

LA RED CENTRAL NORTE.

Lo que dice el Consejo.

El Consejo de los Ferrocarriles ha dirigido al Ministro del ramo, una nota en que le hace presente la situación producida con motivo del decreto que pone en sus manos y en las de la Dirección General, el servicio de explotación de la Red Central Norte, a contar desde el 1º de Enero próximo.

Deseoso el Consejo de dar cumplimiento en la mejor forma posible a los deberes que se derivan del decreto aludido, ha designado, desde luego, una comisión para que practique una visita a la Red Norte, observe su estado y condiciones, y estudie los medios que convenga adoptar, a fin de obtener una explotación adecuada y provechosa. Pero antes de conocer ese informe, y con los solos datos que se desprenden de las memorias y otros documentos conocidos, el Consejo ha creído también conveniente adelantar algunas observaciones sobre la situación que va a crearse a la Empresa.

En efecto, la administración de los Ferrocarriles, se va a encontrar, por un lado, con la ley de reorganización que no tomó en cuenta la posibilidad de que sus disposiciones se aplicaran al Longitudinal, - entonces en poder de una empresa privada, - y que exige el equilibrio de las entradas con los gastos, por otro lado, el decreto referido aumenta el radio de acción del Consejo con una nueva sección que, según los datos conocidos hasta ahora, se encuentra en condiciones desfavorables respecto al estado de su vía e instalaciones y a la dotación de utilería y equipo.

Para obtener en la Red Sur, el logro de los propósitos consignados en la ley del 26 de Enero de 1914, la administración contaba con una serie de ejercicios financieros y de experiencia acumulada, que le permitían trazarse un plan sobre las construcciones y mejoramientos necesarios, como, así mismo, sobre el alza de tarifas para costear los gastos sin perjudicar los intereses generales de la industria y del comercio.

Pero, en el Longitudinal la actuación es muy diversa. La Empresa no cuenta con esos antecedentes, y no sería de extrañarse que las disposiciones de la ley, apropiadas a las necesidades de las líneas del Sur, no lo fueran igualmente para las del Norte, cuya situación financiera, - a juzgar por los últimos balances, - no permitiría llevar a cabo los desembolsos necesarios para corregir las deficiencias anotadas y mejorar las condiciones del tráfico. Por otra parte, el Consejo teme que el recurso del alza de tarifas, aplicado en una zona que no ha alcanzado todavía el desarrollo comercial suficiente, fuera contraproducente, para el desenvolvimiento industrial de esos nuevos centros mineros.

Dentro de la prescripción legal que ordena cubrir los gastos con las entradas, quedaría el recurso de saldar las pérdidas del Norte, con una alza de tarifas en el Sur; pero el Consejo duda de que pudiera ser éste el propósito del legislador, que no contempló una situación semejante, ni menos se puso en el caso de que ambas secciones formaran un solo sistema ferroviario y una sola caja.

La diversa topografía de las secciones servidas por las dos líneas, las características de su producción, la diversidad de trocha, etc., son, además, otros tantos motivos para hacer una distinción entre ambos ferrocarriles en cuanto a los procedimientos administrativos y principalmente a la gestión económica.

He aquí, las razones por que el Consejo al hacer presente la nueva situación creada, por el decreto ministerial en cuestión, insinúa al Gobierno la conveniencia de que la tarificación y la contabilidad de las dos redes sean independientes a fin de que las posibles pérdidas de una de ellas no venga a afectar los precios de transporte de la otra.