

EL EQUIPO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Agradecemos la respuesta que el distinguido colega, señor Vergara Montt, ha dado a nuestras observaciones sobre su conferencia *Los Ferrocarriles del Estado en 1899* (respuesta que encontramos publicada en el número de los ANALES de Abril, que acaba de ser repartido); pero, sentimos que esa respuesta no se nos haya dado en una sesión del Instituto, para haber tenido oportunidad de reconocer o deslindar errores ante las mismas personas que los hubiesen oído, evitando así las paradojas en que pueden incurrir los que no tienen interés por la materia tratada.

Haciéndolo así, quien sabe si el señor Vergara Montt, hubiese ahorrado todo o gran parte de su artículo; pues mucho de él está basado en la aseveración de que hemos dicho i escrito precisamente lo contrario de lo que dijimos i escribimos, repitiéndolo hasta el cansancio, al ocuparnos de ese asunto; i en el resto del artículo nos contradice con razones que están de acuerdo con las nuestras.

No nos explicamos esas equivocaciones de nuestro estimado consocio i ello nos obliga a esponder una ligera rectificación, sirviéndonos de citas de algunos párrafos de nuestro artículo de Julio del año último, publicado en el número de Noviembre del mismo año.

* * *

Lo que dijimos repetidas veces durante la discusión habida en el Instituto, lo que se publicó en resumen de las actas i lo que se repitió varias veces en nuestro citado artículo, fué: que tomábamos como base fundamental para estimar la deficiencia i dotación de equipo en nuestros ferrocarriles en explotación, el KILOMETRAJE QUE HAY NECESIDAD DE HACER RECORRER A ESE EQUIPO.

Cuando el señor Vergara Montt llegaba a la conclusión de que ni por la intensidad del tráfico ni por el kilometraje de los carros estaban nuestros ferrocarriles en deficiente dotación de equipo de carga, decíamos testualmente: *la escasez de equipo en los ferrocarriles chilenos (del Estado) se deduce del kilometraje que hay necesidad de hacerlo recorrer; que, según los mismos datos de la Sinopsis Estadística, es mayor que en todos los otros países i, su término medio, supera en no menos de 50 por ciento al que recorre en la jeneralidad de las otras naciones.*

Pasamos, en seguida, a esponder una serie de datos i citas que comprobaban nuestro aserto i hacían ver que todos los Directores Jenerales de la Empresa habían hecho resaltar esa deficiencia.

Entre otras citas, tomamos un párrafo de la Memoria de 1890 en que se daba como regla práctica para determinar la dotacion de equipo una cierta relacion entre su cantidad i el número de kilómetros de línea. Al comentar esas citas dijimos que habíamos *creído de utilidad* TRASCRIBIR los párrafos en que se daba esa manera de fijar la dotacion de equipo; lo mismo que la distribucion de carros en las secciones o líneas, tomando en cuenta las toneladas de carga trasportadas i el kilometraje recorrido por esa carga.

Esa trascripcion la creimos útil como dato ilustrativo i en el mismo sentido insinuamos la otra manera de consultar el equipo, para líneas en proyecto o no explotadas aun, fijando para él cierta cantidad de dinero por kilómetro de vía (que es análoga a la otra), a fin solo de darlas a conocer en el artículo, ya que no siempre se encuentran a la mano esas indicaciones.●

Pero al comentar esas citas dijimos, en la páj. 605 (del mismo número de los ANALES, de 15 de Noviembre de 1901), lo siguiente, refiriéndonos siempre *a los ferrocarriles chilenos del Estado*:

«Para terminar lo relativo a la dotacion de equipo diremos:

«Que la intensidad del tráfico no puede servir *de punto de comparacion para determinar esa dotacion*, PORQUE EN CHILE la carga recorre distancias mui grandes i EL EQUIPO TIENE QUE VIAJAR MUCHO DE VACÍO POR FALTA DE CARGA DE RETORNO I POR EL DESEQUILIBRIO DE LA REMISION EN LAS DISTINTAS ÉPOCAS DEL AÑO.

«Que TAMPOCO creemos aceptable ENTRE NOSOTROS, el procedimiento basado en el valor kilométrico del ferrocarril o el que fija un valor o suma determinada para equipo por cada kilómetro de línea; puesto que no siempre se construyen líneas por rejiones donde la actividad industrial i la produccion pueden mantener vías férreas, i ya que *la dotacion de material rodante ADEMAS de variar con la intensidad del tráfico, varia CON LAS OTRAS CIRCUNSTANCIAS MENCIONADAS en el párrafo anterior.*

«Que el procedimiento INDICADO EN LA MEMORIA DE 1890, como regla práctica establecida entre el número de kilómetros i la dotacion de material rodante que, por término medio, debe tener una línea de explotacion activa (.....), da resultados *mui aceptables para las necesidades de Chile*; pues, por él la dotacion de equipo, para los 1,397 kilómetros de línea que se explotaban en 1897, deberia haber sido 466 locomotoras i 5,588 carros de ocho ruedas. PERO LAS ESCEPCIONES DE ESA REGLA *que tiene que variar con el tráfico SON TAN NUMEROSAS, QUE NO HAI DOS PAISES CUYAS DOTACIONES DE EQUIPO POR KILÓMETRO SEAN IGUALES, variando hasta ser en Inglaterra cinco veces mayor que en Estados Unidos, COMO PUEDE VERSE EN EL CUADRO SIGUIENTE, tomado del Boletín de Servicio núm. 222, de los ferrocarriles chilenos del Estado.*

