicados: el sindicato y el Gobierno dejan de ganar también por las mismas razones.

El tráfico disminuye a causa de las molestias y gastos que actualmente ocasiona a los particulares, y naturalmente disminuye también la ganancia de los explotadores de la línea.

Esto se ha visto prácticamente durante el corto espacio de tiempo en el que por acuerdo del sindicato y del Gobierno se suprimió el transbordo entre Illapel y Limahuida.

En los dos meses - Marzo y Abril del presente año.- que hubo intercambio en esa parte de la línea, se notó una ganancia apreciable en la explotación de ella.

A pesar de ser altas las tarifas del Longitudinal, los minerales de esas regiones se transportan por el en grandes cantidades.

Aún más, los comerciantes que llevaban sus mercaderías a Illapel trasladándolas por mar desde Valparaíso a Los Vilos empezaron a usar el ferrocarril.

En estos dos meses de intercambio, hemos oído decir que la explotación correspondiente a la sección del sindicato, alcanzó a quedar pagada y en cuanto a la parte del Gobierno, sabemos que le dió una utilidad de catorce mil pes@s; cinco mil en Marzo y nueve mil en Mayo, lo que prueba, además, el rápido progreso que en tan corto tiempo se alcanzó a notar en el tráfico.

Por fútiles desacuerdos entre el sindicato y el Fisco, se suspendió el

intercambio que tantos bienes producía.

No analizaremos por ahora las razones que hayan causado estas desavenencias.

Queremos hacer botar unicanebte estos hechos.

Con el estado actual de desacuerdo, pierde el Fisco, pierde el sindicato y pierden los particulares.

Los minerales que antes se envuaban pír ferrocarril hoy son transportados a lomo de mula.

El comercio vuelve a hacerse por mar entre Valparaíso y Los Vilos y el tráfico de esas secciones del longitudinal ha vuelto a quedar considerablemente reducido.

Sabemos que pende unicamente de l Gobierno firmar el contrato de intervambios que el sindicato desea a toda costa porque ve que en ello está su conveniencia.

¿Por qué no se preocupa el Gobierno de prestar cuanto antes su aceptación a ese convenio?

J.B.

CELICH UC

Centro de Estudios de Literatura Chilena

Pontificia Universidad Católica de Chile