

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.

Mientras que en los ferrocarriles alemanes la longitud de las líneas de doble vía alcanzó á 10,958 kilómetros, ó sea el 30 por ciento de la longitud total, no llega sino á 1,976 kilómetros, el 9 por ciento, en los ferrocarriles austro-húngaros.

Los gastos de establecimiento de las vías férreas alemanas suben á 12,238 millones de francos, la que da un término medio de 230,640 francos por kilómetro.

Los de los ferrocarriles austro-húngaros alcanzan á 7,102 millones de francos, ó sea 341,530 francos por kilómetro.

El material rodante efectivo de los ferrocarriles alemanes comprendía 12,396 locomotoras, 22,608 coches de pasajeros y 250,545 wagones.

Las vías férreas austro-húngaras poseían 4,439 locomotoras, 8,760 coches y 100,925 wagones.

El siguiente cuadro indica el estado y movimiento del material.

Locomotoras.	Líneas alemanas.	Líneas austro-húngaras.
Número total de locomotoras.....	12,396	4,439
Número medio de locomotoras por kilómetro..	0.33	0.20
Promedio de la distancia anual recorrida por una máquina...	31,278 kils.	31,828 kils.

Coches de pasajeros.

Número de coches.....	22,638	8,760
Número total de ejes.....	50,476	18,338

Wagones.

Número de wagones de toda clase.....	250,545	100,925
Número total de ejes.....	511,026	203,412

La distancia kilométrica recorrida por pasajeros y carga y la intensidad del movimiento, están representadas por las cifras siguientes:

Movimiento de pasajeros.	Líneas alemanas.	Austro-húngaras.
Pasajeros por kilómetro.....	1ª clase..... 165 2.1 p €	82 3 p €
	2ª clase..... 1,392 17.6 "	516 18.9 "
	3ª clase..... 4,101 51.8 "	1,788 65.5 "
(Millones de pasajeros).....	4ª clase..... 1,836 23.2 "	146 5.3 "
	Clase militar. 422 5.3 "	198 7.3 "
	7,916 100 p €	2,730 100 p €
Pasajeros por la distancia completa.....	1ª clase..... 4,543	3,793
	2ª clase..... 38,442	23,953
	3ª clase..... 113,230	82,894
	4ª clase..... 50,698	6,755
	Clase militar. 11,656	9,201
Promedio general.....	218,509	126,596

En Alemania, como en Austria, el movimiento de pasajeros de 3ª clase es superior al de las otras clases; los términos medios son sensiblemente iguales, salvo en la 4ª que, en Alemania, representa el 23 por ciento del movimiento total, mientras que en Austria-Hungría sólo llega al 6 por ciento.

La intensidad del movimiento referido á la distancia completa se traduce, para las líneas alemanas, por promedios más elevados que para las austro-húngaras.

El movimiento de estos ferrocarriles en el transporte de carga fué de 434,676 toneladas en las vías alemanas, y de 324,373 toneladas en las austro-húngaras.

Las entradas totales de la explotación se elevaron á 1,203 millones de francos en las vías

férreas alemanas y á 607 millones en las austro-húngaras.

Las entradas por kilómetro fueron 32,697 y 27,838, y deduciendo los gastos de explotación, 17,988 y 14,665: los productos netos fueron 14,709 y 13,173, y la relación p € del producto neto al capital del establecimiento 4.44 y 4.59.

El producto medio de un pasajero por kilómetro recorrido fué:

	Líneas alemanas. Céntimos.	Austro-húngaras. Céntimos.
1ª clase.....	10.19	11.90
2ª clase.....	6.72	7.45
3ª clase.....	3.97	4.47
4ª clase.....	2.63	3.71
Clase militar.....	1.89	1.94
y el promedio.....	4.16	5.04

así como el producto medio por tonelada y por kilómetro fué 5.07 y 6.40.

Lo mismo que en el movimiento kilométrico de pasajeros, la 3ª clase es la que suministra la más elevada proporción de entradas.

	Líneas alemanas.	Austro-húngaras.
Proporción por 100 de las entradas de pasajeros.....	1ª clase..... 5.1	7.1
	2ª clase..... 28.4	28.0
	3ª clase..... 49.4	85.2
	4ª clase..... 14.7	3.9
	Clase militar. 2.4	2.8

Las cifras proporcionales que siguen indican de qué modo se reparten los gastos de explotación entre los diversos servicios.

	Líneas alemanas.	Austro- húngaras.
Administración	10.1	8.4
Vigilancia y conservación...	25.6	28.9
Explotación, material y tráfico.....	38.4	34.5
Tracción y material.....	25.9	28.2

El personal de los ferrocarriles alemanes se componía, á fines de 1885, de 135.117 empleados y agentes, y 198,291 obreros; el de los austro-húngaros comprendía 63,491 empleados y 88,797 obreros.

Los descarrilamientos, colisiones y accidentes diversos ocurridos en el año de 1885, fueron 3,487 en las líneas alemanas y 1,616 en las austro-húngaras.

El total de víctimas por causa de la explotación fué de 2 muertos y 25 heridos, en los ferrocarriles alemanes, y de 29 pasajeros heridos en los austro-húngaros.

El número de pasajeros víctimas de su propia imprudencia, fué mucho más considerable: se elevó á 497 y 663 heridos en Austria-Hungría.

La actividad en nuestros ferrocarriles.

1888.

Grato es consignar que por todas partes se trabaja entre nosotros, con gran actividad y energía, en la construcción de nuevas líneas.

Los ingenieros del Interoceánico no se dan un minuto de reposo, y al paso que van, es probable que antes de mucho tiempo se inaugure la sección de esta capital á Puebla.—El trabajo en el Internacional es también constante.

