

FERROCARRILES DE VÍA ANCHA Y DE VÍA ESTRECHA

APÉNDICE

II.

LÍNEAS FÉRREAS ENSANCHADAS EN LOS ESTADOS UNIDOS DURANTE LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS Y PRÓXIMAS Á ENSANCHARSE.

NOMBRES DE LAS COMPAÑÍAS.	LON- GITU- D. — Millas inglesas	FECHAS DEL ENSANCHE.	PUBLICACIONES EN DONDE SE HALLAN CON- SIGNADOS LOS DATOS.	
			<i>R. R. Gazette.</i>	<i>Poor del año 1886.</i>
St. Louis Arkansas and Texas.	735	18 Octubre 1886.	Novbre. 1886	
Utah and Northern.	246	4.º Novbre. 1886.	y Enero 1887.	Pág. 520
Dayton and Ironton.	167	25 Julio 1887. . .	Julio 1887. . .	»
Arkansas Midland.	152	3 Abril 1887. . . .	Abril 1887. . .	»
Natchez Jackson and Colum- bus.	400	9 Julio 1887. . . .	Julio 1887. . .	»
The Painesville and Youngs- town.	62	Setbre. 1887. . . .	Setbre. 1887. .	»
Toledo St. Louis and Kansas City.	167	3 Junio 1886. . . .	Pág. 409. . . .	»
Idem id. otra sección.	383	26 Junio 1887. . .	Junio 1887. . .	»
Galveston Sabine and Saint Louise.	22	Está contratado..	Enero 1888. . .	Pág. 938
Detroit Bay and Alpena . . .	83	23 Mayo 1887. . . .	Mayo 1887. . .	»
Ohio and Northwestern. . . .	110	8 y 10 Abril 1886.	Abril 1886. . .	»
Dayton and Chicago.	94	23 Octubre. 1887.	Agosto 1887. .	»
Cleveland and Canton.	161	Se está preparan- do el ensanche.	Junio 1887. . .	»
Deuver á Río Grande.	363	Idem.	Octbre. 1887.	
Mobile and Nothwestern. . . .	34	Idem.	Enero 1888. . .	Pág. 938
Mariette and North Georgia. .	186	Idem.	Mayo y Junio de 1887. . . .	»
Louisville New Albanny and Chicago.	43	Idem.	1887.	»
Georgia Pacific.	52	Idem.	Julio 1887 y Enero 1888. .	»
St. Louis and Cairo.	160	Idem.	»	Pág. 739
Atlantic and Danville.	220	Idem.	Agosto 1887..	»
Indiana and Illinois Southern.	96	Idem.	Abril 1886. . .	»
Baltimore Grafton and Char- leston.	25	Ensanchada á prin- cipios de 1886. .	»	Pág. 492
Kansas and Gulf Short.	90	Novbre. 1887. . . .	Novbre. 1887	»
San Joaquín y Sierra Nevada.	40	Idem.	Idem.	»
Eastern and western Airline.	56	Se va á ensanchar	Febrero 1887.	»
Des Moines Oscécola and Son- thern.	111	Idem.	Novbre. 1886	Pág. 808
Cincinnati Atlantic and Co- lumbus.	11	Idem.	»	Pág. 857
Idem Northwestern.	6	Idem.	Enero 1888. . .	Pág. 446
Betosville and Brinkley. . . .	60	Idem.	»	Pág. 779
Annitson and Atlantic.	45	Idem.	Febrero 1888.	»
Duck River Valley.	48	Idem.	Marzo 1888. . .	»
TOTAL.	4.425	ó sean 6.637 kilómetros.		

