

# En Viaje

REVISTA MENSUAL DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO - CHILE

(EL MAXIMO DE LECTURA, POR EL MINIMO DE PRECIO)



El hecho culminante del mes de agosto lo constituyó la celebración del natalicio de Bernardo O'Higgins, acontecimiento que dió oportunidad para que se realizaran brillantes fiestas en homenaje a la figura máxima de nuestra historia patria.

SEPTIEMBRE DE 1940

Edición N.º 83

Precio: \$ 1.00



# La coexistencia del Ferrocarril en el desenvolvimiento social

Por Agustín Venturino.

**EN EL III TOMO** de mi obra **Sociología General Americana** (Sociología Chilena), expuse hace quince años, después de recorrer todo el longitudinal y las vías del centro y sur del país, inclusive las de Chiloé y Magallanes, la coexistencia decisiva del ferrocarril en el desenvolvimiento básico social de Chile.

Ahora en una nueva trayectoria y con la experiencia de cuatro lustros obtenida en los viajes por la mayoría de las naciones americanas y europeas, vuelvo a realizar idéntica excursión a manera de reajuste, comparación y mayor esclarecimiento.

La influencia preponderante del ferrocarril, sobre todo en los pueblos de territorio desmesurado del Nuevo Mundo, no merece siquiera objeción y ante la inconmensurabilidad del área de cada país, nadie desconocerá la utilidad inmediata y eficaz del mismo.

Empero, ante un hecho acontecido en todos los pueblos en formación de Asia, Africa y Europa y que se ha repetido en los americanos, ya no caben reparos respecto de la coexistencia desplegada de la vía férrea en el desenvolvimiento nacional. En efecto, en el tomo V de mi obra citada (Sociología General: la Interdependencia), expongo que los pueblos americanos en lo externo e interno no sólo están dispersados sino, lo que es peor, demasiado espaciados y estirados. Semejante consecuencia se ha operado tras el impulso de satisfacer sus necesidades, buscar bienestar y allegar riqueza que impulsa al hombre, sin comprender que en la formación de un

pueblo no bastan las tendencias personales y requiere las sociales de compenetración, cooperación y simultaneidad.

Luego, lo que ha echado a perder al ser humano y a su capricho continúa en su rígido egoísmo malbaratándolo, lo está corrigiendo el ferrocarril.

Después de veinte años he vuelto a recorrer La Ligua, Cabildo, Illapel, Salamanca, Combarbalá, y pasado y observado los vallecitos intermedios. La puerta del longitudinal resulta por demás sugestiva.

No obstante que aquellos pueblecitos están cerca de Santiago, que representa una fuerte centralización y con olvido de la circulación y convergencia provinciales, lo ha monopolizado casi todo, presentan un contradictorio aspecto.

De un lado parece retenerlos con aviesa terquedad la estagnación que apareja la miseria y del otro, imperceptiblemente preséntese que los ha estado arrastrando una corriente apenas notada, al igual que la onda de un río o la marea siempre está en movimiento e impulsa lo que halla a su paso.

La Ligua, Cabildo, Illapel, Salamanca y Combarbalá han avanzado poco y permanecen paralizados, en especial en relación con Calera por el sur y con Ovalle por el norte, que los deja a medio camino. La explicación de dicho hecho está a la simple vista en que los latifundios no controlados o equilibrados por las fábricas y la mejor distribución de las tierras, los están ahogando y aquellos pueblecitos no obstante la sofocación feudal, han hecho mucho

con seguir dando señales de vida. En refuerzo de lo expresado bastaría invocar la fábrica de cemento calerana del Melón y la organización agrícola en camino de mejorarse ovallina. A falta de éstas, las villas mencionadas en el longitudinal han contado con un medio poderoso para desprenderse de las aprensiones ambientes, yendo a buscar a otra zona o trayendo de cualquier parte los recursos que escasean.

Combarbalá, por ejemplo, no sólo está estagnada sino de golpe imagínase que al conjuro de las montañas pedregosas que la rodean y que con su esterilidad le han despojado de las expectativas de medios de subsistencia que podrían brindarle los terrenos laborables apropiados, permanece como petrificada.

Apenas le inyecta un poco de vida el longitudinal y cualquier observador podría constatar a la llegada del tren a dicha ciudad hechos que acaso no se repiten en ninguna otra parte de Chile con tanta intensidad. Uno de ellos consiste en que debido a la pobreza el solo vehículo tirado por caballos, lejos de satisfacer las necesidades locales, resulta cruelmente expoliador, por lo cual la mayoría lo rehuye. En substitución suya, legiones de chiquillos y manadas de hombres envejecidos hacen de conductores de carga. Gracias a dicho trabajo viven numerosos hogares, tiene movimiento el hotel y de alguna manera circula el pequeño comercio local. Es claro, que en semejante pobreza que en parte destroza el ferrocarril, debemos contemplar muchos aspectos. Pero por lo pronto, basta para consolidar la coexistencia ferroviaria, aduciendo la experiencia que mayores resultarían los males, sin la arteria de hierro que lleva sangre nueva al organismo urbano conturbado.

## Cía. de Transportes Unidos (S. A.) Chile

(Fundada en 1892)

Venta y reserva de Pasajes:  
Marítimos, Terrestres y Aéreos  
Cambio de Monedas  
Reservas en Hoteles.  
Servicio de Carga y Equipajes  
de Domicilio a Domicilio.

### EXCURSIONES DE TURISMO

EN EL PAIS Y EN EL  
EXTRANJERO

Programas y Presupuestos sin  
compromiso para el cliente.

Agustinas 1042 - Teléf. 64296  
Telegramas: "Trasago"  
SANTIAGO

Prat 719 - Teléfono 2677  
Telegramas: "Trasvalpo"  
VALPARAISO