En las líneas de la Empresa de Hidalgo, en las de la península yucateca, en la de Armería á Colima, de Aguascalientes á San Luis, de esta última ciudad á Tampico y de este puerto á Monterrey, en el ferrocarril de Córdoba á Tuxtepec y en otros muchos puntos, marchan con gran rapidez los trabajos.

La línea de Tampico á Monterrey, vía ancha, está llamada á un gran porvenir tan luego como se lleven á cabo las obras del puerto en dicha simpática ciudad.

Todas las demás líneas serán también inmensamente útiles á sus respectivas Empresas y al desarrollo de la Nación.

¡Ojalá que al terminar el período presidencial del General Díaz, inaugurado antes de ayer y durante el cual puede contar el país con la conservación de la paz, hayan llegado nuestras líneas férreas á una longitud de 12,000 kilómetros!

NOTA.—En 1892 la longitud total de nuestras vías férreas fué de 10,477 kilómetros.

Los ferrocarriles en Chile.

La importancia comercial de nuestras hermanas las Repúblicas Chilena y Argentina crece diariamente.

La paz que han disfrutado desde tantos años hace les ha permitido consagrarse por completo al desarrollo de todos sus elementos de prosperidad.

Y como es natural, en los ferrocarriles han fijado su atención y se han dedicado á concluirlos.

Ambas naciones, como es sabido, quedarán pronto unidas por los ferrocarriles trasandinos, que con obras dignas de estudio por su importancia inmensa, han de atravesar la majestuosa cordillera de los Andes.

El Congreso chileno ha otorgado concesiones, con tal fin, á dos Compañías privadas.

Según una de ellas, la línea, partiendo de San Felipe, atravesará los Andes por el paso de Us-

pallata, cerca de la montaña más elevada del hemisferio occidental, Monté Aconcagua, para unirse con Mendoza, con el sistema argentino.

En virtud de la otra, la vía partirá de Yumbel y atravesará la cordillera por el paso de Antuco, cerca de otro soberbio y elevado cono, cubierto de nieves.

A las dos Compañías les garantiza el Gobierno chileno, por veinte años, un interés de 5 por ciento á sus capitales.

Pero si esas dos líneas han de llevar á cabo una mejora de inmensa trascendencia para los dos países, proporcionando á la Argentina puerto en el Pacífico, y á Chile puertos en el Atlántico, no es menos interesante este otro pensamiento del Gobierno de Chile: llegar á constituir con todas sus vías un sistema completo, que dote al país de una gran línea troncal, próximamente á la mitad de la distancia entre los Andes y la costa.

Esa línea central importantísima, ligada por ramales bien meditados con los puntos interesantes de la cordillera de los Andes y de las playas del Pacífico, permitirá la fácil exportación de las riquezas de Chile y constituirá un sistema que no dejará sin transporte barato, ni á los productos de la Agricultura, ni á las riquezas mineras de la nación.

Y como Chile es una nación inteligente, enérgica y dotada de amplios recursos financieros, claro es que pronto podrá llevar á cabo todos sus proyectos ferroviarios.

No llegará tal vez á ser la primera nación latino-americana del Sur, porque se lo impedirá la Argentina con su posición geográfica que la pone en más fácil y rápido contacto con Europa, con sus inmensas superficies de tierras planas, habitables y ricas sobre toda ponderación para el desarrollo de la Agricultura, y con su corriente de emigración europea cada día mayor y más importante.

Pero Chile seguirá siempre ocupando un lugar muy distinguido entre las demás Repúblicas sus hermanas.

Y si nuestro país, que ha contado con menos años de paz y no ha podido por lo mismo desarrollar tanto, relativamente hablando, sus grandiosos elementos de riqueza, se descuida un poco y no se apresura lo bastante para ganar el tiempo perdido, se quedará, con gran dolor nuestro, muy atrás respecto de las Repúblicas del Sur.

Veamos ahora, tomando los datos del Boletín del Ministerio de Industria y Obras públicas de Chile, cuáles son sus ferrocarriles.

1.—*Ferrocarriles pertenecientes al Estado.*

Línea de Valparaiso á Santiago y otras igualmente importantes, 1,096 kilómetros.

2.—*Ferrocarriles de Compañías.*

15 Líneas con una extensión total de 1,558 kilómetros.

3.—*Ferrocarriles proyectados y que han de ser construídos y conservados por el Estado, para lo cual el Congreso ha votado 3.524,000 libras esterlinas.*

Ultimamente la construcción ha sido contratada por el Gobierno con la "North and South American Construction Company," de Nueva York.

13 Líneas con una longitud de 968 kilómetros.

Puede, pues, considerarse que muy pronto la República chilena contará con un gran total de cerca de 4,000 kilómetros de ferrocarriles.

Claro es que el Gobierno de Chile no espera que todas esas líneas tengan desde luego buen éxito financiero, sino que ha considerado la construcción de ellas como el medio más seguro de desarrollar los recursos del país y como una sabia medida de estabilidad política.

El teléfono en los ferrocarriles secundarios.

En Francia el teléfono ha sido sustituido al telégrafo en las líneas explotadas por la Sociedad general de los caminos de hierro económicos, sin inconveniente alguno.

Al principio se tropezaba con la dificultad de instalar los hilos telefónicos de bronce silizoso en los mismos postes que sostenían los hilos telegráficos ordinarios.

Pero desde que el ingeniero belga M. Van Ryselbergh imaginó la disposición especial de los hilos telefónicos, que permite colocarlos sin inconveniente en los mismos postes de los hilos telegráficos, todo marcha perfectamente.

Hay en el empleo del teléfono una garantía de seguridad que no se encuentra en el telégrafo de cuadrante.

Claro es que no se habla del telégrafo de Morse, pero las líneas secundarias no pueden,