

CRÓNICA

Artículo del señor Manuel Trucco. —Damos a continuacion la nota pasada por el ingeniero señor Manuel Trucco al señor Ministro de Chile en Francia, incluyendo el trabajo titulado *Informe presentado por el ingeniero don Manuel Trucco sobre las condiciones exigidas en los ferrocarriles de Francia para los lubricantes del equipo*, que publicamos en este número.—LA REDACCION.

Paris, 2 de Junio de 1903.

Señor Ministro:

Tengo la honra de comunicar a US. los datos que he recojido por órden de US. acerca de la naturaleza i condiciones exigidas por las compañías de ferrocarriles franceses para los lubricantes de su material rodante.

Observará US. que he procurado esponer descarnadamente los datos referidos, resumiéndolos o extractándolos de los documentos que orijinales acompaño i que me han sido proporcionados amablemente por las compañías mismas.

Al dar cuenta solo de lo que aquí se aplica práctica i diariamente, he creido ajustarme a la órden de US.

Por otra parte, si estralimitándome en mi cometido hubiera deseado hacer un estudio comparativo, de carácter mas teórico, sobre esa cuestion, deberia necesariamente haberme colocado desde el punto de vista de las condiciones propias del equipo chileno, condiciones que no poseo a la mano.

Entiendo, ademas, que ya se han hecho en Chile estudios teóricos de esa naturaleza, i en todo caso es fácil hacerlos por nuestros ferrocarriles con ayuda de las numerosas publicaciones especiales sobre la materia.

Para contribuir a este propósito i aun cuando las estimo innecesarias, por creérlas ya conocidas, me permito terminar esta comunicacion con algunas indicaciones bibliográficas sobre el particular, que se refieren a los últimos años.

Casi escusado me parece tambien llamar de un modo especial la atencion de US. al cuidado i rigor estremos con que las compañías verifican i hacen efectivas todas i cada una de las cláusulas i condiciones que rijen la recepcion de sus lubricantes.

Como prueba de ello, bastaria citar los espléndidos laboratorios, dirigidos por químicos distinguidos, con que cuenta cada uno de ellos i en los que constantemente se eu-

sayan i estudian con toda prolijidad los lubricantes contratados o que le son ofrecidos, al mismo tiempo que se emprenden nuevas esperiencias en investigaciones que persiguen sin cesar la obtencion de nuevos tipos de lubricantes que ofrezcan mayor eficacia junto con una mayor economía.

Es así como la Compañía del Este, segun lo hacemos ver mas adelante, ha logrado conseguir una reduccion en sus gastos de lubricacion verdaderamente notable.

I en realidad que sin laboratorios de esa especie seria difícil comprender bien la importancia que pudiera tener o la seriedad que pudiera atribuirsele a los peligros de condiciones que las empresas de ferrocarriles imponen a los proveedores de lubricantes.

Deberia particularizarme aquí con la Compañía del Este que, dando a la cuestion de los lubricantes toda su importancia, ha hecho los mas completos e interesantes estudios i que, segun he tenido la honra de espresarlo verbalmente a US., ha sido tambien la que acoció mi peticion de datos con la mas estremada amabilidad.

El eminente ingeniero en jefe del departamento de traccion i maestranza, M. Salomon, me invitó a visitar detenidamente su seccion, en la que el ingeniero principal, M. Biard, que tambien es una autoridad en su ramo, el distinguido jefe del laboratorio químico, M. Giraud, i los ingenieros i empleados subalternos, me dieron toda clase de informaciones junto con permitirme recorrer i esplicarme todo cuanto me pudiera interesar, en lo que con placer empleé dos tardes completas.

La Compañía del Este no me recomendó, entónces, ningun lubricante para locomotora en razon de que no le satisfacía ninguno de los que hasta ahora ha experimentado con su reconocida prolijidad.

Actualmente está empeñada vivamente en el estudio de ese punto, en el que cree llegar pronto a un buen resultado.

Segun lo espresó M. Biard, esos estudios serán materia de una comunicacion que será publicada en la «Revue Général des Chemins de fer».

Por creerlos de verdadero interes, i por no haber sido dados a la publicidad todavia, espongo tambien algunos resultados obtenidos por la Compañía del Este, reemplazando el aceite de colza por aceites minerales e introduciendo otras modificaciones en las cajas de aceites.

No nos detenemos, sin embargo, en los motivos que condujeron a la Compañía del Este a abandonar el aceite vegetal, en atencion a que ellos se encuentran publicados en los números de abril, julio i octubre de 1885 de la «Revue Général des Chemins de fer».

En resúmen, señor Ministro, acompañan a la presente las siguientes piezas:

Una Esposicion de «Algunos resultados obtenidos por la Compañía del Este en la lubricacion de su material».

Otra «Condiciones de recepcion i naturaleza de los lubricantes empleados por los ferrocarriles franceses».

Un pliego de «Indicaciones bibliográficas sobre lubricantes».

Ocho planos.

Catorce documentos diversos provenientes de las compañías.

Una muestra de aceite empleado en la Compañía del Este.

Un «Tampon graisseur» adoptado por la misma Compañía.

Aunque US. no me ha encomendado el estudio del alumbrado de los trenes, meramente a título de datos ilustrativos, me permito dar las siguientes referencias jenerales sobre la materia.

En la Compañía del Este se emplea principalmente el gas de aceite i quemador con mecha incandescente (Auer).

En la Compañía P. L. M. los trenes de pasajeros en jeneral son alumbrados con gas (mezcla de setenta i cinco por ciento de gas de Boghead i veinticinco por ciento de acetileno). Todavía emplea tambien para los antiguos carros las lámparas de aceite.

La Compañía del Oeste emplea lámparas de aceite i en mucho menor cantidad existe, tambien en ella el alumbrado por gas de aceite. Las lámparas de aceite (actualmente trece mil) son, en su mayor parte, del sistema Lafaurie et Potel con quemador circular sin tubo chimenea. Para alumbrado a gas emplea los aparatos sistema Pintsch.

Tambien esta Compañía, a título de ensayo, ha recurrido al alumbrado eléctrico, experimentando al mismo tiempo los sistemas Stone i Vicarino.

La Compañía Orleans emplea lámparas de aceite mineral, sistema Shallis & Thomas; pero los carros de construccion mas reciente tienen alumbrado eléctrico.

Dios guarde a US.—*Manuel Trucco*.—Al señor Ministro de Chile en Francia.

