

Electrificación de los F.F.C.C.

MS 385
308/1264
C.1

La crisis ha puesto de moda los proyectos que reportan economías. Hay uno, sin embargo, que aunque todos están de acuerdo en reconocerlas no logra preocupar la atención del Gobierno: Nos referimos al de electrificación de los Ferrocarriles del Estado.

Después de innumerables informes y de una discusión que ocupó muchas columnas de la prensa, la electrificación ha vuelto a dormir el sueño del olvido.

Sin embargo, este es tal vez, el único proyecto para mejorar el servicio de la 1ª sección de los Ferrocarriles cuya ejecución no costará dinero al Fisco y, por el contrario, le proporcionaría, según todos los cálculos, una economía de algunos millones de pesos anuales.

En conformidad a las propuestas pedidas por el Gobierno en 1910 los proponentes se comprometían a hacer de su cuenta todos los gastos que demandara la instalación del nuevo servicio; a devolver al Fisco al cabo de diez años los materiales, instalaciones, maestranzas, etc., sin gasto alguno para aquel, y a entregarle al cabo de 25, las estaciones generadoras de fuerza motriz. El Gobierno, en cambio, se comprometía durante los diez primeros años, a entregar a los proponentes una suma igual a la que desembolsaba en gastos de tracción en 1908 y a comprar en los 25 años restantes, la energía eléctrica necesaria para seguir manteniendo el servicio por cuenta del Estado, a un precio fijo que equivaldría a menos de un 50 % del valor del carbón.

El hecho solo de electrificar la primera sección, fuera del mejoramiento en el servicio producido por aumento de la capacidad de la línea, significaría para el Fisco, dejar disponibles alrededor de 150 locomotoras a vapor y numerosos carros carboneros que podrían ir a prestar sus servicios en las otras secciones. A esto se agregaría la utilidad que el Fisco pudiera obtener por los terrenos ocupados por carboneras, maestranzas y aguadas, que vendrían a quedar disponibles, para que pudiera venderlos o darles otros usos.

Todas estas ventajas inmediatas, serían, a juicio de los técnicos, relativamente pocas, comparadas con la economía que reportaría el cambio de tracción y que, como hemos dicho antes, ha sido calculada por las comisiones que se han ocupado de éste asunto, en cerca de tres millones de pesos anuales.

Pero, aunque estas economías no fueran tantas, bastaría el solo beneficio que traería la tracción eléctrica, al evitar la saturación del tráfico en la primera sección, para llamar la atención del Gobierno a la utilidad de preocuparse de este problema.

Ahora que se estudian economías en todos los órdenes de la administración, ¿por qué se deja de mano un proyecto que puede ser tan ventajoso para el Estado?

P.