

El Ferrocarril de Arica a La Paz

La prensa ha publicado, un telegrama de Bolivia, según el cual, el administrador del ferrocarril de Arica a La Paz, asegura que la empresa a su cargo está libre de toda competencia, ya sea por parte de los ferrocarriles de Antofagasta como del de Mollendo.

Aunque por nuestra parte, desearíamos que esta afirmación fuera efectiva, no podemos menos de manifestar que ella no está de acuerdo con las informaciones que hemos recibido respecto al ferrocarril internacional en cuestión.

Como se sabe, hace algún tiempo el Gobierno mandó una comisión para estudiar las tarifas que debían regir en nuestra vía-comunicación con Bolivia, tomando en cuenta para ello las que estaban en vigencia en los ferrocarriles Peruvian Corporation, y de la Bolivia Raiwals, que va a Mollendo y Antofagasta, respectivamente, y que son los únicos competidores del nuestro.

Natural era, que tratándose de atraer el comercio hacia este último, las tarifas fijadas ofrecieran ventajas, o por lo menos, equivalieran a las de sus rivales.

Pero, según las informaciones a que nos hemos referido, no han sucedido así las cosas.

Las tarifas, fuera de ser más elevadas, adolecen de errores verdaderamente inconcebibles, en lo que se refiere a la proporción en que han sido gravadas las diferentes mercaderías que transporta.

En Marzo del año último, a pedido de las empresas mineras de Curocuro, se rebajaron en un 50 por ciento los fletes que pagaban por transporte de metales, desde ese punto a Arica, y con esa enorme rebaja, solo se llegó a equiparar las que cobraba la Peruvian Corporation. Es decir, hasta ese momento el ferrocarril de Arica a La Paz, cobraba el doble de la Empresa peruana. ¿Habría quien quisiera transportar en él la carga?

En cuanto a los errores de que adolece el cálculo de las tarifas, se nos cita un ejemplo: el metal en barras cuya tonelada se calcula en £60, paga lo mismo que el metal en bruto o sea la piedra con algo de metal, cuya tonelada vale apenas £10. Naturalmente, los mineros que no pueden fundir, tienen que parar sus faenas y renunciar a transportar el producto de sus minas.

Resultado de estos errores, es un hecho que manifiesta a las claras, la situación comercial del ferrocarril de Arica a La Paz, en relación con las de sus competidores.

Al paso que la Peruvian Corporation moviliza "diariamente" dos convoyes de diez o doce carros cada uno, la empresa del Gobierno manda un tren "semanal" con cuatro o cinco carros, y solo en casos excepcionales llega a hacer correr dos trenes.

En vez de los 150 o 160 carros que mueve por semana la Compañía peruana, el ferrocarril de Arica se contenta con solo 4 o 5 en igual tiempo.

Y la situación no tiene visos de presentarse mejor, pues, según se nos afirma por personas dignas de fe, la compañía en cuestión, gracias al menor cobro de fletes, y las gestiones realizadas, ha logrado firmar con numerosas casas comerciales, contratos de transporte, por períodos que llegan hasta tres años.

Después de estas informaciones y de otras que guardamos para próxima ocasión, no nos es dable aceptar con la seguridad que quisiéramos, las declaraciones hechas a los diarios de La Paz, por el administrador de esa sección de los ferrocarriles.

Afortunadamente los hechos son fáciles de averiguar.

El Gobierno está en el deber de no guiarse por palabras, e investigar seriamente la situación del ferrocarril de Arica a La Paz con relación a los que le rodean.

No es posible que por errores como los enumerados, vayan a estarse malgastando los esfuerzos del Gobierno, y el resultado de un ferrocarril que está en mejor situación que cualquier otro para afrontar la competencia comercial. No dudamos de que el señor Ministro pondrá en claro estas dudas, y tomará las medidas del caso para asegurar la preponderancia del ferrocarril de que tratamos.