

## Los Inconvenientes

Deseosos de conocer opiniones autorizadas, acerca del problema de la electrificación de la 1ª sección de los Ferrocarriles, nos hemos dirigido al distinguido ingeniero señor Luis Wibrette, que ha trabajado durante algunos años en la electrificación de algunas líneas alrededor de París, y cuyas opiniones son justamente apreciadas en los círculos del Gobierno.

"En el momento actual, y tal como se presentan las cosas, soy francamente, enemigo de la electrificación de la 1ª sección de los ferrocarriles, empezó por decirnos el señor Wibrette.

"En Europa, cuando se electrifica un ferrocarril, se obedece a dos razones que no existen a mi juicio en la línea de Santiago a Valparaíso. La primera es cuando se trata de ferrocarriles interurbanos, que requieren un gran movimiento, con trenes muy pequeños; el servicio con auto-motrices está indicado en tales casos, y el capital invertido, se aprovecha debidamente ya que el servicio es constante y rápido.

"La segunda razón se presenta, cuando se trata de construir un ferrocarril de importancia, y de perfil accidentado con fuertes gradientes, que requiere una gran adherencia en las locomotoras para aumentar su poder de arrastre, e impedir con velocidades subidas, la saturación de la vía.

Ningunas de estas dos razones se presentan con el carácter de apremiantes, en la primera sección de los ferrocarriles, pues, para electrificar la vía se requeriría hacer modificaciones de tal importancia, que el tráfico podría volver a un estado normal con solo perfeccionar la tracción a vapor.

En efecto, para que la línea quede en estado de soportar las locomotoras eléctricas de 100 o 120 toneladas, se requeriría un trabajo considerable, que podría servir lo mismo para locomotoras a vapor de igual peso y también con gran poder de arrastre.

En cuanto a la dificultad que opondrían las curvas, debido al largo de esas locomotoras, ello se subsanaría mediante locomotoras Mallet, compound - u otras con articulación, es decir, de seis ejes pero no rígidas.

Esta sería a mi juicio la verdadera solución del problema, por ahora. Y pasados algunos años con la mayor intensidad del tráfico se haría necesario ese cambio de tracción.

Evidentemente, no se pueden negar la economía del servicio eléctrico y la seguridad de su funcionamiento, especialmente en países, como Chile, que cuentan con fuerza hidráulica.

Pero, como les he dicho al principio, no soy partidario de su aplicación inmediata en la línea entre Santiago y Valparaíso, no solo porque creo que el tráfico actual puede aumentarse también con locomotoras a vapor, sino por las dificultades a que su aplicación daría origen.

El Estado no podría por sí mismo, emprender la obra de un cambio de tracción; no cuenta para ello con personal suficiente.

El trabajo tendría, pues, que hacerse por las casas proponentes, que de acuerdo con las bases fijadas, - tendrían a su cargo la explotación; pero no en el tráfico sería achacada, por las casas electrificadoras al mal estado de la vía; y de ahí, por consiguiente, una constante lucha entre ella y el Gobierno, lucha en que este último no resultaría, probablemente, bien librado.

No sería este punto solo la fuente de dificultades semejantes.

Los proponentes tendrían también a su cargo la fijación del número y la capacidad de los trenes, - cosa difícil de establecer de un modo definitivo en el contrato - y ello bastaría para dar también margen a infinidad de cuestiones y dificultades entre los proponentes y el Gobierno.

En suma, - terminó diciéndonos una vez más el distinguido ingeniero, - si el Estado está dispuesto a arreglar la línea de Santiago a Valparaíso en forma que haga soportable las locomotoras eléctricas de 100 o 120 toneladas más le vale, desde luego, no incurrir en nuevos gastos y colocar simplemente locomotoras a vapor de igual peso. Con ello mejoraría, también, completamente, el servicio.

Sin perjuicio de que cuando estas no bastaran para solucionar las dificultades producidas por el aumento de tráfico, se entrara a aplicar el sistema eléctrico.

Nada se habría perdido, entonces con el arreglo de la línea, que viene a ser, solo, un trabajo preliminar para la electrificación".

Hasta aquí lo dicho por el, señor Wibrette.

De ello parece desprenderse lo siguiente:



Continuación de "Los Inconvenientes" del Lunes 8 de Junio de 1914

—  
1º - Que para la electrificación sería necesario capacitar la vía para el tráfico de locomotoras de 100 o 120 toneladas; y en tal caso bastaría usar locomotoras a vapor de igual peso.

2º - Que no pudiendo el Fisco, por falta de personal llevar a cabo el cambio de sistema aludido, tendrían que hacerlo a las casas proponentes, que tendrían con él constantes dificultades, emanadas de desacuerdo en el número y peso de los trenes, y en el mantenimiento de la vía; y

3º - Que, si actualmente bastaría para el tráfico con arreglar la línea para locomotoras a vapor de 100 o 120 toneladas; dentro de algunos años se hará necesaria la electrificación.

J.P.

—  
CELICH UC

Centro de Estudios de Literatura Chilena

Pontificia Universidad Católica de Chile