

La primera sección de los F.F.C.C.

Hemos analizado anteriormente a grandes rasgos las causas del déficit de los Ferrocarriles, demostrando que esta situación debe atribuirse al carácter accidentado de nuestras líneas, al alto precio del carbón, a la mala organización de las maestranzas y a la saturación de la línea en ciertas partes de la red.

Este conjunto de dificultades se ha sentir más que en ninguna parte en nuestra primera sección, que comprende las líneas de Valparaíso, Santiago, Las Vegas, y Los Andes.

Examinando las estadísticas vemos que a esta I Sección corresponde el 62 % de los gastos generales de tracción en la Empresa. Esta proporción enorme pone de manifiesto la influencia desastrosa de las pendientes de la I Sección en la explotación general.

Tan cierto es esto, que durante el año 1908, en que el carbón alcanzó al precio de \$ 3780 de 12 d., por tonelada, el gasto del combustible llegó en la sección de que tratamos a cinco millones de pesos más o menos.

Por cada cien kilómetros de recorrido se gastó, pues, en ella 2.269 kilos mientras que en otras secciones más planas como ser la de Victoria a Osorno, se gastó sólo 1.669 kilos por igual recorrido.

Este exceso se debe exclusivamente al Tabón y a la cuesta de Peña Blanca.

El elevado precio de combustible influye tanto más desastrosamente sobre la explotación cuanto que esta sección consume únicamente, desde 1906, combustible extranjero cuyo valor está sujeto a constantes alzas independientes de nuestro país, provocadas por huelgas, guerras, etc, etc.

Este alto precio hizo que en 1908 el coeficiente de explotación de nuestros ferrocarriles alcanzara a 163 %.

Este año, por ejemplo, debido al excesivo valor del combustible, causado por la guerra de los Balcanes pasará, tal vez, de seis millones sobre el presupuesto establecido.

Fuera de estas causas que contribuyen a dificultar la explotación, existe otra, como ya hemos dicho, que entorpece extraordinariamente el servicio.

Nos referimos a la congestión de tráfico sobre esta línea que es la principal arteria del movimiento del país y está llamada a aumentar más su tráfico con la realización de las obras del puerto y, tal vez, con la apertura del Canal de Panamá.

Estando el tráfico de la I Sección íntimamente relacionada con el aumento comercial del puerto de Valparaíso, es fácil calcular a lo que llegará en pocos años.

En 1896 el movimiento de dicho puerto pasó de 860.000 toneladas y en 1912 alcanzó a un millón seiscientas mil; es decir, Valparaíso ha duplicado el movimiento comercial en el espacio de diez y seis años.

El tráfico de la I Sección ha aumentado, también, de una manera asombrosa en estos últimos años.

En 1906 los kilómetros recorridos por los trenes que traficaban por ella, sumaban cinco millones llegando a seis millones doscientos mil en 1912. El tráfico ha tenido pues, un aumento de 24 % en seis años.

En ese mismo período el número de trenes ha pasado de 28 mil a 39.000 al año. Con este aumento del tráfico, la explotación se ha hecho cada vez más difícil. La opinión de los ingenieros que se han ocupado de esta cuestión reconoce que en 1905 a más tardar, no podrá responder la I Sección a las necesidades del tráfico si no se tomen medidas radicales para modificar el actual sistema de transportes.

Las causas de esta saturación hay que atribuir las a las fuertes gra-

dientes del Tabón y a la débil potencia de arrastre de nuestras locomotoras a vapor que obliga a remolcar los trenes de un peso útil reducido, con una velocidad pequeña, por dos, tres y hasta cuatro locomotoras.

El número de trenes que recorren diariamente esa cuesta es de sesenta, comprendiendo las remolcadoras que deben bajar solas y ocupan un total de ~~xix~~ veintitrés horas diarias.

En las circunstancias actuales es por lo tanto, imposible aumentar el número de trenes, es decir, el tráfico, sin aumentar la velocidad de ellos; para aumentarla, sería necesario dar mayor potencia a las locomotoras a vapor, lo que es materialmente imposible a causa de las condiciones de la vía y del peso de los rieles que limitan la carga por eje de las locomotoras y, por consiguiente la potencia de ellas.

Recurrir a la ayuda de dos, tres, y cuatro locomotores es anti-económico y peligroso.

Los trenes de carga demoran como una hora en recorrer la parte comprendida entre Llay-Llay y La Cumbre que no cuenta con doble vía.

No es posible, prácticamente, aumentar la velocidad sin alcanzar un consumo exagerado de combustible.

No sería tampoco dable, aumentar la potencialidad de la línea en la parte del Tabón dando mayor peso a los trenes, pues, con trenes de peso reducido (doscientas ochenta toneladas) se está ya obligado a recurrir a dos remolques.

¿Qué hacer en estas circunstancias? ¿Cómo responder a las necesidades siempre crecientes de la I Sección? ¿Cómo impedir esta saturación inevitable?

Trataremos de contestar a estas preguntas.

CELICH UC
Pontificia Universidad Católica de Chile

J.P.