La lectura de este cuadro es más expresiva y elocuente que cuanto se ha escrito en favor de la vía normal, porque prescindiendo de los muchos caminos ensanchados con anterioridad, durante los dos últimos años, se han transformado 2.185 millas ó sean 3.516 kilómetros pertenecientes á 13 Compañías, y se estaban ensanchando otras 1.940 millas equivalentes á 3.121 kilómetros de otras 18 Sociedades; de manera que en un período tan breve se han deshecho á fuerza de grandes sacrificios y con las complicaciones inherentes al período de explotación, en una extensión que casi llega al doble de todos los caminos estrechos existentes en Europa, y eso que debemos advertir que nuestra estadística será indudablemente deficiente, porque no habiéndola encontrado en ninguna publicación americana, hemos tenido que formarla revisando las entregas de *The Railroad Gazette* y las páginas del voluminoso manual Poor (1), y seguramente adolecerán de algunas omisiones.

Ahora bien; 6.637 kilómetros de caminos angostos que acaban de sucumbir, á pesar de las decantadas ventajas que para su explotación les atribuyen los encomiadores de la vía estrecha, constituyen un desastre de tal magnitud, que recuerda el que ha sufrido la navegación en buques de vela en la competencia con los vapores, y ante hechos tan contundentes y abrumadores no caben distingos, ni sutilezas, sino reconocer lisa y llanamente la superioridad incontestable de la vía normal; y si hace tres años señalamos en nuestro estudio sobre estas materias las primeras victorias en el singular combate á que doce años antes retaba Mr. Bowles, cantando las excelencias del ferrocarril angosto de Denver á Rio Grande, no eran aquellas más que las primeras escaramuzas de la batalla librada con posterioridad, y en la que la vía estrecha ha quedado subyugada; y no se crea que el ensanche de tantas líneas haya sido motivado por el desarrollo del tráfico, sino por los inconvenientes con que se ha tropezado en la explotación y que hemos de bosquejar rápidamente, siendo digno de notarse, que no sólo se ha extendido la transformación á las extensas llanuras que constituyen las regiones del Illinois, Indiana, Texas y Ohio, sino que han abarcado los estados montañosos del Utah y Colorado, en los que necesariamente habrán ofrecido mayores dificultades las obras preparatorias para adaptar los trazados á las curvas de la vía normal, y con la circunstancia, de que casi todos estos ensanches han sido simultáneos á nuevas prolongaciones de la red de ferrocarriles con la latitud ordinaria, lo cual aumenta cada vez más su predominio casi absoluto.

La Compañía de St. Louis Arkansas Texas, que abarca 735 millas ó 1.183 kilómetros, constituía la red más importante de vía estrecha después

(1) Poor's manual of Railroads. 1886.

del ferrocarril de Denver á Río Grande, y procedo de la fusión de varias Sociedades constituidas desde el año 1879. A fines de 1880 tenía 181 millas en explotación, y fué extendiéndose sucesivamente hasta el año 1883 en que se terminó la construcción. Poco después empezaron las dificultades financieras, y en 1885 se formó el plan de reorganizar la Sociedad, que comprendía en primer término el ensanche de la vía, invirtiéndose al efecto 2.500.000 duros, y vendida la línea se constituyó la Compañía actual el año 1886, empezando los preparativos para el cambio de latitud del camino. La sección de Missouri Arkansas, comprendida entre Bird's, Point y Toxarkana, de 418 millas de longitud, se transformó desde la anchura de 3 pies, á la normal de 4 pies 8 $\frac{1}{2}$ pulgadas el día 18 de Octubre de 1886, habiéndose adquirido, al efecto, 70 locomotoras, 1.200 coches y vagones, más otros 1.100 que se hallaban en construcción, y la sección de Tejas, de 305 millas, se cambió pocos días después.

El producto del camino durante el año 1885, fué de 1.769 duros por milla, y los gastos 1.677, siendo, por lo tanto, el beneficio tan solo de 92 duros por milla; quiere decir, que el rendimiento bruto ascendía á 5.497 pesetas por kilómetro; de manera, que si apenas terminada la línea hubo que pensar en cambiarla á la latitud normal, fué á pesar de sus modestos ingresos y de sus dividendos negativos, y se han gastado sumas cuantiosas en la reforma de la red, teniendo además que imponerse el sacrificio de jubilar 84 locomotoras y 1.814 vehículos de un material nuevo, todo lo cual ha constituido un amargo desengaño para los que creyeron en las ventajas de la adopción de la vía estrecha.

