

SECCIÓN EDITORIAL

LA ELECTRIFICACION DE LA PRIMERA ZONA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Relacionadas con la crisis del carbón, se han formulado en el Congreso algunas observaciones contrarias a la electrificación de la I Zona de los Ferrocarriles del Estado. Estas observaciones, en el hecho, no poseen importancia práctica ya que, cualquiera que sea el resultado de la electrificación, las obras están construídas, los trenes corriendo y el interés del capital pagándose. Investigar, para solucionar la crisis del carbón, si acaso debió o no procederse a la electrificación, viene a ser lo mismo que investigar la culpabilidad de la guerra para mejorar la situación económica de Europa.

Nuestro país posee, indudablemente, características nacionales bien especiales. Una de ellas es el gran optimismo para anticipar los resultados cuando las cosas están por hacerse, y el gran pesimismo para juzgar los resultados cuando las mismas cosas ya están hechas.

Sin embargo, cuando una obra, como la electrificación de la I Zona de los Ferrocarriles del Estado, ha sido llevada a término, ha sido entregada al servicio, ha permitido una mejor atención del público, y, finalmente, es pagada sin recurrir en un centavo el auxilio fiscal, entonces se acumulan todas las críticas para juzgar, por unanimidad, que la obra no ha correspondido a los resultados esperados.

Los datos oficiales que permiten apreciar el resultado de la electrificación de los Ferrocarriles del Estado, deberían conducir, en realidad, a opiniones absolutamente diferentes.

El costo de la electrificación, reducidos los valores en dólares a moneda legal según el cambio medio de los pagos en las fechas respectivas, ascendió a 52 millones 897 mil pesos. De este valor es necesario descontar 20 millones 400 mil pesos, equivalente de 20 locomotoras Mikado, 90 locomotoras Nort British y los carros destinados al transporte del carbón dentro de la 1.ª Zona. Todo este equipo pasó a mejorar la tracción en la II Zona, equipo que hubiera sido necesario adquirir de todos

modos, se hubiese efectuado o no la electrificación, de la misma manera que ha sido necesario con posterioridad, adquirirlo para la III Zona. El valor neto de la electrificación, en consecuencia, suma 32 millones 500 mil pesos.

El interés sobre ese capital provoca un gasto anual de 2 millones 600 mil pesos. Este gasto representa el valor inicial en 1921. El gasto actual es bastante menor ya que, de acuerdo con las amortizaciones efectuadas, el servicio de interés disminuye en un 5% en cada año.

Debe observarse, por otra parte, que el interés del dinero en la fecha de contratación del empréstito respectivo, era excesivamente elevado. De acuerdo con las condiciones actuales de los mercados del dinero—que han inducido al proyecto de Conversión de la deuda de los Ferrocarriles que actualmente estudia la Comisión de Hacienda del Senado—el valor del servicio de interés sería de 6,5% a 6%. Con el primero de esos valores, aplicado al saldo no amortizado del capital de la electrificación, el servicio anual sumaría 1 millón 600 mil pesos.

En el primer semestre del año en curso, la electrificación de la I Zona ha consumido 16 millones 440 mil kilowatt-horas, con un costo de 1 millón 830 mil pesos. El consumo anual de energía eléctrica representa así un costo de *3 millones 660 mil pesos*.

El consumo de carbón, equivalente al tráfico actual, el cual es un 6% superior al último año anterior a la electrificación, alcanzaría—con tracción por locomotoras Mikado, es decir, dentro de las mejores condiciones posibles—a 107 mil toneladas. De ese total se consume todavía una pequeña cuota de 18 mil toneladas en maniobras en la Estación Barón, mientras se efectúan las transformaciones proyectadas, y en faenas varias extraordinarias. El carbón reemplazado así por energía eléctrica, suma 89 mil toneladas.

El precio del carbón, según los contratos últimos, representa 68,50 pesos a bordo en Valparaíso, 70,40 en tierra y 80,95 puesto en el ténider de la locomotora.

El valor de las 89 mil toneladas de carbón economizadas equivale, por lo tanto, a *7 millones 100 mil pesos*.

