

Ferrocarriles.

Parece existir, actualmente, unanimidad de criterio para culpar en gran parte a la Empresa de los Ferrocarriles, del desequilibrio de los presupuestos de la nación.

El Parlamento y la prensa, desde hace mucho tiempo, se han ocupado en analizar las causas de la pésima situación de nuestros ferrocarriles, cuyo estado es un obstáculo al desarrollo del país.

Muchos son los remedios que se han propuestos e infinitos los discursos que se han pronunciado, culpando de esta situación a las influencias políticas en la designación de empleados, al mal estado del material en servicio, a la falta de medios científicos de explotación etc. Pero si bien es indiscutible la influencia de estos factores en déficit que deja la Empresa, no es menos cierto que ellos no son los principales.

Hay dos factores, sobre todo, que juegan el principal papel en el desequilibrio financiero de los ferrocarriles, y ellos no dependen, desgraciadamente, de la voluntad de directores y empleados. Hecha la reorganización y con el mejor personal que sea dable imaginarse, las fuentes de gastos a que nos hemos referido subsistirían siempre, porque ellos dependen solamente de circunstancias especiales que afectan al país: lo accidentado de las líneas y el alto precio del combustible.

Respecto del primer punto, nos basta citar un solo caso: la subida del Tabón importa un gasto de carbón ocho veces superior al que se gastaría con igual velocidad si la línea fuera por terreno plano.

En cuanto a la segunda causa, o sea el precio del combustible, importa una proporción tanto o más abrumadora; así en 1909 el consumo de carbón ascendió a 460.646 toneladas, o sea a un total de \$ 13.510.538. Esta suma corresponde al 78 por ciento de los gastos de tracción, que en empresas europeas de la misma especie llega apenas al 27 por ciento.

Se explica esta enorme diferencia, observando que el precio medio del carbón, en vez de ser como en Europa y Estados Unidos, de once pesos tonelada, alcanza aquí corrientemente a más de \$ 29 (tanto el nacional como el extranjero) sin contar circunstancias especiales como las que tenemos hoy día que han hecho subir el precio del combustible hasta \$ 40 la tonelada.

Ni leyes, ni decretos, ni reorganización, ni cambio de administración, pueden modificar sensiblemente este estado de cosas; sólo hay un medio para solucionar estas dificultades, y es el cambio de tracción.

Países con líneas análogas a las nuestras por sus fuertes pendientes - como Italia - a pesar de hallarse en condiciones mucho más favorables que nosotros en cuanto al precio del carbón, han tenido que abandonar la tracción a vapor para poder hacer frente a las dificultades a que nos hemos referido.

La reorganización será un gran paso, pero ella sola no bastará para solucionar las condiciones económicas de la Empresa.