

tiempo de los ríos Aguas Blancas y Padules, en término municipal de Quéntar, á fin de obtener fuerza y producir con ella energía eléctrica aplicable á alumbrado y usos industriales.

Notas á los dos números de Ferrocarriles.

En los números anteriores de esta REVISTA olvidamos consignar las siguientes notas:

Los artículos que aparecen de traducción por *H.*, lo han sido del *Bulletin du Congrès international des chemins de Fer.*

El artículo titulado «Ferrocarril y túnel del Albulá», está redactado sobre la base del extracto del *Bulletin de la Suisse Romande*, publicado por la *Revue générale des chemins de Fer*, con el título «*Les nouvelles lignes du chemin de fer rhétique*», por M. F. Rey, del cual hemos copiado los grabados.

Viaducto de Alcoy.

El domingo último se ha inaugurado oficialmente por el señor Director de Obras públicas esta importante obra, proyectada y dirigida por el distinguido ingeniero D. Próspero Lafarga, que ha honrado á esta Revista con varios artículos sobre este asunto.

Asistieron al acto el Sr. Canalejas, cuyo nombre lleva el viaducto por su eficaz gestión para la realización de las obras, el señor Arias de Miranda y otras personalidades.

El Sr. Lafarga recibió muchas felicitaciones, y nosotros nos unimos sinceramente á ellas.

Riegos del Guadalquivir.

Copiamos de *El Liberal* de Sevilla:

«Los organizadores del acto que hubo de celebrarse ayer en el teatro de Cervantes, pueden sentirse satisfechos de su resultado. Llámesele mitin ó Asamblea, se caracterizó aquél por su seriedad, por su sentido práctico, por su orientación sana, sin mezcla alguna que enturbiase el alto ideal que flotaba en el ambiente.

Una concurrencia numerosa, en la que figuraban, ocupando algunos palcos y plateas, distinguidas y bellas damas, respondió con entusiasmo á la invitación que se la había dirigido por el Presidente de la Cámara Agrícola, Sr. Vázquez Rodríguez, organizador solícito del acto. Labradores andaluces, Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, significadas personalidades políticas y representantes de la prensa de Madrid y de la prensa local, habíanse congregado para escuchar lo que había de decirse sobre el proyecto de riegos del Guadalquivir, de tan grande importancia para el porvenir de la agricultura, y, por consiguiente, de toda nuestra vida económica.

Por cierto que de la concurrencia desprendíanse dos notas importantes: una profunda atención para todo lo que se decía y el convencimiento de la bondad y eficacia de la empresa que se trata de acometer.

Contribuyó á lo último de un modo muy singular, que merece señalarse, el discurso del Ingeniero autor del proyecto D. Enrique Martínez.

El Sr. Martínez se dió tal arte—sin pretenderlo, por pura vivacidad y por una intuición clarísima—que de un trabajo fundamentalmente técnico, revelador de un profundo y meditado estudio, que confirma sus dotes de Ingeniero, supo hacer algo así como una conversación viva, animada y amena, donde el dato científico aparecía mezclado con la aguda observación, con el toque de ingenio y hasta con la nota poética.

Tan sencillo y natural, tan expresivamente sincero, tan entusiasta de la obra en proyecto y tan convencido de sus beneficios hubo de mostrarse el Sr. Martínez, que logró interesar al público desde el primer momento, aun en lo que expresado de otro modo hubiera podido parecer más árido para los que carecen de su competencia profesional.

Obtuvo el Sr. Martínez un señalado triunfo, que se manifestó en aplausos entusiastas en varias ocasiones y en una verdadera ovación al final.

Fué la tarde afortunada, porque importa consignar que del mismo modo hubo de mostrarse oportuno, discreto y absolutamente dentro de su misión en la Asamblea el Sr. Vázquez, y elocuente, dueño absoluto de su palabra, rebosante de sinceridad y entusiasmo, el ilustre ex Ministro D. Rafael Gasset.

De cuerpo entero manifestóse el Sr. Gasset como el campeón más decidido y fervoroso de la política hidráulica. Pero no fué sólo un himno bello su discurso; con abundar en períodos brillantes, fué también obra de sólida razón, de consideraciones prácticas, de consejos atinados; obra, en fin, de político que estudia seriamente y llega á dominar un asunto, á conocerlo en sus fases más variadas.

Supo el Sr. Gasset dar al arte lo suyo, pero, con buen sentido, tratándose de un problema que afecta al porvenir y engrandecimiento de la Nación, supo además exponer al público el aspecto eminentemente práctico de la cuestión, con enseñanzas y ejemplos extraídos de la experiencia y del estudio.

De la simpatía con que el público ve estas orientaciones prácticas de la política, tuvo el Sr. Gasset repetidas pruebas. Además de la cariñosa acogida que se le dispensó al levantarse á hablar, los aplausos que le interrumpieron varias veces, y los que cerraron el discurso, fueron más significativos que cuanto nosotros pudiéramos decir.

Tal ha sido, en síntesis, el resultado del *meeting* de ayer.

Ahora, sin pérdida de tiempo, para aprovechar el favorable estado de opinión, lo que conviene es acometer la empresa con todo el entusiasmo de que se hallan poseídos sus promovedores.»

En otro lugar de este número insertamos los discursos de los Sres. Gasset, Martínez (D. Enrique) y Vázquez.

Esta REVISTA que constantemente ha defendido la construcción de las obras hidráulicas, reflejando las aspiraciones de los Ingenieros de Caminos consignadas repetidamente en las Actas de sus Asambleas, se une á todos esos entusiasmos, los alienta y ansía el primer golpe de zapapico.

Reciban nuestros plácemes D. Enrique Martínez y los compañeros de la Comisión de estudios que le han secundado, reciba nuestro aplauso el Sr. Gasset por su eficaz propaganda y cuantos se adhieren á esta política de regeneración, siga reflejando la prensa el verdadero deseo de los pueblos, el ansia de vivir, y para vivir producir, y para producir encauzar las energías de la Naturaleza por medio de esas obras de ingeniería que todas las Naciones se apresuran á realizar, preparándose para la gran lucha comercial, en que la derrota será para los que lleguen tarde.

Nuevo túnel en los Alpes.

Además del túnel en construcción del Loetschsberg, destinado á comunicar directamente Berna con el Norte de Italia, trátase ahora de la construcción de un ferrocarril de Coira á Chiarenna abriendo un túnel en el Splügen.

La distancia entre las dos citadas poblaciones es de 83 kilómetros con pendientes máximas de 25 por 1.000; el túnel medirá 26,13 kilómetros de extensión, de los cuales 14 están en territorio suizo.

Según el proyecto presentado, la línea será de vía sencilla con tres apartaderos dentro del túnel, evaluándose el coste en unos 125.000.000 de francos y suponiéndose que las obras durarán ocho años.

Este ferrocarril establecerá una nueva línea de penetración al Este del Gotardo, poniendo en comunicación la Alemania del Sud con el valle del Pó.

Frenos.

Según la *Gaceta de los Caminos de Hierro, El Máximus Brake Syndicate*, de Londres, ha introducido una nueva disposición de frenos que se ensaya actualmente en las líneas inglesas de la Compañía Northwestern Railway.

Dicha nueva disposición está proyectada de manera que la