

mente «del Río de la Plata», «del Río Paraná» y del «Río Uruguay» destinadas á dar cumplimiento á las leyes 4.170 y 4.485, la Memoria da cuenta de los interesantes estudios hechos hasta mediados de 1905 por esas comisiones y habla también de las diversas obras de los puertos de Gualaguaychú, Concepción del Uruguay, Colón, Concordia y especialmente del Rosario. Otro capítulo trata de las obras de irrigación.

Se ha dragado en los canales y puertos de la Capital en el año 1904, 4.272.667 m<sup>3</sup>, el costo medio ha sido de 0,2865 pesos por m<sup>3</sup>, en el Riachuelo y Canales de Entrada y de 0,2465 pesos el m<sup>3</sup> en el puerto de la Capital; se nota un aumento de coste sobre los años anteriores. Otros interesantes datos relativos á los ríos Paraná y Uruguay, dan cuenta de los estudios hechos por las Comisiones respectivas de dragado y balizamiento, obras de puertos, talleres, varaderos y anexos, embarcaciones, etc. Un capítulo especial está destinado al puerto del Rosario.

Respecto de las obras de irrigación la Memoria da cuenta de las llevadas á cabo en Villa Mercedes (San Luis) y en Zonda (San Juan).

La sección relativa á las obras de salubridad, arquitectura y contabilidad, no tienen tanta importancia como las otras.

Los servicios de obras de salubridad se han extendido en la capital federal en siete distritos y ampliado el de otros dos distritos.

En 30 de Abril de 1905 existían 52.573 locales provistos de aguas corrientes y cloacas y 18.574 con agua solamente.

En las capitales de provincia Rioja, Jujuy, San Luis y Santiago estaban casi terminadas las obras de abastecimiento de aguas.

En las otras, Corrientes, Santa Fe, Salta, Córdoba, Mendoza y San Juan, las obras estaban más ó menos adelantadas.

Respecto de la construcción y reparación de edificios nacionales, el Palacio del Congreso será inaugurado este año y se han expedido certificados por valor de 10 millones de pesos.

Se está trabajando con gran actividad en las obras de Palacio de Justicia. La Memoria da cuenta igualmente de las demás obras que se llevan á cabo.

El capítulo relativo á contabilidad da cuenta de los ingresos y gastos del Ministerio de Obras públicas, los cuales alcanzan respectivamente á 2.973.681 pesos y 2.960.626 pesos, y, por último, de los certificados, rendiciones de cuentas y órdenes de pagos; estas últimas alcanzan á 8.287.294 pesos y 3.938.116 pesos oro.

## PROYECTO DE REFORMAS URBANAS EN LONDRES

Las autoridades londinenses, deseando facilitar la circulación en las vías principales de la capital, insuficientes ya para el enorme tránsito de carruajes y peatones, han encargado á una Comisión que informe acerca de las reformas que convendría realizar, y esta Comisión, después de oír al Consejo de Ingenieros, ha publicado el dictamen de éste en un *Libro azul*, acompañado de planos, diagramas, estadísticas, etc.

En este informe se dice que la anchura de las calles de la gran metrópoli inglesa es propia de hace un siglo, y que en esto constituye ella una excepción entre las principales de Europa, por lo que se impone *européizar á Londres*.

Si se llevara á efecto el proyecto formulado por los Ingenieros, Londres sufriría una radical transformación, pues las nuevas avenidas, pasos subterráneos, cruces y combinaciones de ferrocarriles y tranvías obligarían á realizar grandes derribos y edificaciones.

Pero el proyecto tropieza con la tradicional resistencia inglesa á obras de tal naturaleza, que tantos cambios y transformaciones suponen, además de la importancia del gasto que ocasionaría la reforma y la conservación de lo que se hiciera.

Y lo que más llama la atención en todo esto es el recurso que se ha puesto en práctica para aplazar la reforma, pues consiste sencillamente en dejarla para cuando se haya suprimido en absoluto la tracción animal; es decir, cuando la mecánica haya logrado todo su desarrollo, y hacer entonces las obras de una vez.

Otra razón que sirve también á los que se oponen á la ejecución de la gran obra proyectada es el movimiento de descentralización que en Londres se observa, pues cada día se generaliza más la costumbre de las clases acomodadas de vivir en las afueras de la ciudad; y prueba de ello es que en el centro apenas se edifican casas para viviendas, al derribar las viejas, levantándose en su lugar grandes almacenes, y claro es que esto contribuirá á evitar las grandes aglomeraciones en las vías céntricas.

## EL SISTEMA MÉTRICO EN LOS ESTADOS UNIDOS

Según noticias recibidas de los Estados Unidos del Norte de América, se ha producido una reacción favorable á la adopción del sistema métrico decimal. M. Littaner ha presentado en el Congreso un proyecto de ley para que á partir del 1.º de Julio de 1908, el sistema métrico decimal sea el único que se emplee en las distintas administraciones que dependen del Gobierno. El proyecto ha pasado á informe de la Comisión de monedas, pesas y medidas, que debe examinarlo durante el mes de Enero. Seguramente el informe será favorable.

## TELEFONÍA A GRAN DISTANCIA

Es probable que de aquí á un año ó dos se vea el teléfono establecido entre Londres y New-York.

La central de telégrafos de Inglaterra tiene hechos ya experimentos muy completos para el mejoramiento de las comunicaciones telefónicas á larga distancia, y ha reconocido que la adición de bobinas de inductancia, puede dar excelentes resultados desde este punto de vista. No se trata de otra cosa, pues, que de establecer un cable submarino provisto de estas bobinas, que deberán tener un diámetro bastante reducido para poderse colocar bajo la envoltura protectora del cable, procurándose así aumentar la facilidad de comunicaciones entre ambos continentes.

Los principios en que se funda este sistema, han sido aplicados, hace ya algunos años, por M. Olivier Hearviside, pero su descubrimiento es debido al profesor americano Papin, quien los ha puesto en práctica sobre líneas terrestres, y actualmente estudia su aplicación en un cable sumergido en el Océano Atlántico.

Por su parte M. H.-R. Kempe, Ingeniero en el «Post Office», declara que el establecimiento de un cable que enlace telefónicamente Inglaterra con los Estados Unidos, empresa perfectamente realizable en teoría, presentará en la práctica grandes dificultades. Estas dificultades son de orden mecánico, no eléctrico, porque dado el grueso actual de las bobinas de inductancia, se prevé que será difícil reducirlas en la proporción que conviene para que den un resultado satisfactorio. Actualmente hay un ejemplo bien patente: el cable que enlaza Francia con Irlanda, en el cual la capacidad ha aumentado de un 100 por 100, gracias á la introducción de bobinas de inductancia; pero estas bobinas son de mucho menos grueso que las que habrán de emplearse en los cables destinados al transporte de la palabra á muy largas distancias. Se cree, sin embargo, que la ciencia sabrá encontrar un nuevo tipo de cable submarino, capaz de alojar las bobinas en cuestión y hacer en fin posible la solución del problema.—O.