

Electrificación de los Ferrocarriles.

Una de las reformas en que hay verdadero acuerdo y que, sin embargo, parece estar muy lejos de verse realizada es el cambio de tracción en la línea entre Valparaíso y Santiago.

El señor Ministro de Hacienda decía el Jueves último en la Cámara de Senadores, que, "con sólo la electrificación de la I Sección podía obtenerse una economía de cinco millones al año."

S. E. el Presidente de la República, repetía no hace mucho a la comisión venida de Valparaíso para defender sus intereses con respecto a Quinteros, que uno de los problemas más urgentes era la realización de esta reforma en los Ferrocarriles del Estado.

Sin embargo, a pesar de los buenos propósitos gubernativos, nos se ven visos de que se realice tan importante cambio en nuestra única vía de comunicación con el puerto.

Hace muy pocos meses, la comisión del Senado encargada de pronunciarse sobre las propuestas pendientes para electrificación de esa línea, emitió su informe acompañado de un proyecto de ley en que se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta 250.000 pesos en los estudios necesarios para servir de base a la petición de nuevas propuestas.

Con esto se retarda por lo menos dos años la solución del problema que reviste cada día caracteres más premiosos: las dificultades del tráfico de la I Sección.

La misma comisión corrobora, sin embargo, en su informe, el dato dado por el señor Ministro de Hacienda en la sesión a que nos hemos referido. O sea, calcula la economía producida por el nuevo sistema en tres millones setecientos ochenta y tres mil pesos oro de 18 peniques, al año, y llega a la conclusión de que, "con esas economías se podrá servir y amortizar en diez años un empréstito superior al costo de la obra, quedando esta, después de eso diez años como utilidad líquida de la Empresa."

Esto está de acuerdo con una de las bases con que fueron pedidas las propuestas que en ese informe fueron rechazadas. "El Gobierno pagará las obras con las economías que resulten entre los gastos de la tracción a vapor y la eléctrica."

La electrificación de esa línea no importaría, pues, gasto alguno para el Fisco; ^{mu}y por el contrario, sería una enorme economía.

Pero, aún cuando no se tojara en cuenta esto, hay que considerar otro problema que es, como hemos dicho, la saturación de la vía, que impone cada día superiores gastos en el combustible.

En efecto, para poder cumplir con las exigencias que demanda el movimiento creciente de trenes, se ha tenido que incrementar el combustible en una proporción que corresponde a once por ciento de aumento al año, al paso que el aumento del tráfico alcanza sólo al siete por ciento. Este está lejos, pues, de compensar el superior gasto de carbón, que tendrá que ir aumentando año tras año el déficit.

Se han perdido tres años desde la presentación hasta el rechazo de las últimas propuestas y se van a perder dos años más en el estudio y petición de las nuevas.

Por mucha que sea la economía que de estas resulte, ¿compensará los millones que se pierden con la espera?

¿Compensará, además, con el aumento de déficit, y sobre todo, la situación insostenible a que está llegando el tráfico?