

EL PROBLEMA DE LOS FERROCARRILES.

Un factor que debe estudiarse.

El señor, señor Yañez, habló el sábado, incidentalmente, acerca del proyecto de electrificación de los ferrocarriles, e hizo notar la enorme pérdida que la falta de despacho de ese proyecto significaba para el país, pues, según un informe que sobre el particular conocía, su aprobación impondría una economía de cinco millones al año. Se habrían perdido, pues, en los tres años que el proyecto espera esta aprobación la suma de quince millones de pesos.

El proyecto está informado, y aguarda solamente el estudio del Senado. En numerosas ocasiones hemos hablado en estas columnas de la necesidad de preocuparse de este asunto, tanto más cuanto que se extendía actualmente en el mismo Senado, la mejor forma de solucionar el déficit de la Empresa de los Ferrocarriles.

Por una vez más insistimos, pues, en las ventajas que traería para el estado actual de ella la electrificación de la primera sección.

El cambio de tracción de nuestra principal línea de comunicación traería como consecuencia que el material de locomotoras etc. ocupadas en esa sección, pasaría inmediatamente a prestar servicios en el resto de la red.

Se pide, no obstante, dinero entre otras cosas para la compra de locomotoras y el Senado se dedica a discutir este asunto, sin tomar en cuenta el proyecto de electrificación, ya despachado, y que vendría a cambiar por completo el aspecto de la cuestión.

La electrificación, como hemos dicho muchas veces, tiene el raro mérito de ser la única solución que no demanda dinero al Fisco; por el contrario le representa una economía anual, de cinco millones de pesos, como han declarado unánimemente las comisiones que han informado en este asunto.

La condición de que el cambio de tracción no ocasione gasto alguno al Estado, está expresamente estipulado en el proyecto sobre esta materia aprobado por la Cámara de Diputados.

De acuerdo con ese proyecto, la explotación de la línea se haría en un período total de 35 años, al fin de los cuales quedaría completamente amortizado el costo de la electrificación.

Durante los diez primeros años, le empresa que tomara a su cargo el cambio de sistema, tomaría también por su cuenta la administración de la sección y entregaría al fin de este plazo las locomotoras eléctricas, líneas aéreas, estaciones de transformación y maestranzas al Fisco, "sin gasto alguno para éste."

En los 25 años restantes, la línea estaría bajo la dirección inmediata de la Empresa de los Ferrocarriles, ~~xxxxxxx~~ y la sociedad electrificadora se comprometería a proporcionar la fuerza eléctrica para la tracción, pasando, al cabo de este tiempo, también, a poder del Fisco, "sin gasto para éste, las estaciones generadoras de la fuerza."

Se trata, pues, de la única forma que vendría a mejorar la situación de la Empresa, sin que el Gobierno tenga para ello que desembolsar dinero.

Sin embargo, el proyecto de electrificación, como ha dicho el señor Yañez, lleva tres años de espera, sin que el Senado - de cuya discusión depende actualmente - se haya preocupado de estudiarlo.

Se está tratando en esa rama del Parlamento, un problema que cambiaría completamente de aspecto si se aceptara el cambio de tracción de que hablamos. ¿Por qué no se estudia este factor que tanto puede influir en la solución de este problema?

Las comisiones y los técnicos han dicho y repetido hasta la cansancio que la electrificación de la primera sección representaría una economía inmediata de "siete mil pesos de 18 d. diarios."

Ahora que el Senado estudia la manera de hacer economías ¿por qué no se preocupa de esta?

Se trata exclusivamente de estudiar una cuestión que, según los informes es favorable al país; creemos que el Senado no querrá oponerse a ello.

Una corporación de esa especie no puede negarse a estudiar.