

Lunes 26 de Mayo de 1924

UNA REPRESA ORIGINAL

Indignan las protestas que llegan todos los días a la prensa sobre la Empresa de los Ferrocarriles. ¡Qué gente más quejumbrosa!

Hoy me han llegado cinco cartas, sin duda de otros tantos agricultores, que preguntan en los términos más variados y violentos: ¿Por qué los ferrocarriles marchan mal? ¿Por qué chocan? ¿Por qué cobran tarifas elevadas? ¿Por qué abusan del público? ¿Por qué no transportan las cosechas? ¿Por qué molestan innecesariamente a los viajeros obligándolos a sentarse de a dos en dos en una misma dirección etc.?

Sin ser especialista en la materia, me parece que la respuesta es muy sencilla y fluye de las mismas preguntas: los ferrocarriles chocan porque marchan mal; abusan del público porque cobran tarifas elevadas; no transportan las cosechas, porque les falta "material chocante"; les falta material, porque chocan; chocan porque marchan mal, y, así, indefinidamente.

Una explicación más clara, no la daría, sin duda, el propio director de los ferrocarriles.

En cuanto a obligar a los viajeros que vengan en parejas y no se siren de frente, es un ardid del Sr. Trucco para aminorar las consecuencias de los choques, evitando que los pasajeros den cabeza con cabeza.

Es, además, una especie de represalia en contra de las maletas, las cuales, hasta ahora, habían burlado, ocultas bajo los asientos, todos los esfuerzos del director por molestarlas. ¡Mientras sus dueños quedaban reducidos a papilla después de cada "trucazo", resultaba una vergüenza ver cómo las maletas salían sanas y salvas, en condiciones de seguir viajando por toda una eternidad!

Estos adelantos en materia de choques demuestran que el señor Trucco no perdió su tiempo cuando fué a Estados Unidos, a perfeccionar sus estudios en tan importante ramo.

Además, bajo el gobierno del amor fecundo, es natural propender a la colocación de los pasajeros en grupos de a dos y no de a cuatro. Una larga experiencia viene recomendando la pareja como la forma de agrupación más apropiada al desarrollo del amor.

Están, pues, contestadas satisfactoriamente las preguntas de los cinco agricultores que protestan en contra de la Empresa.

Permitaseme, ahora, algunas observaciones de índole general.

Una innovación en el servicio de ferrocarriles, traería como consecuencia hacer perder a éstos su carácter nacional. Ya lo ha dicho el poeta:

Cada comarca en la tierra  
Tiene un rasgo prominente:  
Ecuador un sol ardiente;  
Minas de plata, el Perú;  
Montevideo su cerro;  
Buenos Aires, patria hermosa,  
Tiene la pampa grandiosa,  
La pampa tiene el ombú.

Nosotros, en vez del ombú, tenemos los ferrocarriles que, si no protegen como ellos el ganado, por lo menos arrojan una sombra, una gran sembra sobre la administración.

El día que nuestros trenes cobren tarifas moderadas, y anden por los rieles, y transporten las cosechas y no choquen, habrán perdido toda su originalidad y serán iguales a los trenes de todas las empresas ferroviarias del mundo.

Chile no ofrecerá, de esa manera, interés ni emoción para el turista. Lo que seduce a éste, más que el bello panorama, es el peligro. El día que se supiera a punto fijo que en los Alpes no se desmenuaba ningún explorador, terminaría el alpinismo.

En obsequio de los mismos turistas deben mantenerse los ferrocarriles en el mismo estado en que hoy se encuentran.

A los que se extrañan y protestan hay que explicarles, simplemente, que el objeto de la Empresa, no es como en otras partes el vulgar acarreo de hombres y mercaderías, sino otro mucho más alto; el de dar empleo a una serie de individuos más o menos inútiles.

En otros términos, no es una empresa ferroviaria, sino de colocación.

Bien está que los ferrocarriles extranjeros se dediquen a proteger la agricultura y las industrias; la nuestra está destinada a proteger a sus empleados.

Vaya lo uno, por lo otro; y que no sigan las protestas.

P.

CELICH UC

Centro de Estudios de Literatura Chilena

Pontificia Universidad Católica de Chile