

Electrificación

Respecto al problema del reemplazo de la tracción a vapor de la 1ª sección de los Ferrocarriles, hemos tenido ocasión de hablar con el distinguido ingeniero electricista, don Horacio Valdés Ortúzar, Gerente del Ferrocarril Electrico a San Bernardo, y una autoridad en el ramo:

Acaba de publicarse en "El Diario Ilustrado" - nos dijo - un reportaje al ingeniero señor Luis Wibrette en que este se manifiesta francamente enemigo, en el momento actual, de la electrificación de los Ferrocarriles. Lo justo sería que "El Diario" publicara también el juicio que ese reportaje tiene que merecer a los técnicos que conocen y han estudiado este asunto.

El señor Wibrette, si no me engaño, funda su razonamiento para oponerse a la electrificación, en que esta impondrá el uso de locomotoras de 100 o 130 toneladas, y por consiguiente, la adaptación completa de la vía para resistir el peso de ellas.

Pero... como las locomotoras electricas son de 60 a 66 toneladas sin que esto les impida tener un poder de arrastre de 2.000 H.P., no hay que hacer reforma alguna en la línea y el reportaje queda sin base alguna.

Si el señor Wibrette hubiera conocido este dato, no habría incurrido en el error de mantener una opinión semejante. Pero el señor ingeniero, no está, como es natural, al tanto de los detalles del proyecto de electrificación.

El señor Wibrette será el primero en reconocer su error una vez que sepa que las locomotoras que se usarían tendrían la mitad del peso que él cree, y, por consiguiente, podrían traficar por la línea en el estado en que hoy se encuentra, condición exigida en las bases elaboradas en el Gobierno.

Además, y dejando a un lado la cuestión técnica, a que hemos contestado, el señor Wibrette se manifiesta enemigo de todo cambio de tracción, por temor de complicaciones y dificultades entre el Gobierno y la Compañía Constructora, cualquiera que esta fuera, y se funda para ello en dos motivos:

1ª En que el mantenimiento de la vía estará a cargo del Fisco, y la explotación en manos de la empresa constructora, lo que dará margen - según él - para que toda dificultad en el tráfico sea achacada por la empresa al mal estado de la vía.

2ª En que los proponentes tendrán también a su cargo la fijación del número y capacidad de los trenes - cosa difícil de establecer en el contrato - y en consecuencia, podrán producirse desacuerdos con el Gobierno en semejante materia.

Les debo confesar francamente que no veo las dificultades.

Estamos de acuerdo en que hay conveniencia en que el constructor no tome la explotación, sino solo el servicio de tracción; pero de ahí a creer, que el mantenimiento de la vía vaya a dar dificultades, nos parece muy difícil, pues hace suponer que el Estado la va a descuidar, lo que es absurdo pues más sufre el equipo que las locomotoras con los defectos de la vía, y por otra parte los defectos no infuyen casi nada en el servicio de transporte, y poquísimo en los gastos de tracción, a menos que sean defectos graves que no deben existir, así como tampoco los desrioles u otros accidentes por esta causa. Además, dice el señor Wibrette, que el punto más grave de dificultades sería la fijación del número y capacidad de los trenes, cosa que tendría también el contratista a su cargo. No sabemos de donde pueda imaginarse el señor Wibrette, esta dificultad, pues el servicio de transporte, como es el número y capacidad de los trenes, sería siempre fijado por la Dirección de los Ferrocarriles así como los itinerarios, y solo, se consultará al servicio de tracción para sacar el mejor provecho del material. El contratista es solo consultado; pero, jamás podrá él fijar esas condiciones porque no pertenece al servicio de tracción. Así se ha prescrito en las bases de propuestas que el Gobierno fijó en 1909, y así lo han entendido los proponentes que se presentaron a la licitación."

Continuación de "Electrificación" del Jueves 11 de Junio de 1914

En resumen, el señor Valdés opina:

1º Que la oposición a electrificar la primera sección de los Ferrocarriles, por cuanto ella, con locomotoras de 100 a 120 toneladas requeriría trabajos en la línea, iguales a los que demandaría la adopción de locomotoras a vapor del mismo peso; falla por su base porque las locomotoras eléctricas pesan solo 60 o 66 toneladas, o sea, menos que las actualmente en uso.

2º Que no habrá motivo alguno de dificultades por el mantenimiento de la vía, cuyas condiciones influyen muy poco en los gastos de tracción, porque el Gobierno, a cuyo cargo estará, es el más interesado en que ésta se encuentre en buen estado y no destruya el material rodante; y

3º Que tampoco podrán haber dificultades emanadas del número y capacidad de los trenes, pues ambos serán fijados por la Dirección de Ferrocarriles, como también los itinerarios respectivos, y el contratista que "podrá" ser consultado, no "estará autorizado" ~~xx~~ para fijar estas características.

J.P.

CELICH UC

Centro de Estudios de Literatura Chilena

Pontificia Universidad Católica de Chile