La línea de *Utah and Northern*, tenía construida una de sus secciones el año 1878, y habiéndose vendido después de la quiebra se prolongó, alcanzando en 1881 la longitud de 408 millas. Su rendimiento bruto fué el año 1885 de 2 114 pesos fuertes por milla, con 82,4 por 100 de gastos de explotación, y después de largos preparativos se ensanchó el día 25 de Julio de 1887 en algunas horas en 246 millas.

El ferrocarril de *Dayton Iron-ton* se transformó igualmente el primer domingo de Abril del año pasado en sus 167 millas, y forma ahora parte de la red de *Cincinnati Hamilton Dayton*.

Entre las líneas incluidas en el estado precedente, se halla la de *Cleveland and Canton*, de 160 millas, cuyo ensanche va á hacerse en breve. La historia de esta vía férrea es muy parecida á la de todas las demás, pues su construcción es reciente, habiéndose terminado el año 1882, y se vendió en 1885 después de la quiebra de la Sociedad. El rendimiento bruto fué en dicha anualidad de 1.942 pesos fuertes por milla, con un gasto de explotación de 80 por 100.

Constituida la nueva Compañía, acordó también ensanchar el camino,

haciendo al efecto una emisión de 2.000.000 de duros, para invertir 12.500 en cada milla, además de otros 150.000 pesos fuertes que durante tres años se han gastado con el mismo objeto. El empréstito se cubrió por un Sindicato de banqueros; pero no deja de ser curioso el anuncio que publicó *The Times* de 30 de Enero último, al lanzar la emisión destinada á allegar los fondos necesarios para cambiar la latitud, en el que se consignó la lista de las vías férreas normales que afluían á las estaciones de la línea, afirmando que se ocasionaban dificultades de gran consideración á causa de los trasbordos, y que confiaban en que lograda la uniformidad de la red, cuando menos duplicaría el tráfico.

La Compañía *Georgia Pacific*, de 317 millas, tenía solamente 79 de vía normal, 186 de la anchura de cinco pies y 52 de tres, y empezó por estrechar en $3\frac{1}{2}$ pulgadas la sección algo más ancha, para uniformar después la parte angosta y prolongarla en otras 39 millas.

Por último, vamos á decir dos palabras de la línea típica de Denver á Río Grande, que se ha citado constantemente como ejemplo de la extensión que pueden alcanzar las vías estrechas. Se inició su construcción el año 1870, terminándose en 1883, en que la red tenía 1.317 millas. La Compañía suspendió pagos en 1884 y, los productos brutos en dicho año y el siguiente fueron 2.886 duros y 2.988 por milla, con 73 por 100 y 64 por 100 respectivamente de gastos de explotación. En esta época se procuró mejorar el camino aumentando los radios de las curvas desde 70 metros á 117.

Ya dijimos hace tres años con referencia á la obra de Mr. Lavoigne y Pontzen, que no había sido acertada la aplicación de la vía estrecha á esta línea de tránsito, y en efecto, le ha llegado también su hora, pues según *The Rail road Gazette* de 24 de Junio de 1887, estaban terminados los preparativos para ensanchar 363 millas, que unidas á otras 160 de líneas en construcción, hacían 523 millas de vía normal; de manera que todos los caminos más importantes van transformándose rápidamente.

(Se continuará.)

P. DE ALZOLA.

PUERTO DE BARCELONA

PRUEBAS PRACTICADAS CON LOS CARRILES Y CONTRACARRILES
DESTINADOS AL MONTAJE DE SUS VÍAS FÉRREAS.

(Continuación.)

Nótase igualmente, que los contracarriles han acusado un grado algo mayor de elasticidad para el acero empleado en su fabricación, sin que esto quiera decir que en su calidad sea superior al de los carriles, sino que, dado el menor espesor de las barras, éstas han adquirido mayor temple por efec-