

das que, á 180 francos la tonelada, constituyen una suma de 630 millones de francos.

Como los durmientes deben tener el mismo peso que los rieles, la sustitución de los de acero á los de madera exigirá la fabricación de 3.500,000 toneladas de durmientes.

Estará de plácemes, cuando eso suceda, la metalurgia francesa del acero.

---

### Ferrocarriles Argentinos. •

---

El camino de hierro Oeste Santa Fesino ha dado en su cuarto año los más bellos resultados.

La excelente cosecha en el año de 1887 produjo buenas entradas y remedió los inconvenientes de una línea demasiado corta en extensión, pero que prolongada, será una de las líneas de más porvenir de la República Argentina, si se considera el desarrollo que ha alcanzado en cuatro años tan sólo.

|                                |            |
|--------------------------------|------------|
| El producto bruto de la línea  |            |
| llegó en 1887 á.....\$         | 219,922 25 |
| Los gastos fueron de.....,     | 186,789 18 |
|                                | <hr/>      |
| Lo que da una utilidad de...\$ | 33,133 07  |

El resultado fué obtenido mediante el transporte de 54,073 viajeros de todas clases y el de 785,000 toneladas de mercancías, de las que

57,200 representan los diversos productos de la agricultura y 28,400 artículos de consumo y materiales de construcción.

La Dirección de la Empresa sometió al Gobierno los planos de prolongación hasta las colonias Iriondo y Ortega, para llegar al riachuelo de las Mojallas, límite de la Provincia de Córdoba, con un ramal á Melincué.

Las dos líneas tienen una longitud de 151 kilómetros. Los trabajos comenzados á fines de Marzo, fueron rápidamente ejecutados, y el 5 de Noviembre se inauguró la sección hasta la colonia Iriondo San José de la Esquina, de 54 kilómetros.

El 6 de Enero del año actual se inauguró el resto hasta la Cañada de las Mojarras, y de ésta hasta la floreciente colonia Juárez Celman (Cruz alta), situada en la provincia de Córdoba.

En la sección de Melincué se ha puesto igualmente en explotación un ramal de 28 kilómetros hasta la estación Chavas, con el fin de facilitar el transporte de los cereales, y en breve plazo estará terminada toda la línea de Melincué.

De manera que, actualmente, el camino de hierro Oeste Santa Fesino, que hace un año medía 60 kilómetros de longitud, tiene ahora

153 kilómetros en explotación y muy pronto llegará á 210.

En 1887, 4,500 viajeros, por término medio y por mes, circularon sobre esa línea.

En los tres primeros meses del año actual, cuando el camino de hierro hasta Juárez Celman estaba ya prolongado y en explotación, transportó 22,997 viajeros, ó sea un promedio mensual de 7,666, es decir, que la circulación casi duplicó, con tendencia á alcanzar mayor cifra todavía.

Con este camino de hierro, con el de Campana á Sunchales, el Central Argentino, los ramales sobre Pergamino y Marchiquita, el Trasandino y el que irá de Villa Constitución á la Carlota, se encuentra servida casi toda la región Sur de la Provincia de Santa Fe, para la cual se proyectan otros dos ramales, cuya concesión se pedirá este mismo año.

Todas estas líneas son de vía ancha. Del Rosario al Sur predomina esta vía, y del Rosario al Norte, es decir, en la región del Centro y del Norte de la provincia indicada, se emplea más la vía estrecha.

Y esta diversidad á nadie alarma, puesto que los inconvenientes de la diferencia de vías no son absolutos, sino relativos á la necesidad del transborde.

Suprimir el transborde es, pues, suprimir todas las dificultades que puede ocasionar la falta de uniformidad de las vías férreas argentinas en la provincia indicada, puesto que, para los fines de transporte, casi no hay diferencia entre un camino de hierro con grandes wago- nes que cuesta mucho y hace pagar muy caro, y un camino de hierro con wago- nes más pequeños, que cuesta menos y también hace pagar menos.

Y el transborde de una línea de vía ancha á una línea de vía estrecha y vice versa, quedará suprimido en la provincia de Santa Fe, después de la conclusión de los caminos concedidos y en construcción.

Se llegará á esa supresión, dice el Mensaje á las Cámaras del Gobernador de la Provincia, del que tomamos todos estos datos, por el medio natural de proporcionar á la vía angosta todas las estaciones y elementos de ellas que la vía ancha posee.