Viene en seguida el cuadro a que se refiere el señor Vergara Montt, i seguimos diciendo:

«En ese cuadro se ve que, *por una casualidad*, los términos medios de los números indicados como dotaciones de equipo en esos distintos paises, *corresponden aproximadamente* a las cantidades de material rodante que se fijan como términos medios por kilómetro para Chile; *se ve tambien las grandes diferencias de dotacion que hai entre los distintos paises.*

«Finalmente diremos, COMO AL PRINCIPIO, QUE TRATÁNDOSE DE LÍNEAS EN ESPLO-

TACION, ES EL KILOMETRAJE DEL EQUIPO EXISTENTE EL QUE HA DE SERVIRNOS PARA CALCULAR SU DEFICIENCIA ASÍ COMO SU DOTACION; *ya que en Chile se hace el tráfico en condiciones especiales i ya que ese kilometraje se conoce con toda precision, así como se conoce el término medio del que se acepta en las naciones donde el equipo trabaja prudencialmente i donde las líneas son razonablemente explotadas.*

«Atendiendo a ese kilometraje, a los datos que dimos al principio i a las comparaciones hechas, la dotacion de equipo el año 1897 (que fué el que consideramos) debería haber sido: 356 locomotoras, 390 coches i 5,950 carros o wagones; fijando para las primeras un kilometraje medio de 32,000 kilómetros, 40,000 para los segundos i 15,000 para los terceros, o sea, un término medio del que se exige en la jeneralidad de los países que pueden darnos la norma, o un poco mas para seguir la propension jeneral de ir aumentando ese kilometraje».

.....

Si el señor Vergara Montt hubiese leído con alguna atencion los párrafos que dejamos copiados, seguramente que no habria pretendido hacer resaltar la ignorancia que nos supone en la materia, copiando aisladamente la frase *que la intensidad del tráfico no puede servir de punto de comparacion para determinar esa dotacion*; i todavía, presentándola con esta otra frase que le antepone. *Mi contradictor sienta como fundamento para la fijacion de la dotacion de equipo EN UN FERROCARRIL*, cosa que no hemos dicho jamas, pues nos hemos referido solo i esclusivamente a la dotacion de equipo que necesitan *nuestros Ferrocarriles del Estado en explotacion* i no nos hemos ocupado de sentar tésis jenerales, como nos lo atribuye el señor Vergara Montt para explotar en esa forma la frase.

En tésis jeneral, la intensidad del tráfico sirve para fijar la dotacion de equipo i así lo habrá aplicado el señor Vergara Montt en las tantas veces que ha *estudiado* líneas férreas; pero en el caso de *nuestros ferrocarriles en servicio*, la práctica demuestra: que *ademas* de la intensidad del tráfico *hai* que considerar el gran kilometraje que hace de vacío el equipo, por no haber compensacion en el acarreo de la carga i por el desequilibrio en su remision, como tanto lo dijimos en nuestro artículo, i sin contar aun los plazos que se den para la carga i descarga de los carros; plazos que, a la época en que tratábamos el tema, eran mui grandes.

Imitando ahora al señor Vergara Montt, podríamos preguntarle: ¿a dos ferrocarriles que tuviesen la misma intensidad de tráfico, pero en el uno que hubiese compensacion en el acarreo de la carga i en el otro que ese acarreo se hiciese solo en un sentido, viajando de vacío el equipo a la vuelta, les corresponderia la misma dotacion de equipo? Esta pregunta seria, seguramente, mas lójica que la que nos hace basándola en principios que no hemos aceptado. Pues, si nuestro *contradictor* hubiese puesto mas atencion en lo que leia, se habria explicado de que *intercalábamos el cuadro de material rodante por kilómetro en diversos ferrocarriles del mundo*, precisamente *para probar que no era buena esa regla*, en jeneral, para determinar la dotacion de equipo; habria visto que, en seguida de decir que la regla indicada en la Memoria de 1890 daba resultados aceptables para las necesidades en conjunto de la Red Central (como se comprobaba por las cantidades de equipo que resultaban aplicándola), decíamos: *PERO las escepciones de esa regla..... son tan numerosas, que no hai dos países.....; variando hasta ser*

en Inglaterra cinco veces mayor que en Estados Unidos». I, etc..... porque ¿para qué seguir repitiendo esto cuando confiamos que el señor Vergara Montt habrá visto ya con lo anterior que no ha tenido razon alguna para presentar las cosas como lo ha hecho ni para sus admiraciones i preguntas capeiosas que nos hace en su artículo?

