

Al construir Mr. Belgrand la fábrica de Saint-Maur descubrió un importante manantial, cuyo caudal en 24 horas ascendía á 12 ó 14.000 metros cúbicos de agua de superior calidad para ser destinada al abastecimiento de París. Su nacimiento tenía lugar al mismo nivel de uno de los canales de desagüe de la expresada fábrica, y por lo tanto, á la menor crecida del río la Marne, sus aguas puras y cristalinas eran invadidas y dominadas por las turbias de este río.

Con objeto de evitar esta mezcla se tantearon infructuosamente numerosos medios, hasta que por último Mr. Belgrand ensayó por primera vez el de cercar el desagüe del manantial con un tabique formado con tablones sin labrar, y que dejaban entre sí pequeños intersticios. Las aguas del manantial quedaron remansadas en el interior de este recinto, y conservaron toda su pureza y claridad, en tanto que por el exterior de aquél se deslizaban las aguas turbias del río.

Prolongada esta experiencia durante algunos meses, se substituyó despues el tabique provisional de madera por un pozo de mampostería ordinaria, cuyas paredes se elevaron por encima de las mayores crecidas de la Marne, y en cuyo fondo se dejó una abertura con diversos compartimientos muy estrechos, á través de los cuales se derivan desde 1865 las aguas del manantial sin mezcla alguna con las del río.

Repetidas veces se han utilizado las aguas de ese manantial en el abastecimiento de París, á cuyo fin se elevaban por medio de las bombas de la fábrica de Saint-Maur al depósito de Ménilmontant, procurando siempre que el volúmen total por aquéllas elevado fuese inferior al mínimo que el manantial producía; pues de no ser así, sucedería que una parte de las aguas del río penetraría en el pozo, y mezclándose con las del manantial, las enturbiarian, y las harían perder toda su pureza y claridad.

Posteriormente ha tenido Mr. Belgrand nueva ocasión para ensayar por segunda vez este sistema. A fines de Mayo de 1871 los edificios de la compañía de los *Almacenes generales* fueron incendiados por los insurrectos de París, y los considerables depósitos de trigo que en ellos existían estuvieron ardiendo durante algunos meses. Para extinguir el fuego se necesitó mucho tiempo, durante el cual fué indispensable arrojar continuamente un inmenso caudal de aguas, que cargándose de detritus orgánicos de fácil descomposición, infestaron

primeramente las aguas contenidas en los cuencos abiertos bajo los almacenes para facilitar la entrada y descarga de los barcos, despues las del cuenco de la Vilette, y finalmente las del canal de Saint-Martin, con las cuales aquéllas comunican.

La población de todos los barrios contiguos al canal elevó inmediatamente sus quejas al Municipio, y para atender tan justa reclamación, y evitar los perjuicios que á la salud pública podrían irrogarse, se pensó desde luego aislar los cuencos de los edificios inmediatos por medio de ataguías impermeables; pero bien pronto se comprendió que esto no era posible á causa de que todos los canalizos de comunicación estaban obstruidos con vigas y escombros de sillería y de madera. Mr. Belgrand no se detuvo ante esta dificultad, y mandó construir las ataguías, aunque éstas resultasen permeables; puso despues cada cuenco de los Almacenes en comunicación con la alcantarilla pública, por medio de un conducto inferior al nivel ordinario del agua en el cuenco de la Vilette, y consiguió de este modo desviar, no sólo las aguas corrompidas de los edificios incendiados, si que también una parte de las del cuenco de la Vilette, las que al penetrar por los intersticios de la ataguía, en virtud de la carga que producía el desnivel que mediaba entre las de uno y otro lado de la misma, rechazaban las del cuenco de los Almacenes, é impedían su mezcla y consiguiente corrupción.

Por este medio tan sencillo como económico, y susceptible de numerosas aplicaciones, se consiguió en muy pocos días que el cuenco de la Vilette y el canal de Saint-Martin dejaran de producir las emanaciones fétidas, que con tanta razón tenían alarmada la población de aquella parte de París.

De nuestro colega la *Gaceta de los caminos de hierro* tomamos el artículo siguiente:

FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

INGRESOS DEL PRIMER TRIMESTRE DE 1872.