De modo que no había, por decirlo así, solución de continuidad entre el punto de embarque y el de desembarque, y la mercancía podrá tomar la vía ancha ó la vía angosta, y se aprovechará además de la competencia en los precios, que, para el bien de aquel país, no dejará de efectuarse.

Las condiciones del Temple y Comp., de Rosario á Buenos Aires y de Estación Gálvez y Quebracho Herrado á Rosario, permitirán emplear hasta estos dos puertos las dos vías, y la de Santa Fe, que posee la vía estrecha, quedará ligada por ésta á Rosario y á Buenos Aires, así como á Córdoba y á Jucumán.

Y muy pronto se obtendrán allí los beneficios de la combinación de los dos sistemas, dada la rapidez con que se construyen todas las vías y especialmente las que pertenecen á la provincia de Santa Fe.

La extensión aprobada, después de la conclusión de los estudios definitivos, es de 808 kilómetros 523 metros.

Los caminos construídos hasta el 1º de Mayo de 1888, fueron:

|  |     |       |          |
|--|-----|-------|----------|
| Vía principal á Cristóbal .....          | 200 | kils. |          |
| A S. Carlos y Gálvez...                  | 79  | „     | 323 mts. |
| Colastiné .....                          | 12  | „     | 000 „    |
| Frontera de Córdoba...                   | 81  | „     | 700 „    |
| Soledad.....                             | 94  | „     | 000 „    |
| Coronda .....                            | 23  | „     | 500 „    |
| Reconquista.....                         | 100 | „     | 000 „    |
| <hr/>                                    |     |       |          |
| Total de los caminos<br>construídos..... | 590 | kils. | 523 mts. |

*En explotación antes del 1º de Mayo de 1888.*

|   |     |               |
|---|-----|---------------|
| Vía principal.....                            | 200 | kils.         |
| A S. Carlos y Gálvez...                       | 79  | „ 323 mts.    |
| Colastiné.....                                | 12  | „ 000 „       |
| Frontera de Córdoba...                        | 81  | „ 700 „       |
| Soledad.....                                  | 47  | „ 000 „       |
| <hr/>   |     |               |
| Total en explotación antes de dicha fecha.... | 420 | kils. 33 mts. |

El ramal de Santa Fe á San Carlos fué inaugurado en Marzo de 1887; el de San Carlos á Gálvez, en Junio; el de Pilar á la Frontera de Córdoba, en Enero de 1888; y la 1ª sección del de Soledad hasta la Colonia Providencia, en Febrero del corriente año; de manera que los dos primeros no fueron explotados durante todo el año de 1887, y los segundos no figuraron en ese año.

Sin embargo, he aquí el resultado de la explotación:

|   |                  |
|---|------------------|
| Producto bruto durante 1887.....                      | \$ 612,439 78    |
| Gastos de explotación y de construcciones nuevas..... | 409,893 76       |
| Producto neto.....                                    | <hr/> 202,546 02 |

El examen comparativo del año 1887 y del 1886, da el siguiente resultado:

|   | 1886.        | 1887.        | Aumento.     |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Producto bruto....                                  | \$368,307.28 | \$612,439.78 | \$214,132.50 |
| Gastos de explotación y de nuevas construcciones... | 233,126.43   | 409,893.76   | 176,767.32   |
| Producto neto.....                                  | \$135,180.85 | \$202,546.02 | \$ 67,365.18 |

Los gastos de las nuevas construcciones se elevaron á \$23,749.38 en 1886, y á \$60,923.87 en 1887.

El número de viajeros fué: en 1886, de 103,476, y en el año siguiente de 1887, de 180,263; lo que da un aumento de 76,787.

Los datos anteriores habrán hecho pensar que habiendo sido elevados los gastos de construcción de las nuevas líneas inauguradas al principio de este año, los gastos de explotación han aumentado en éste, y el aumento del producto neto, con respecto á 1886, habrá disminuido en proporción.

El examen comparativo del primer trimestre de 1887 y del correspondiente de 1888, da una idea bastante aproximada del estado del camino.

|                    | Primer trimestre de 87. | De 88.           | Aumentos.       |
|--------------------|-------------------------|------------------|-----------------|
| Productos.....     | \$167,406.35            | \$174,380.67     | \$ 6,974.32     |
| Gastos.....        | 94,720.32               | 131,231.35       | 36,510.43       |
| Producto neto..... | <hr/> 72,688.43         | <hr/> 105,824.32 | <hr/> 33,233 89 |

Las cifras anteriores demuestran la importancia de estas líneas, importancia que será mayor aún, cuando se encuentren ligadas á la que se construye en Córdoba y á las que van á Santiago del Estero, Tucumán y Presidente Roca.

