CRÓNICA

Superstructura de la via férrea para trocha de 1,68m.—Hemos recibido del señor W. Ast, el eminente Director de la Via del Ferrocarril Norte Emperador Fernando de Austria, tan distinguidamente conocido por sus luminosas esperiencias i publicaciones sobre la via férrea i en especial por los clásicos informes que ha presentado al Congreso Internacional de Ferrocarriles en los últimos años, la carta que publicamos a continuacion:

Viena, a 1.º de Enero de 1905.--Señor Raúl Claro Solar, injeniero jefe de la Sub-Seccion de ferrocarriles en estudio de la Direccion Jeneral de Obras Públicas. Santiago de Chile.—Señor Injeniero Jefe:—Tengo el honor de acusar recibo del Estudio sobre la superstructura de la via de 1,68 m. i del Estudio sobre la aplicacion de la traccion eléctrica, que Ud. ha tenido la amabilidad de remitirme, i por cuyo envío os doi mis sinceros agradecimientos.

En especial, he leido con sumo interes el primero de esos estudios, pudiendo notar con agrado que Ud. ha utilizado ampliamente en su elaboracion los informes presentados por mí al Congreso Internacional de Ferrocarriles en los últimos años.

En cuanto a su proyecto de un nuevo tipo de via para los ferrocarriles de Chile, debo hacer dos observaciones:

1.ª Soi de opinion que para una via de 1,68m i para una carga de rueda de 9,000 kilógramos seria necesario emplear durmientes mas largos (3 m., mas o ménos) en lugar de 2,75m. Es verdad que para un durmiente mas largo los hundimientos de sus estremos son menores que los que se producen a plomo de los rieles, pero este inconveniente tiene poca importancia en comparacion de las ventajas que se obtienen al disminuir, mediante el empleo de durmientes largos, los valores absolutos de los hundimientos i al aumentar de esta manera la rijidez de la via.

2.ª Por lo que respecta a la fatiga de las eclisas de la juntura al aire, que Ud. ha reconocido con razon como demasiado grande, debo observar que dicha fatiga no puede ser disminuida de una manera mas eficaz i mas recomendable sino mediante el empleo de la juntura apoyada.

Puedo decir que las vias con juntura apoyada que hemos establecido en nuestra red en los últimos cinco años se han mantenido perfectamente i han dado resultados mui satisfactorios.

Sírvase aceptar, señor, los sentimientos de mi consideracion mas distinguida.—(Fir-

mado).—*Ast*, Conseiller de régence, Directeur de la Construction du Chemin de fer du Nord Empereur Ferdinand d'Autriche.»

Hemos considerado de sumo interes la publicacion de esta carta, no solo por el alto testimonio que envuelve en apoyo del tipo de superstructura que hemos propuesto, sino tambien, i mui especialmente, por las interesantes observaciones que contiene sobre la juntura apoyada.

El hecho de que el señor Ast insista de una manera tan categórica sobre la conveniencia de recurrir a un tipo de juntura, reforzando así las insinuaciones que sobre el particular formulaba en el informe que acerca de la «Juntura de los rieles» presentara al Congreso Internacional de Ferrocarriles de 1900, es un argumento de primer órden, que conviene anotar, en apoyo de los que preconizan el tipo de juntura a que nos referimos.

RAÚL CLARO SOLAR

Congreso Internacional de Injeniería en San Luis.—La Secretaría de la Institucion ha recibido la siguiente carta del socio correspondiente en Chicago, señor Octavio Chanute:

«Chicago, Ill., Octubre 20 de 1904.—En conformidad con su comunicacion de fecha 18 de Marzo de 1904, tengo el honor de informarle acerca de los resultados del Congreso Internacional de Injeniería, celebrado en San Luis, Missouri, desde el 3 al 8 de Octubre.

«Este Congreso tuvo un éxito inesperado. Asistieron unos 800 injenieros (no incluyendo las señoras que fueron tambien anotadas) de varias ciudades de Europa, Sud-América i Canadá, de la India, del Japon i de Australia.

«Se habian prometido 104 cuestiones i de éstas se presentaron 97, la mayor parte de las cuales habian sido préviamente impresas i con mi empeño para el secretario se enviará al Instituto una copia de cada una de ellas a medida que sean publicadas.

«Estas cuestiones fueron presentadas solamente por sus títulos, escepto aquellas cuyos autores estaban presentes, en cuyo caso la discusion podia iniciarse despues que aquel daba una reseña del asunto, para lo que podia disponer de unos diez minutos.

«El Congreso se dividió en ocho secciones, asignándosele a cada una, una materia especial; en esas secciones se leyeron 78 memorias i se desarrollaron 272 discusiones orales. El total de las cuestiones i discusiones se estima que requerirá unas 3500 pájinas de impreso en *The Society's Transactions*, i probablemente se publicará en tres o cuatro volúmenes.

«El Congreso duró seis dias. En el primero tuvo lugar una reunion jeneral de bienvenida; en los cuatro siguientes tuvieron lugar las reuniones seccionales, dedicando los tres primeros a todas las cuestiones presentadas por escrito i el cuarto dia a las discusio-

nes. Para dar oportunidad hasta el último momento, en estas materias, se anunció que las últimas memorias (Written discussions) se recibirian en New York, hasta el 1.º de Diciembre para los injenieros residentes en Estados Unidos, i hasta el 1.º de Enero para los injenieros residentes en el estranjero.

«Es absolutamente imposible dar siquiera una idea somera de lo que se presentó; pero envío con esta carta, en un paquete postal, los siguientes documentos:

«Circular Núm. 1 que anuncia el Congreso.

«Programa jeneral (1.ª i 2.ª edicion).

«Lista de miembros asistentes (Octubre 6).

«Lista de las exibiciones de interes para los injenieros.

«Engineering News.—Oct. 14. Account of Congress.

«Engineering Record.—Oct. 8. » » »

«Railroad gazette.—Oct. 14. » » »

«Railway Engineering Rewiew » » »

«Estos documentos servirán a los socios que se interesen, para formarse una idea del desarrollo del Congreso.

«En la última sesion, el sesto dia, el presidente de cada seccion hizo una reseña de la labor realizada.

«Sírvase aceptar las espresiones de mi mas alta consideracion.—*O. Chanute.*»