«En nuestro número del 28 de Enero último anticipamos un cuadro comparativo de los ingresos obtenidos de la explotación de nuestros ferro-carriles en todo el año de 1871, comparándolos con los del precedente, y de cuya comparación resultaba un aumento medio en los productos de 7,87 por 100.

» Ahora vamos á reproducir el mismo trabajo, aplicado al primer trimestre de este año, y los resultados nos demuestran que la progresion continúa siendo muy satisfactoria: desde 7,87 ha crecido hasta 10,77 por 100.

» No podemos presentar el cuadro completo de todas las líneas, porque carecemos de datos completos de algunas de ellas; pero los comprendidos abrazan una extension de 4.130 kilómetros, que

es mucho más de las dos terceras partes de la red española.

» Del ferro-carril de Alar á Santander nos faltan los datos de una semana del primer trimestre, y la hemos sustituido con los de la primera del actual, ó sean del 1.º al 7 de Abril.

» Hé aquí el estado comparativo, cuyos guarismos expresan pesetas:

DESIGNACION.	Kilómetros.	INGRESOS DEL PRIMER TRIMESTRE.		AUMENTO.	
		1872.	1871.	Bruto.	Por 100.
Madrid á Zaragoza y Alicante. . .	1.428	6.514.323	6.481.482	32.841	0,56
Córdoba á Sevilla.	131	719.014	670.826	48.188	7,18
Zaragoza á Pamplona y Barcelona.	619	2.170.488	2.001.382	169.106	8,44
Barcelona á Francia por Figueras..	175	1.044.279	960.199	84.080	8,76
Sevilla á Jerez y Cádiz.. . . .	159	886.212	813.426	72.786	8,94
Tudela á Bilbao.	249	761.724	653.540	108.184	16,55
Barcelona á Tarragona.	102	603.581	517.335	86.246	16,66
Ciudad-Real á Badajoz.	405	824.980	668.000	156.980	20,50
Norte de España.. . . .	723	4.494.119	3.671.804	822.315	22,39
Alar á Santander.. . . .	139	782.842	534.917	247.925	46,33
<i>Totales y promedios. . . .</i>	4.130	18.801.562	16.972.911	1.828.651	10,77

» Como se ve, la progresion, no sólo ha continuado en el primer trimestre de 1872 respecto al año 1871, que ya la presentó de 7,87 por 100 sobre el ejercicio de 1870, sino que se ha elevado á 10,77 por 100. Es decir, que el crecimiento de los ingresos en el primer trimestre de este año ha sido más de un 36 por 100 más fuerte que en el período anual de 1871.

» Bueno será advertir que el aumento de 10,77 por 100 lo hemos obtenido directamente y de la masa general de los productos, que es el verdadero aumento; pues si hubiéramos tomado el promedio de las diez cifras que representan el aumento obtenido por los diez grupos, apareceria dicho promedio de 15,63 por 100.

» Todas las probabilidades consienten esperar que en los tres trimestres restantes se acrecienta todavía más la progresion que hemos puesto de manifiesto: únicamente si se prolongase, por desgracia, el conflicto promovido por los carlistas, lo que no es de esperar, se detendria la

marcha regular ascendente de los ingresos, y hasta sería natural que éstos disminuyeran en las líneas que atraviesan el teatro de la guerra.»

Los últimos precios que conocemos de hierros ingleses son del día 17 del corriente, y eran los siguientes:

	Reales.
Lingote. en Escocia. . .	480.
Barras. en Lóndres. . .	1.075 á 1.125.
— en Walles. . .	1.000 á 1.025.
— en Stafferdeshire. . .	1.250 á 1.300.
Carriles. en Walles. . .	1.050.
Palastro. en Lóndres. . .	1.600 á 1.700.
Flejes (1.ª calidad). en —	1.400 á 1.475.

Comparados con los que tenían en época igual del año anterior, resultan los aumentos siguientes:

Lingote.	un 70 por 100.
Barras.	» 50 —
Carriles.	» 50 —
Palastro.	» 70 —
Flejes.	» 60 —