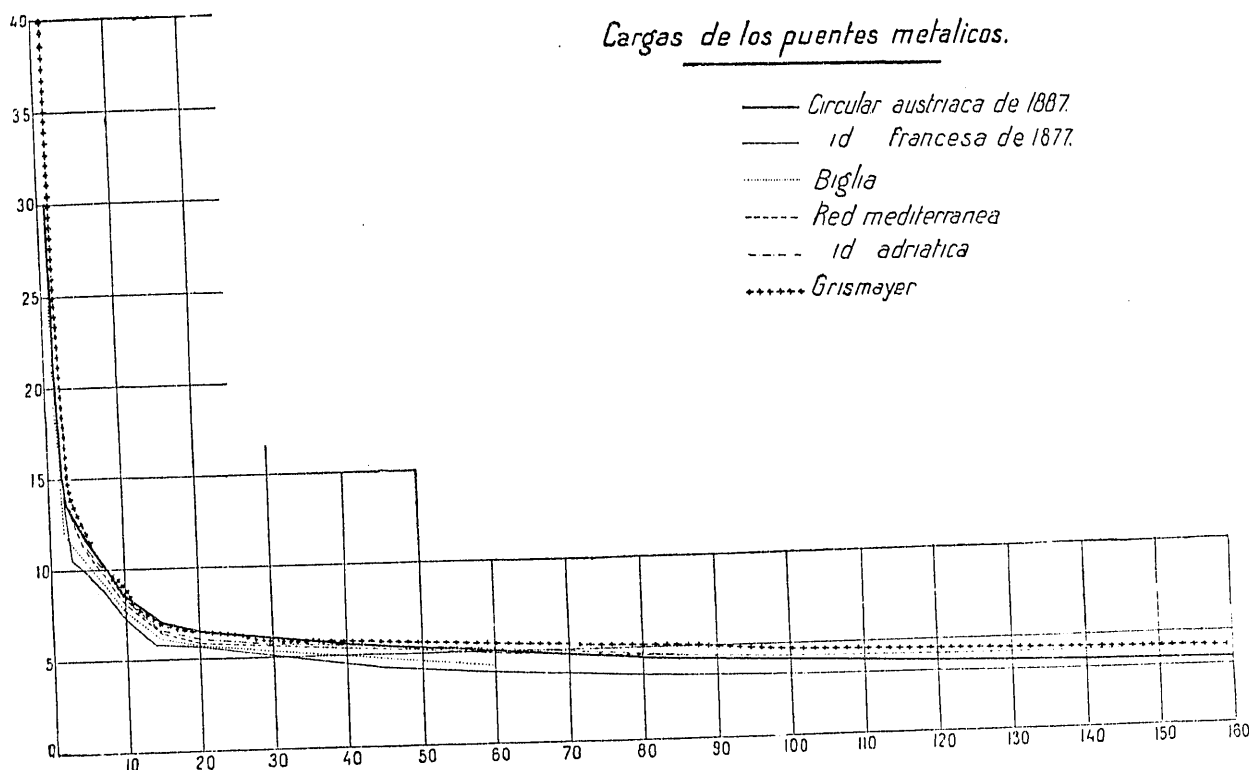




tiembre de 1893, y los análisis diarios han permitido comprobar que sus resultados son excelentes. Además, en los cinco años que han precedido á la instalación del filtro, la mortalidad era de 63 defunciones anuales por término medio para una población de 50.000 habitantes; posteriormente no ha excedido de 26 defunciones, lo que supone una disminución de 60 por 100, y aun se debe tener en cuenta que 12 de ellas corresponden á molinos en que se utiliza el agua extraída directamente del río.

Este resultado es muy satisfactorio, y más si se considera que en el invierno de 1894, se desarrolló una epidemia bastante grave de fiebres tifoideas en Lowell, cuyas aguas sucias se evacuan en el Merri-mac á 15 kilómetros aguas arriba de Lawrence.

La economía de la tracción eléctrica.—La cuestión de la economía de la tracción eléctrica respecto á las locomotoras movidas por el vapor en la explotación de los ferrocarriles urbanos, fué tratada en el último Congreso de la Sociedad americana de los ingenieros mecánicos. M. Parsons dió á conocer una serie de cifras interesantes, de las cuales resumimos las principales en el cuadro siguiente, que indica la cantidad de carbón quemado por tonelada-milla en los ferrocarriles aéreos de Nueva York (Monhattan) y de Brooklyn, comparado con el que se ha consumido en tres líneas eléctricas:

	Gramos.
Tracción eléctrica.....	Ferrocarril aéreo de Liverpool..... 188
	Intra-mural de Chicago..... 224
	City and South London..... 273
	Nueva York (trenes ligeros).. 275
Tracción por vapor.....	Brooklyn (idem id.)..... 299
	Monhattan (trenes pesados).. 239
	Brooklyn (idem id.)..... 238

Se deduce, pues, que las líneas eléctricas realizan una notable economía de carbón, más sensible aún si se tiene en cuenta la calidad del carbón empleado (calidad inferior en Liverpool, antracita de buena calidad en Brooklyn) y el peso de los trenes (42 toneladas en Liverpool y 91 en Brooklyn).—(*L'éclairage électrique*.)

Transporte de maderas.—El *Moniteur de la Papeterie* indica, tomando la noticia del *Paper Digest*, un nuevo sistema de transporte de maderas por flotación, empleado por MM. Remington, de Watertown, Estados de Nueva-York, entre su fábrica de aserramiento mecánico de Benson-Mines y el ferrocarril. La fábrica está situada en la cima de una colina, á poco menos de 5 kilómetros del ferrocarril que recorre el fondo del valle. Siendo muy costosos los transportes por carros, MM. Remington han construido en todo el trayecto dos canalizos formados de piezas de madera yuxtapuestas, sostenidos por medio de apoyos, también de madera; uno de ellos sirve para transportar las piezas destinadas á la fabricación de papel y la otra las de carpintería de armar.

En la fábrica, cuando las piezas están preparadas, se pone en marcha una bomba centrífuga, y cuando los canalizos están llenos, las maderas descienden flotando hasta el ferrocarril, en cuyas inmediaciones hay un almacén provisto de una vía enlazada con la línea; las piezas se desembarcan en un andamiaje desde el cual se toman para cargarlas en los vagones.