Los bonos que han servido para pagar los gastos de estas vías, han sido cotizados en Londres á los siguientes precios obtenidos el 23 de Marzo de 1888.

|   |           |
|---|-----------|
| F. C. Santa Fe á las Colonias del Norte.....                            | 100 á 102 |
| F. C. Santa Fé á las Prolongaciones. Oeste y Central.—Prolongaciones... | 96 á 98   |
| Argentino—Norte—Central .....   | 94 á 96   |
| Santa Fe á Reconquista .....  | 90 á 92   |

La longitud total de esta red de vía estrecha pasará de 3,500 kilómetros: el punto de partida de todas las líneas será el puerto de Buenos Aires, del Rosario y de Santa Fe.

En resumen, los caminos de hierro del Gobierno y de empresas particulares obtenidos por concesiones de la Nación ó de la Provincia de Santa Fe que surcan el territorio de ésta y que actualmente están construídos, en construcción ó próximos á construirse, son en número de 26, con un total de 2,620 kilómetros.

Pronto, pues, una sola provincia de la República Argentina contará con una extensión de ferrocarriles un poco mayor que la tercera parte de la longitud total de las vías férreas con que cuenta en la actualidad nuestra República mexicana.

Con razón, pues, el Sr. D. José Gálvez, Gobernador de la Provincia de Santa Fe, con legítimo, patriótico y noble orgullo, ha podido estampar en su Mensaje las hermosas frases siguientes:

“La liberalidad de nuestras leyes sobre colonización, el profundo respeto que aquí se tiene á la propiedad, el aumento consiguiente de la población, la creación incesante de nuevas escuelas, la construcción de ferrocarriles, el predominio de ideas bienhechoras favorables á los progresos del siglo y á la rectitud de la conciencia popular, cada día más clara, cada día más perfecta, cada día más justa, aseguran un lugar distinguido á la Provincia de Santa Fe.

“Es una de las primeras entre los Estados hermanos que marchan á la cabeza del movimiento inaudito y progresivo que, favorecido por la acción fecunda de los Poderes nacionales, dirige é impulsa á la República, modifica el antiguo modo de ser de los pueblos, suaviza sus costumbres y engrandece la personalidad

argentina por el libre ejercicio del trabajo, por la difusión de la instrucción pública, por el desarrollo de todas las aptitudes humanas que tienden á convertir nuestra civilización en una real y positiva regeneración social.

“La Provincia de Santa Fe, cifrando sus esperanzas en las evoluciones tranquilas del progreso y en el patriotismo de los que pueden y deben realizarlo, ha logrado disfrutar de un orden estable y fundamental; orden en todas las regiones, desde las más elevadas esferas del Gobierno, hasta las más humildes esferas sociales. Tesoro público sin gravámenes; facilidades de comunicación; crédito consolidado; bienestar moral y material; y un espíritu público que se purifica, se fortalece de día en día, y refleja los diversos tintes de la opinión, practicando sin abuso todas las libertades que en su conjunto y armonía constituyen el principio general del “self government.” Tal es el estado de la Provincia de Santa Fe.”

---

### Los ferrocarriles alemanes y austro-húngaros.

---

El total de los ferrocarriles que pertenecen á la unión alemana representaba el 31 de Diciembre de 1885, una longitud de 64.464 kilómetros, ó sea más de un tercio de la longitud total de las vías férreas de Europa, repartido entre 100 administraciones, de las cuales 51 son alemanas, 37 austro-húngaras, 5 holandesas, 3 belgas, 2 romanas, 1 rusa y 1 luxemburguesa.

No carece de interés comparar los resultados generales de las líneas alemanas con las austro-húngaras, ya que estos dos grupos forman por sí solos el 92 por 100 de las líneas de la Unión.

El 31 de Diciembre de 1885, la longitud en explotación de las líneas alemanas era de 37,207 kilómetros, y la de las líneas austro-húngaras de 21,973 kilómetros.

La longitud media explotada durante el año se elevó respectivamente, en cada uno de los dos grupos, á 36,823 y á 21,747 kilómetros.