

## Ferrocarriles Eléctricos.

"El Mercurio" de ayer publica un interesante estudio del ingeniero nacional Sr. Errázuriz Ovalle, sobre los ferrocarriles eléctricos en Estados Unidos y en Italia, que ha tenido ocasión de estudiar.

Desistiendo de la comparación de los ferrocarriles norteamericanos con los nuestros, por tener muy distintas condiciones, ya que aquellos atraviesan terrenos generalmente planos, y los nuestros sumamente accidentados, el Sr. Errázuriz hace un paralelo entre los ferrocarriles italianos y chilenos y especialmente entre la línea del Tabón y la que va de Génova a Busalla, muy semejante por sus condiciones de perfil y de tráfico.

Este paralelo reviste especial interés dadas estas analogías y la circunstancia de ser en la actualidad los ferrocarriles italianos los más importantes de Europa a juicio de las notabilidades técnicas, como Mr. Hevelth, del departamento de tracción eléctrica de la General Electric Company en los Estados Unidos.

Veamos algunos puntos de la comparación presentada :

La línea de Génova a Busalla tiene una pendiente de ~~17~~ 35 por mil, al paso que la del Tabón sólo llega a un máximo de 22 por mil.

Los trenes italianos de tipo ~~de~~ muy pesados (de 500 toneladas) suben sin dificultad sus enormes pendientes, al paso que los nuestros, de 200 toneladas, necesitan la fuerza de ~~de~~ varias locomotoras para subir el Tabón.

A propósito de las locomotoras eléctricas italianas hay que notar un importante detalle. Su poder es de 2000 H.P. y su manejo, que lo puede hacer cualquiera, presenta la gran ventaja de que se frena por sí misma recuperando energía y enviándola a otros trenes, y va, además, provista del freno neumático que es el único que llevan las nuestras.

La velocidad desarrollada por las primeras es constante (45 kilómetros en las subidas y bajadas) en cambio la de las nuestras alcanza en las subidas a una velocidad de 25 kilómetros, y en las bajadas a una muy elevada y muy insegura, cuyo límite depende únicamente del estado de los frenos y de los palanqueros.

No hay que decir que estas excesivas velocidades influyen notablemente en el desgaste del material de la vía.

Después de este somero estudio cabe ahora preguntar por qué el Gobierno ha pasado tanto tiempo sin llevar a cabo la electrificación de la I Sección dados los resultados que se han visto en otros países.

¿Acaso no se han hecho los estudios necesarios?

Los estudios se han practicado y los ha informado una comisión de muy distinguidos ingenieros chilenos que los recomendó de una manera muy clara demostrando las grandes sumas que el Fisco ahorraría, y lo que es más, que sería la única manera de hacer un servicio que satisficga las necesidades de la I Sección por muchos años. Sin embargo, los estudios tan favorablemente informados, esperan, aún, la aprobación del Senado.

Ahora que se trata de reorganizaciones, bien se podría hacer algo porque la reorganización fuera completa.

Italia, que es un país fundamentalmente económico ha estudiado el problema, ha visto que le conviene y piensa dedicar sumas enormes (60 millones de francos según dice el artículo de que venimos tratando) en dar mayor impulso a la electrificación.

Valdría la pena que en Chile nos preocupáramos también del asunto.