

25 de Mayo de 1913.

Ferrocarriles.

La única solución.

Creemos haber dejado demostrado que no la doble via en la parte del Tabón, ni la variante por la cuesta de La Dormida solucionan las dificultades del tráfico.

Dijimos también que la línea directa de Valparaíso a Santiago, pasando por Casablanca no puede considerarse como una solución a estas dificultades; pues si bien tiende a mejorar el servicio del trazado actual de la I Sección, no elimina el problema.

Sin entrar a analizar muy a fondo el aspecto económico de esta línea que podrá llegar a ser una necesidad futura, debemos hacer notar que el costo de ella no es tan insignificante como a primera vista se cree, sobre todo si se desea implantar en ella la tracción eléctrica. Calculando muy bajo el costo total de la obra con instalaciones eléctricas y material rodante para una capacidad de ciento cincuenta mil toneladas, no bajaría de setenta millones de pesos.

Su tráfico no sería tampoco de consideración, pues, sólo traficarían por ella los trenes directos entre Valparaíso y Santiago que como lo hemos dicho en otras ocasiones son relativamente pocos comparados con los trenes locales y con los que empalman en el ramal de La Calera y de Los Andes.

Por estas razones creemos que el ferrocarril en cuestión no es una solución al problema que presenta la I Sección y por lo tanto, no sería prudente que el Gobierno garantizara la construcción de una línea que demanda tan fuertes gastos.

Nos queda por estudiar le el cuarto medio propuesto, o sea la electrificación de las líneas de la I Sección.

son dos los puntos principales a los cuales debe responder la substitución de la tracción a vapor por la eléctrica:

1º Suprimir la saturación actual de la línea y darle una capacidad tal que el aumento constante del tráfico no obligue a estudiar de nuevo el problema antes de una época relativamente distante; y

2º Disminuir los gastos totales de explotación y particularmente los de tracción, de modo que la explotación general de la sección deje al Fisco beneficios y no pérdidas.

Detengámonos sobre el primer punto:

Suprimir la saturación y aumentar la capacidad de acarreo de la línea.

De los estudios practicados por la comisión encargada de examinar las propuestas pedidas por el Gobierno en 1910, se desprende que la electrificación permitiría un aumento de 164 por ciento sobre el tráfico habido en 1908, con todos los trenes remolcados por una sola locomotora y de 230 por ciento remolcándolo con dos máquinas en la subida del Tabón.

Este aumento de capacidad de la línea se debe a que la locomotora eléctrica cuenta con gran poder de arrastre y con una velocidad media muy elevada aún en las grandes pendientes.

Para formarse una idea del alivio que se produciría en el tráfico con el sistema en cuestión, basta observar que, con una circulación de 184 trenes (actualmente no llegamos a cien) sólo se ocuparía la línea doce horas diarias en vez de veinte y tres como sucede hoy día.

No es necesario hacer notar las ventajas que con este descanso se obtendría en la conservación de la vía.

Otro beneficio sería el poder aumentar el peso de los trenes de 220 toneladas, que es la carga útil que transportan ahora, a 400 toneladas.

Siendo, pues, muy superior la velocidad media de los convoyes como también el número de toneladas que transportaría, la capacidad de la línea aumentaría en una enorme proporción.

Por otra parte, hemos visto que el aumento de tráfico habido desde 1903 a 1909, fué de un 7 % anual, más o menos.

Tomando este aumento como base, la electrificación llenaría las necesidades del tráfico en un período no inferior a cincuenta años. Con esto, creemos dejar demostrados los beneficios que la electrificación traería para el acarreo de la carga y el descanso de la vía.

Nos reservamos para otra ocasión el análisis de las ventajas económicas que el nuevo sistema traería al país.

J.P.

CELICH UC

Centro de Estudios de Literatura Chilena

Pontificia Universidad Católica de Chile