

fero que se hubiera tocado en la perforación de la galería, es una indicación muy importante respecto á las precauciones que es necesario tomar en el empleo de explosivos para la disgregación de las rocas en los terrenos que no se conocen bien. Es una lección para proveerse de datos y para escoger bien estos explosivos, aun en estos trabajos que parecen tan sencillos de realizar.

Desde otro punto de vista señala el autor del artículo que extractamos los trabajos de perforación del túnel de Karawanken, pero no hemos de seguirle en la descripción que hace de los mismos porque ya hemos dado cuenta de ellos á nuestros lectores en otro artículo publicado en esta REVISTA.—O.

LOS CAMINOS DE HIERRO VECINALES DE BÉLGICA

Según los *Annales de l'Association des Ingénieurs de Gand*, la Sociedad Nacional de los Caminos de hierro vecinales ha obtenido el año último (1905) las concesiones de 19 líneas nuevas que comprenden en conjunto 373,3 kilómetros, lo que eleva el total de las líneas concedidas á la cifra de 139, y la longitud total á 3.430 kilómetros. Las cifras correspondientes en 1902 eran de 110, y 2.609 kilómetros respectivamente.

En esta cifra hay 115 líneas con una longitud de 2.500 kilómetros en explotación, lo que representa casi 5 kilómetros por 10.000 habitantes. Hay próximamente 477 kilómetros con la separación de 1,067 metros; apenas 37,3 kilómetros con la separación normal y el resto con la vía de 1 metro. Existen 2.398 kilómetros explotados por locomotoras de vapor y 97 kilómetros por la electricidad.

El capital de estos caminos de hierro se eleva á la suma de 196 830.000 de francos, habiendo contribuido el Estado con un 39,8 por 100, las provincias con un 28,4, los Municipios con un 30,2 y otros con un 1,7 por 100 de aquella cantidad.

El material móvil se compone de 477 locomotoras, 2 carruajes de vapor, 1.185 carruajes mixtos de primera y segunda clases, 52 carruajes frenos, 281 furgones de equipajes y 3.925 vagones de diversas clases.

Para las líneas eléctricas hay 127 carruajes motores, 107 carruajes cerrados remolcados, 36 carruajes abiertos y 6 vagones para mercancías.

Se han pagado los dividendos siguientes:

Al Estado, 3,03 por 100; á las provincias, del 1,877 al 3,65 por 100; á los Municipios, 3,25 por 100, y los accionistas, 4,73 por 100, siendo el interés medio del capital total el 3,21 por 100. Este satisfactorio resultado no ha podido obtenerse más que reduciendo al minimum los gastos del primer establecimiento y explotando las líneas con la más estricta economía.

Las vías de 1 metro y de 1,067 metros cuestan, por término medio, construidas y equipadas, 47.635 francos por kilómetro. La vía normal cuesta 65.122 francos y las líneas eléctricas 142.389 francos por kilómetro.

Los ingresos totales se han elevado á 13.534.156 francos, de los cuales 9.705.372 proceden de los viajeros, 46.128 de pequeños equipajes, 3.572.842 de las mercancías, y 209.813 de ingresos diversos.

Las líneas de viajeros solamente, entre las cuales están comprendidas la mayor parte de las eléctricas, emplean en su explotación un 71,59 por 100 de los ingresos; las líneas que transportan mercancías emplean un 68,55 por 100 de los ingresos en su explotación; el término medio es de un 67,57 por 100.

Para las líneas que sirven únicamente para el transporte de viajeros, los ingresos y los gastos son por día-kilómetro de 67,94 y 48,64 francos respectivamente, y por tren-kilómetro de 0,68 y 0,49 francos, ó sea, por kilómetro y por año, 24.865 y 17.801 francos.

Para las líneas que transportan viajeros y mercancías, estas cifras son respectivamente:

Por día-kilómetro, 13,04 y 8,67.

Por tren, 0,9 y 0,65.

Por kilómetro de línea, 4.711 y 3.174.—O.

EL CANAL DE SUEZ EN 1906

El tráfico del canal de Suez, que había descendido un poco en 1905, se ha elevado en 1906 y ha sobrepasado aún al de 1904, que era el más considerable de todos los ejercicios transcurridos hasta el día. Los ingresos han alcanzado, en efecto, en 1906, un total de 111.990.000 de francos contra un total de gastos de 42.280.000, incluyendo una suma de 4 millones pasada al fondo de amortización, y otra, aproximadamente, de 150.000 francos para seguros é imprevistos.

El coste del establecimiento del canal era, el 31 de Diciembre de 1906, de 612.484.000 de francos, incluyendo 6.436.000 que representan las mejoras llevadas á cabo en el transcurso del año de 1906.

Durante este año han transitado por el canal 3.975 buques con un tonelaje de 13.445.504 toneladas. Puede verse en estas cifras una nueva acentuación del hecho ya observado del aumento del tonelaje y de la disminución del número de buques. Así, en 1905, el tránsito había sido de 141 buques más, pero el tonelaje total era inferior en 311.400 toneladas, lo que da, para 1905, un tonelaje medio de 3.191 toneladas, y en 1906 uno de 3.382 toneladas por buque.

Los buques que han pasado por el canal se reparten del modo siguiente:

		Toneladas.
Buques de comercio cargados	2.865	9.631.298
Idem id. con lastre.....	80	187.710
Paquebots-correos.....	888	3.213.355
Buques de guerra.....	98	222.363
Buques fletados por varios Gobiernos.....	44	190.778
Totales.....	3.975	13.445.504

Desde el punto de vista de los diversos pabellones se encuentran las cifras siguientes:

El maximum corresponde al pabellón inglés con 2.333 buques y 8.299.931 toneladas; Alemania le sigue con 588 buques y 2.155.552 toneladas; Francia viene en tercer lugar con 260 buques y 856.311 toneladas, y Holanda después con 202 buques y 561.322 toneladas; de Italia no pasaron más que 82 buques con 181.235 toneladas.

Á partir del 1.º de Enero de 1908, el calado máximo de los buques que pasan el canal podrá llegar á 28 pies (8,54 metros), á consecuencia de los dragados efectuados que han llevado la profundidad á 10,50 metros. Estos trabajos han consistido en quitar en seco 167.696 metros cúbicos de tierra y bajo el agua 2.602.716, de los cuales 1.475.843 se quitaron en el canal y 1.126.873 en el antepuerto de Port-Said.

Las mejoras han consistido en el aumento de anchura y de profundidad del canal, en la ejecución de nuevas dársenas y en el engrandecimiento de los muelles de Suez, etc.

Los trabajos de dragado cuya importancia es considerable, según se ve por las cifras precedentes, se efectúan mediante los cuidados de la Compañía que posee un material poderoso, cuyo valor, según inventario incluyendo los accesorios, se eleva á 31.620.000 de francos.

El tráfico parece que debe seguir una marcha ascendente, porque los ingresos, del 1.º de Enero al 21 de Mayo de 1907, han presentado un excedente de 870.000 francos sobre el período correspondiente de 1906.—O.