Podrá decirnos el señor Vergara Montt, que si el procedimiento de nuestra referencia no lo aceptábamos como regla jeneral, para qué lo citábamos. A ello responderemos: que, como lo hicimos presente, esa regla — empírica, como todas las otras — la aceptábamos como especial para el caso que tratábamos.

I en cuanto a que hai ventaja de agrupar los datos ilustrativos, que encontramos al estudiar nuestros temas, lo está probando el hecho de que el mismo señor Vergara M. *se haya servido de los datos que copiamos* sobre distribucion de equipo en las Secciones, para comprobar la lei que formula al hacer esas distribuciones i, todavia, para contradecirnos con ellos mismos. Lástima sí, que incorrectamente aprovechados i no en la forma que lo habríamos deseado, *como lo manifestamos en el comienzo de nuestro artículo anterior*.

Si exacta es la lei formulada por el estimado colega para fijar las dotaciones de equipo, mas exacto creemos para el caso tratado nuestro procedimiento por EL KILOMETRAJE que recorre el equipo, puesto que él toma en cuenta todo: *intensidad de tráfico* i VIAJES DE VACÍO DEL EQUIPO, que no considera la lei anterior. Pero, en fin, esto puede ser cuestion de apreciacion; lo esencial, por ahora, es que no aparezcamos diciendo lo contrario de lo que dijimos, i no se prescinda de lo que en verdad i con toda claridad tomamos por base fundamental de nuestro raciocinio.

Estamos de acuerdo con el señor Vergara Montt en que *«las condiciones de establecimiento de los ferrocarriles tienen que ser variables con las localidades i los recursos de los países que se compara i que de ningún modo se puede pedir que hagamos en Chile lo que se hace en Bélgica, disminuyendo el kilometraje anual de los carros a límites (8,000) que aparecen hasta sospechosos»*; pues, por eso fué que tomamos el término medio de otras naciones, fijando (15,000) CASI EL DOBLE de lo que se acepta en Bélgica.

En otro párrafo del artículo que contestamos, refiriéndose a algunos países de Europa, dice el señor Vergara Montt: *«Allá donde el dinero abunda i el interés es sumamente bujo es natural que existan fuertes inversiones en material rodante i se haga trabajar a este CON MODERACION PARA QUE DURE MUCHOS AÑOS»*. Agradecemos esta declaracion que está completamente de acuerdo, en la parte final, con lo que decíamos en nuestro artículo para justificar hasta la evidencia la necesidad de aumentar el equipo en nuestros ferrocarriles.

En otro de los párrafos siguientes dice: *«Todo esto está bien pero hai que acordarse que «los cortos medios son rigurosos jueces» i que las exigencias que al Estado de Chile imponen la instruccion, las obras nuevas, la seguridad nacional, la hijiene, etc., no le permiten distraer fondos para dotar CIENTÍFICAMENTE de material rodante a nuestros ferrocarriles»*. Precisamente todo eso tomamos en cuenta para no fijar dotaciones científicas, sino otras en mucho inferiores a las que así puedan llamarse, como puede verse en los cuadros que figuramos en nuestro artículo del año pasado. I así se comprobó posteriormente; pues, el Senado de la República, que toma en cuenta todas

las necesidades que indica el señor Vergara Montt en el párrafo copiado, *aprobó por unanimidad una partida de 4.850,000 pesos para equipo* i la Comision de Industria i Obras Públicas de la Cámara de Diputados en informe de 24 de Diciembre último, leído en sesion de 28 de ese mes, recomienda la aprobacion de la partida, haciendo valer razones importantes i de todos conocidas. Si hasta hoi esa lei no se ha despachado, es probablemente por la mui avanzada fecha del año en que se presentó el informe indicado i por las razones económicas, por demas extraordinarias, que han debido considerarse despues.

En un último párrafo dice el señor Vergara Montt: *«No se puede por un momento pensar en dotarlos aqui como relativamente estan en Inglaterra, Francia i Alemania, NI FATIGARLOS ANUALMENTE TAN INMODERADAMENTE COMO SE QUIERE, porque su desgaste obedece a una fórmula en que juega el principal papel el interes corriente del capital. . . .»* Comentando esto diremos, por última vez, que, pues precisamente por eso tomamos los TÉRMINOS MEDIOS de los kilometrajes corrientes i por eso, para conseguir *mayor duracion del equipo*, por el trabajo moderado — como está de acuerdo nuestro contradictor — es que insistíamos en la necesidad de su aumento, ya que en Chile, por lo mismo que *son elevados los intereses del capital*, debemos procurar que duren mucho las cosas por medio del *trabajo moderado i la conservacion en tiempo oportuno*.

Con lo anterior terminamos esta respuesta, que creimos obligada por la *forma i fundamento* que el señor Vergara Montt ha dado a su réplica; pero pedimos excusas, por haber ocupado un precioso espacio de nuestros ANALES con repeticiones de asuntos que creíamos lo suficientemente claros, i deseamos que en adelante las réplicas análogas se hagan en las sesiones del Instituto, como siempre lo hemos pedido, para llenar uno de los fines de la institucion.

E. LÓPEZ S.

Santiago, 11 de Mayo de 1902.

