

ránco á las depresiones situadas al Sud de la Argelia y de Túnez, toda vez que se tiene ya determinada la profundidad y límites de estas hondonadas por gran número de nivelaciones ejecutadas con precision sumando un trayecto de cerca de 500 kilómetros.

La profundidad media del mar que así se formase, sería de 24 metros, y su superficie por lo ménos de 8.000 kilómetros cuadrados, y se forma idea de esta extension imaginando una capa de agua catorce veces mayor que el lago de Ginebra.

De los 8.000 kilómetros cuadrados, 7.000 están situados en territorio argelino y 1.000 solamente en el de Túnez.

Los buques de mayor porte podrán anclar en el centro del Sahara argelino á unos 40 kilómetros al Sud de Biskra.

Las grandes extensiones de terrenos, que son hoy, no sólo absolutamente estériles, sino pantanosos é insalubres, se cubrirán de una profunda capa de aguas vivas, y por consecuencia, quedarán aquéllos saneados.

Los vapores producidos por el nuevo mar formarán nubes, las que impulsadas por los vientos del Sud, ahora tan perjudiciales y desastrosos para la agricultura, serán arrastradas hasta la Argelia, donde se resolverán en benéfica lluvia, aumentando notablemente la riqueza agrícola.

Los recientes acontecimientos han de obligar más que nunca á dirigir los esfuerzos de la Francia hácia el desarrollo de su influencia y prestigio en Africa, y el proyecto de mar interior, cuya realizacion tendria bajo este punto de vista gran trascendencia, no puede ménos de fijar la atencion de cuantos se interesan formalmente por la grandeza y prosperidad de la Francia.

COMPRA DE LOS CAMINOS DE HIERRO EN PRUSIA.

Las Cámaras en Prusia han votado sucesivamente la compra de muchas de las principales líneas de caminos de hierro, y el último dictamen de la Cámara de los diputados contiene detalles interesantes respecto á la situacion de dichos caminos. El Estado posee actualmente 6.400 kilómetros de líneas férreas, y cerca de 5.000 kilómetros están bajo su vigilancia é intervencion. Hasta ahora, los caminos de hierro incorporados al Estado, han costado 3.333 millones de pesetas.

Pertenecen además á Compañías particulares 9.200 kilómetros de vía férrea, cuya adquisicion costará más de 3.000 millones. Y si se añade á esta cifra las líneas proyectadas y cuya construccion debe terminarse en el plazo de diez años, la red completa de las líneas del Estado representará un valor de 7.000 millones. Pero hasta ahora los productos del conjunto de los caminos de hierro del Estado sólo han sido

de 3 por 100, y por consecuencia, la pérdida para el Tesoro se elevará á 210 millones.

La Comision que ha redactado el citado dictamen, reconociendo que es esta operacion una carga pesada para el Estado, ha pedido la formacion de un fondo especial que permita extinguir el déficit de los años malos, con el exceso de rendimiento que se obtenga en los buenos. Pide además que no se deje al Gobierno la libertad de fijar por sí solo las tarifas; pues teme que cuando sea propietario de todas las líneas férreas, tenga en sus manos la suerte del desarrollo comercial é industrial de la nacion, y que elevando las tarifas, pueda á su arbitrio imponer contribuciones indirectas sin el concurso de los representantes de la nacion, lo cual será contrario á la Constitución del país.

APROVECHAMIENTO DE LAS CASCADAS DEL NIAGARA.

Hace tiempo que algunos ingenieros se ocupan de aprovechar la considerable fuerza desarrollada por las caídas de agua naturales, y que se pierde sin utilizarlas, ya que no sea en totalidad, por lo ménos en parte.

Hasta ahora pocos esfuerzos se han hecho en este sentido, y aquellos de que se tiene noticia no han dado el éxito que se esperaba.

El proyecto, que tiene por objeto utilizar los saltos de agua del Niágara en América, es de los más interesantes. Sabido es que anualmente se pierde en el Niágara una fuerza que puede apreciarse en más de tres millones de caballos de vapor, como resultado de la caída de 285.000 metros cúbicos de agua por minuto de una altura media de 61 metros.

La experiencia que va á intentarse en América consiste en poner en movimiento tres turbinas de 1m,22 de diámetro, aprovechando una caída de 24 metros por intermedio de un tubo de 2m,13. La potencia de cada turbina será de 1.000 caballos.

Es de creer que los ingenieros seguirán el curso de una experiencia que ha de hacerse con turbinas de tan grandes dimensiones:

PARTE OFICIAL.

17 de Marzo.—(*Gaceta de 1.º de Abril*).—*Fomento*.—Real orden reconociendo á la *Compañía de ferrocarriles económicos* como concesionaria del de Mollet á Caldas de Montbuy.

20 de Marzo.—(*Gaceta de 4.º de Abril*).—*Fomento*.—Real orden declarando improcedente una demanda interpuesta en nombre de D. Juan Avisó y Patsi, relativa á aprovechamiento de aguas del río Llobregat.

24 de Marzo.—(*Gaceta de 1.º de Abril*).—*Fomento*.—Real orden otorgando la concesion de un ferrocarril.