

SECCION EDITORIAL

LA VISITA DE LOS INGENIEROS CHILENOS A LOS FERROCARRILES DE ARGENTINA Y URUGUAY

Ha regresado al país la delegación de ingenieros que, a solicitud del "South American Branch Institute of Locomotive Engineers, London", enviara la Dirección General de nuestros Ferrocarriles del Estado en viaje de estudio por las líneas argentinas y uruguayas.

Presidida la delegación por el ingeniero Santiago Labarca, Diputado al Congreso Nacional y recientemente designado como miembro del Consejo de Ferrocarriles, ella fué descompuesta en sub-comisiones parciales encargadas de informar a la Dirección sobre cada uno de los servicios de vía, tracción, talleres, tráfico, contabilidad y otros temas referentes a la explotación de ferrocarriles.

La red argentina, formada por 35 mil kilómetros de vía de todas las truchas y con todo tipo de formas de explotación desde el sistema estrictamente privado hasta el régimen fiscal directo, ofrece el más interesante campo de estudio y experiencia administrativa y técnica.

Los informes entregados a la Dirección General por las diversas comisiones, permiten desde luego, formar un juicio aproximado acerca de la comparación de los servicios ferroviarios de Argentina y Chile.

Por lo pronto, debe anotarse la diferencia de régimen ferroviario vigente en los dos países. Así en la República Argentina, de 35 mil kilómetros de vía 30 mil están explotados bajo el régimen privado y 5 mil según el régimen fiscal. En Chile en cambio, de 8 mil 200 kilómetros 4.500 corresponden al régimen fiscal o sea el 65 por ciento contra el 14 por ciento para la República Argentina.

Estas cifras representan únicamente la situación actual; pero, de ningún modo y especialmente en lo que se refiere a la República Argentina pueden ellas estimarse como una indicación de la tendencia última de los Gobiernos.

La República Argentina lamenta hoy su mala política de viabilidad al no anticiparse a la iniciativa privada en la construcción de sus ferrocarriles comerciales. Al contrario de lo que sucede en Chile las vías ferroviarias reproductivas pertenecen a empresas particulares. Las compañías inglesas principalmente han invertido en la República Argentina 31 de Diciembre de 1914, un capital de 1 200 millones de pesos oro (48 penique). El gasto de explotación anual suma 68 millones y las entradas 106 millones. La diferencia, 37 millones de pesos oro o sea, 270 millones de nuestra moneda representa la pérdida anual que la economía argentina soporta como retribución de los capitales extranjeros invertidos en el país.

El Gobierno argentino, especialmente bajo la presidencia del señor Irigoyen, se ha preocupado de crear una red nacional de ferrocarriles. A la fecha la extensión de las líneas fiscales pasa de 5 mil kilómetros y forma dos sistemas principales. Uno de ellos es el Central Norte Argentino que busca su salida

al Pacífico por el ferrocarril de Salta a Antofagasta, prepara una conexión con Bolivia por la vía de la Quiaca a Tupiza y busca los medios de unir el extremo sur de la Red (Santa Fe) con la ciudad de Buenos Aires. El segundo sistema lo constituyen los ferrocarriles patagónicos.

Como puede observarse, la tendencia general del gobierno argentino en su política ferroviaria consiste en la creación de una gran red interna y en un conjunto de ferrocarriles transandinos.

Este último aspecto no puede menos de interesarnos ya que los ferrocarriles transandinos establecen de hecho nuevas corrientes de tráfico las cuales llegan, en determinados casos, a establecer diferentes condiciones en el equilibrio económico internacional. Sin embargo, justo es advertir que el Gobierno argentino considera estas cuestiones con un criterio bastante amplio, llegando a perseguir la construcción de transandinos que, como los de Bahía Blanca y San Antonio, favorecerán en mayor proporción a Chile que a la República Argentina.

En resumen, esta política nacionalista en materia ferroviaria que hoy aplica la República Argentina viene en apoyo de la política tradicional seguida por el Gobierno de Chile. Porque si bien es cierto que por algún tiempo el régimen fiscal pareció destinado al fracaso debido tal vez a una gestión demasiado directa y proteccionista por parte del Gobierno, es la verdad, sin embargo, que a partir de la vigencia de la ley de 1914, que creó el Consejo de Ferrocarriles y reorganizó técnicamente los servicios, nuestros ferrocarriles han entrado a un período de restablecimiento financiero y franco mejoramiento de los servicios.

Los resultados de la explotación en el año último y las previsiones formuladas para el año en curso señalan una favorable situación financiera. Por otra parte, el mejoramiento material de los servicios—la electrificación recientemente inaugurada es una prueba—coloca a nuestros ferrocarriles entre los más importantes de hispano-américa.

El regreso de la delegación ferroviaria chilena y las declaraciones de sus miembros nos dejan una impresión de optimismo. Los ferrocarriles chilenos, construidos con capital chileno e ingenieros chilenos, explotados con personal igualmente chileno, soportan la comparación y en cierto sentido, son superiores a los mejores ferrocarriles ingleses de la República Argentina. Sólo por haber constatado este hecho—que es altamente honroso para la capacidad organizadora de nuestra raza—merece la Dirección General de Ferrocarriles que sea felicitada. Pero el resultado principal de la visita de nuestros ingenieros a la República Argentina debe ser el intercambio profesional para que—por medio de un conocimiento mutuo, libre de formulismos diplomáticos—se estreche la amistad entre los dos países.

R. SIMÓN

