

Argumenta, además, que es imposible regirse en el siglo XX por tarifas hechas á mediados del siglo XIX, cuando apenas existían vías, cuando el tráfico era insignificante, cuando el transporte se calculaba según bases que en el día han cambiado completamente.

Lo que necesitamos es una ley nueva de ferrocarriles y no la anacrónica y vieja ley que nos rige ahora. El Gobierno y las Cortes tienen la palabra en virtud de las conclusiones que votemos en esta Asamblea.

..

Al terminar sus discursos los tres representantes que habían de hablar, según el Real decreto, el Ministro de Agricultura pronuncia breves y elocuentes palabras.

El Sr. Conde de Romanones propone á la Asamblea, como ya anunciamos más arriba, que se suspendan las sesiones de esta conferencia, una vez dado este testimonio vital y poderoso de existencia. Mañana podemos aceptar el cuestionario en todas sus partes ó rectificarlo en todo lo que sea reformable, y nombradas ponencias de personas competentes, se discutirán sus dictámenes en el mes de Octubre.

—¿Se aprueba esta proposición?

Al dirigir la pregunta el Ministro, varios representantes piden la palabra. Hablan los Sres. Piñol, Maestre, López Balboa, González Domingo, Emiliano Alonso y Nicolás Juste.

Entre estos discursos, muy breves, descuellan los de los señores Maestre y López Balboa. El primero, en nombre de la Cámara de Comercio de Cartagena, se adhiere á lo propuesto por

el Ministro de Agricultura, apoyándolo con calurosa frase. La mayoría de los representados—dice—no venimos preparados á discutir estas complejas cuestiones, y es preciso que se nos conceda tiempo para fijar nuestro criterio.

El Sr. López Balboa, representante del gremio importante de carbones y leñas, se opone á lo propuesto por el Sr. Conde de Romanones, diciendo que eso es aplazar indefinidamente la solución del problema y que sería mejor llevar un plan concreto en forma de proyectos de ley á las Cortes. En España á todas las cuestiones se les da largas y todas quedan sin resolver. Puesto que estamos reunidos deliberemos y votemos. ¿Ó es que el señor Bañer ó el Sr. Maltrana necesitan estudiar el asunto?

El Ministro de Agricultura replica á estos argumentos, y la Asamblea lo aplaude con gran calor.

El Sr. Conde de Romanones, defendiéndose del cargo de querer aplazar la cuestión, alega el hecho de haber convocado y reunido esta Asamblea ferroviaria. Pero no se dilata ni se aplaza nada. Lo que se hace—dice—es prevenirse contra la precipitación en tomar acuerdos que malograrían nuestros esfuerzos y las buenas intenciones de las Compañías. Esta Asamblea no se disuelve; se suspende y separan sus individuos, para estudiar con provecho. En cuestión tan magna no se improvisan las soluciones.

El Sr. González Domingo, en nombre de sus compañeros de representación, propone que se dé un amplio voto de confianza al Sr. Ministro para que éste nombre las ponencias y ordene los trabajos. Es muy aplaudido, y por aclamación se acepta su propuesta.

Se levanta la primera sesión en medio del mayor entusiasmo.

Información.

Obras hidráulicas en Andalucía

Entre las disposiciones dictadas por el Sr. Ministro de Obras Públicas para atenuar los efectos de la crisis agraria en las provincias de Andalucía, figuran las siguientes, que además de proponerse proporcionar trabajo inmediato en aquella región, están llamadas á producir una fecunda transformación en la agricultura de las respectivas comarcas.

Se han dado las órdenes oportunas para que el proyecto del pantano de Guadalquivir quede terminado en el plazo de dos meses.

Se ha ordenado que se proceda inmediatamente á los estudios del canal del Guadalquivir y pantanos de Villanueva del Franco, del Castillo de Monterón, del Salto del Fraile y otros, que regarán 50.000 hectáreas, en términos de Peñafiel, Lora del Río, Tocina, Villanueva del Río, Cantillana, Brenes, Sevilla, Alcalá de Guadaira, Dos Hermanas y Utrera.

Se ha ordenado que se hagan los estudios del pantano del Cuervo, para regar 3.000 hectáreas en términos de Serena y Sanlúcar la Mayor, y de los del Molino del Castillo y de los Caños, que darán agua á 8.000 hectáreas á los términos de Guillena, Alcalá del Río, La Algaba, Santiponce, Sevilla y San Juan de Aznalfarache.

Y por último, se ha dispuesto que se terminen en el plazo más breve posible los estudios del pantano de los Mestas y canal de Guadamellato que ya tenían presupuesto aprobado.

Ventilación de los coches del ferrocarril.

La Compañía americana ferrocarrilera de Pensilvania emplea un sistema ingenioso para la ventilación de sus coches, que asegura la entrada del aire exterior, suficientemente templado en invierno.

El aire se recoge en dos recipientes colocados en ángulos opuestos del vehículo, y penetra por conductos horizontales emplazados entre una doble pared del vagón, donde en el invierno el aire se calienta por medio del vapor convenientemente.

El aire entra en el vagón por aberturas ingeniosamente combinadas, estableciéndose con este medio una comunicación constante y agradable.

Corrosión de los tubos de calderas.

Se han hecho experiencias haciendo pasar una corriente de aire por tubos humedecidos con agua destilada; al cabo de cuatro meses la pérdida de peso fué de 0,0525 gramos por centímetro cuadrado; con agua alcalina esta pérdida fué solamente de 0,0166.

El agua ligeramente alcalina es, pues, según estos ensayos, preferible aun al agua destilada, y con mayor razón, por consiguiente, al agua ácida.

Portatrenes en la India.

Con referencia al mismo tipo de barcos en que nos hemos ocupado recientemente en estas columnas publica la revista *Indian Engineering* noticia de la construcción de otros dos destinados á la travesía del Hoogly, en Calcuta, por la línea del ferrocarril de Bengala á Nagpur.

Estos portatrenes, que llevan los nombres de *Shalimar* y *Kidderpore*, tienen 94 metros de longitud, 15,25 de anchura y 3,60 de profundidad, están dispuestos para caminar en ambos sentidos y tienen sus extremidades semejantes llevando un timón en cada una. El mecanismo motor es de ruedas de paletas laterales, cada una de las cuales recibe el impulso de un par de cilindros dispuestos en compound diagonalmente. El número de calderas es de cuatro, con sendas chimeneas, y dichas calderas pueden funcionar con tiro natural ó tiro forzado, cerrando los hogares. Cada una de las máquinas puede recibir á voluntad el vapor de uno ú otro de los dos pares de calderas. La potencia colectiva es de 1.900 caballos indicados.

Los portatrenes de referencia llevan tres vías sentadas en el puente, en las que pueden entrar 23 vagones cargados con un peso de 32 toneladas cada uno, ó sea una carga total de 736 toneladas. En tales condiciones, el calado, con 40 toneladas de combustible en las carbóneras, no excede de 2,05 metros en agua dulce. Con el calado máximo la velocidad en agua tranquila alcanzará 1,05 nudos.

En cada una de las orillas sirve de desembarcadero un pontón flotante, unido con tierra por medio de dos pasarelas que llevan cada