La reducción de gastos en combustible alcanza, en consecuencia, a *3 millones 440 mil pesos*.

Esta sola partida bastaría para evitar mayores consideraciones. Los valores indicados comprueban, por otra parte, que desde el punto de vista de la industria del carbón, la electrificación de la I Zona no representaba, en sí misma, con una economía de 90 mil toneladas en una producción normal de 1 millón 200 mil toneladas, ningún trastorno inmediato para la industria carbonífera.

Siendo considerable la economía en combustible—los 3 millones 440 mil pesos indicados—la electrificación no tenía especialmente al ahorro del combustible. Su objeto principal era la formación de trenes de gran peso a fin de mejorar las condiciones de la movilización y reducir el gasto en personal. Así, de un promedio de 450 toneladas por tren, se pasó a 700 toneladas. De la misma manera, se tendía a reducir los gastos y el número de empleados en maestranzas. De ese modo, sólo en personal de obreros en tracción y maestranzas se ha reducido, de 1922 a 1925, en un total de 306 empleados, equivalente a un 20% del número existente en esos servicios durante la tracción a vapor. Esta reducción representa una economía de *1 millón 37 mil pesos*, sólo en el valor de los jornales.

No se ha considerado en estas cifras los valores de la economía resultante por reducción en el número de trenes, por el menor desgaste de la vía, por la descongestión de la línea, por el menor valor de los materiales consumidos en las maestranzas, y por una serie de factores diversos, por cuanto estas economías se compensan prácticamente con el nuevo gasto de las sub-estaciones y la mantención de las líneas aéreas.

En lo que se refiere ahora al refuerzo de la vía y de los puentes, debe observarse que ese refuerzo debió hacerse primero para permitir la tracción con Mikados y que el refuerzo habría continuado en caso de emplearse tracción a vapor, pues la tendencia mundial en la explotación es el empleo de locomotoras de gran peso.

Sobre el capital invertido, las solas economías directas en combustible y jornales representan un interés de más de 13,5% sobre el costo neto del capital invertido (\$ 4 477 000 en 32 500 000).

El interés pagado sobre la capitalización inicial ha sido hasta hoy de 8% y será de 6,5% una vez efectuada la consolidación de la deuda.

Se puede decir en general, que la electrificación de la I Zona de los Ferrocarriles del Estado es una de las pocas obras públicas efectuadas en Chile que sirve al capital invertido y produce, además, una utilidad considerable. Para la construcción de esta obra no se ha recurrido en un centavo al auxilio fiscal. Aun más, se ha pagado al Estado los derechos de aduana sobre todas las maquinarias y materiales importados. Hay otras líneas privadas en las cuales el Estado paga el interés del capital en forma de garantía y libera, además, a las compañías de derechos aduaneros.

Es verdad que, como lo advertíamos anteriormente, la electrificación de la I Zona ha significado una amenaza para la industria del carbón, no precisamente

por las 100 mil toneladas que han dejado de consumirse en esa Zona, sino por el ejemplo ofrecido a otros ferrocarriles y otras industrias.

El ejemplo de los Ferrocarriles del Estado, seguido luego por otros ferrocarriles privados, parece probar que la energía carbonífera no puede ya competir con la energía eléctrica en los consumos de las industrias de transporte, cuando el tráfico de estas últimas alcanza a cierto límite. Es este un hecho comprobado en todos los ferrocarriles del mundo. En cambio, existen otros consumos que por naturaleza, pertenecen al carbón y no pueden ser reemplazados por la energía eléctrica. Cada medio productor de energía tiene así su campo definido y toda política económica debe tender al aprovechamiento de los campos de consumo respectivo. La industria del carbón debe tratar, en este sentido, de reemplazar el consumo del petróleo tanto en la pampa salitrera como en los ferrocarriles que lo consumen. La energía eléctrica y el carbón son igualmente nacionales. En cambio el petróleo es extranjero. La política del Gobierno y de los productores debe tender, por consiguiente, a no reemplazar la energía eléctrica por el carbón sino que a reemplazar el consumo de petróleo por energía eléctrica y por carbón.