

Ferrocarriles

Al comentar ayer ligeramente el interesante discurso del señor Valdés Vergara, sobre la situación económica de los Ferrocarriles del Estado, hacíamos notar la dificultad de sacar conclusiones precisas de la comparación de los resultados industriales de los últimos cuatro años de la Empresa. Pues, el descenso visible en el año 1914, tenía explicación en la crisis producida por la guerra europea, que no solo aumentó considerablemente el costo de explotación, sino que redujo en un treinta por ciento - no en un ochenta, como apareció ayer por un error tipográfico - las entradas de la Empresa, imposibilitada por diversos motivos para disminuir, en proporción a ellas, sus gastos.

Es igualmente difícil, establecer comparación entre los resultados industriales de los Ferrocarriles del Estado con las Empresas extranjeras, pues aún tratándose de vías férreas establecidas en un mismo país y sometidas en consecuencia a leyes y condiciones económicas más o menos parecidas, estos resultados varían considerablemente.

Para confirmar esta aseveración, vamos a copiar los resultados unitarios de cinco ferrocarriles franceses, que fueron citados en el mundo entero como ejemplos de explotaciones primarias y que además están en manos de particulares.

Costo de la unidad de tráfico en los siguientes ferrocarriles:

Norte francés.....	0,94 Fr.	124
Este francés.....	0,79 "	104
Orleans francés.....	0,92 "	121
París-Lyon Mediterraneo.....	0,86 "	113
Mediodía.....	0,76 "	100

GELICH UG

De este cuadro aparece que los ferrocarriles de París-Lyon, Orleans y Norte, gasta 13%, 21% y 24% más por unidad de tráfico que el Mediodía, de donde debería deducirse que aquellos ferrocarriles se están explotando en malas condiciones.

Vamos a hacer la misma comparación respecto al gasto de cada uno de estos ferrocarriles por kilómetro de vía:

Norte francés.....	51,796 Fr.	257
Este.....	34,879 "	190
Orleans.....	22,639 "	120
París-Lyon Mediterraneo....	34,446 "	182
Mediodía.....	18,869 "	100

Según esto el ferrocarril del norte francés, que gasta 157% más que el del Mediodía, debería estar explotado en condiciones desastrosas; sin embargo tiene una utilidad de más de 3.000 francos por kilómetro de línea.

Si en los ferrocarriles que están situados en el mismo país hallamos desigualdades de esta magnitud, se comprenderá fácilmente que en toda comparación entre ferrocarriles situados en diferentes condiciones topográficas, etc., se puede llegar a valores extraordinarios.

Debemos recordar así mismo que hemos comparado líneas que cuentan para su explotación de todos los elementos modernos introducidos en la industria de los transportes, y si entre ellas encontramos diferencias de la importancia de las que hemos anotado, no es de extrañar las diferencias que resultan al comparar una empresa como la nuestra que debe invertir cerca de cien millones de pesos para mejorarse, con otras empresas que marchan a la altura de su misión.