

espantosa miseria. Dios se habrá dignado concederle mejor galardón del que alcanzó en la tierra.

Esta redacción, haciéndose eco de cuantos están enterados de estos hechos memorables, invita á sus apreciables colegas en la prensa á dirigir un llamamiento á la magnanimidad del Gobierno y á la naciente Asociación para el Salvamento de Náufragos, para que coadyuven á la justísima obra de que la pensión se realice en breve plazo y se continúe para aliviar la triste orfandad de esta desgraciada familia.»

La prensa de toda España y áun del extranjero secundó nuestros esfuerzos, y lo mismo los Diputados y la Asociación de Salvamento de Náufragos; pero desgraciadamente en aquella época los asuntos políticos absorbían casi por completo la atención de las Cámaras y nada se alcanzó más que excelentes y públicas promesas del Sr. Ministro de la Gobernación. La infeliz familia del desgraciado cuanto heroico Alemañy cree llegado el momento de dirigirse pública y privadamente á los dignos representantes de esta provincia, de cuyos nobles y elevados sentimientos no duda un momento, rogándoles aprovechen la oportunidad para presentar á las Córtes una proposición de ley fijando la cuantía de la pensión que corresponda á tan heroico sacrificio, haciéndola extensiva á la viuda y huérfanos del malogrado Alemañy con las restricciones en tales casos acostumbradas.

Nosotros unimos nuestra voz á la de la digna familia Alemañy, rogando á nuestros compañeros en la prensa española secunden nuevamente nues-

tros esfuerzos para conseguir una solución digna á este asunto que es ya de honra nacional.

Abrigamos también la seguridad de que la sociedad española de Salvamento de Náufragos, tan dignamente representada en este país, recomendará también á las Córtes por los medios que tenga á su alcance la resolución justísima que se desea.

Se ha presentado en el Ministerio de Fomento, y ha sido aprobado por la Junta Consultiva de Obras Públicas, el proyecto reformado del ferrocarril de Valladolid á Calatayud, pasando por Aranda de Duero y Soria.

El proyecto se halla dividido en dos secciones, comprendiendo la primera las estaciones de Valladolid (empalmando con la línea del Norte), La Cistérniga, Tudela de Duero, Traspinedo (apeadero), Sardon, Quintanilla de Abajo, Santa Cecilia (apeadero), Quintanilla de Arriba, Peñafiel, Nava de Roa, Roa, Castrillo de la Vega, Aranda de Duero, Vadocondes, La Vid, Langa y Velilla; la segunda las de San Estéban de Gormaz, Burgo de Osma, Santiuste (apeadero), Rioseco, Aldehuela, Villabuena (apeadero), Soria, Martialay, Ojuel, Almenar, Torrubia, Reznos, Malanquilla, Villarroya, Cervera, Torralba (apeadero) y Calatayud, empalmando con la línea de Zaragoza.

La longitud de esta línea es de 205 kilómetros, 637 metros y 15 centímetros. Tiene tres túneles: el primero para el paso por el cerro de San Estéban de Gormaz, establecido en una curva horizontal de 300 metros de radio en 270 de longitud. Los otros dos se encuentran después del

paso de la divisora de los ríos Duero y Ebro, para cruzar el Valle del Manubles, á la entrada y salida del viaducto proyectado sobre este valle, cuyas longitudes respectivamente son de 240 y 235 metros. Este viaducto, de 13 metros de altura sobre el río Manubles, tiene una longitud de 252 metros, dividido en siete tramos de 36 metros cada uno. Cruza el Duero esta línea en Tudela de Duero, Aranda y Soria.

El 14 del actual se remitió á la Direccion General de Obras Públicas el proyecto de mejora del puerto de Lequeitio, estudiado y redactado por el Ingeniero-jefe de la demarcacion de Alava y Vizcaya D. José Lequerica. El presupuesto de las obras asciende á 305.876,50 pesetas, y el de contrata á pesetas 357.875,52. El Ayuntamiento de aquella villa abraza la esperanza, no sólo de conseguir en breve la aprobacion del proyecto, sino tambien una subvencion del Gobierno para las obras.

En Weston (Escocia) se ha efectuado la prueba del nuevo ferro-carril eléctrico conocido con el nombre de *Telpherage*.

Este nuevo sistema tiene que luchar con grandes dificultades, pues la vía está montada sobre postes sumamente altos para no tener que hacer puentes ni túneles. Claro es que por muy ligeros que sean los coches, ha de ser sumamente difícil dotar al camino de la necesaria resistencia.

Para la instalacion de este ferro-carril no hace falta comprar terrenos, pues le basta con las cunetas de las

grandes carreteras, es decir, lo mismo que si fuera una línea telegráfica.

La prueba ha dado muy buenos resultados.

El 19 del actual se inauguró el trayecto del ferro-carril de Llerena en Pedroso, quedando terminada la línea de Mérida á Sevilla.

Para conducir viajeros á la meseta del monte Grizsebach, desde donde se admira la cascada de este nombre, que vierte sus aguas desde 200 metros de elevacion sobre el lago Briez (Suiza), hay una vía férrea de 350 metros de longitud, de los cuales 150 están abiertos en la roca, y el resto atraviesa el valle por medio de cinco puentes de hierro. Hay un cable de acero sin fin, arrollado en los dos extremos de la vía, y á él están amarrados dos coches, uno para el ascenso de los viajeros, y otro que desciende vacío; este último en la estacion superior llena un depósito que contiene con agua, por cuyo peso va descendiendo el vagon, mueve el cable, y entónces sube el otro vagon con los viajeros, vaciando el depósito cuando llega á la estacion inferior; de manera que no se necesita fuerza alguna para que este ferro-carril funcione.

Parece se trata de construir una línea férrea transversal desde Puertollano á Requena, pasando por Infantes, La Roda, Sisante y otros pueblos importantes de Ciudad-Real y Cuenca.

Se ha inaugurado el puente de Pravía sobre el río Nalon.

Las pruebas de esta importante