

var los resultados de la aplicación de las disposiciones legales vigentes en los ramos respectivos, conocer el funcionamiento de los organismos ó dependencias encargadas de ellos y la bondad ó deficiencia que en él acrediten, á fin de comunicarlo al Consejo Superior, con propuesta de las reformas necesarias, ó de publicarlo para conocimiento de las clases productoras si fuera procedente enterarlas de la utilidad y fecunda labor de determinados servicios, que luchan como primer obstáculo para su expansión con la

indiferencia ó resistencia del propio país por desconocimiento de su peculiar conveniencia.

Al propio tiempo, cada Sección ejercerá las funciones administrativas que después se las señalan, ó las que paulatinamente se les vayan confiriendo por expresas disposiciones ulteriores, encaminadas á dar participación en la administración de la Nación á la Nación misma por mediación de sus representantes profesionales autorizados.

(Se continuará.)

DRAGADO

Se desea entrar en comunicación con el dueño de un tren de dragado, capaz de trabajar hasta la profundidad de 7 metros en baja mar. El objeto es adquirirlo ó contratar la ejecución de un dragado. Dirección: Jefe de Via y Obras, Compañía de Río Tinto, Huelva.

NOTICIAS

Senadores.

Á los nombres que citamos en el último número, de Ingenieros de Caminos que ostentan la representación del país en la alta Cámara, debemos añadir los de nuestros distinguidos compañeros Excmos. Sres. D. Vicente González Regueral y D. Juan Pérez San Millán, á los que enviamos nuestra cordial enhorabuena.

Canal de Isabel II.

Se dice que no tardará mucho en modificarse el reglamento para aplicación de la ley orgánica del Canal de Isabel II, en lo que se refiere á las relaciones entre el elemento técnico y el Consejo de administración.

Benjamin Baker.

Ha fallecido en Londres, á los sesenta y siete años de edad, el ilustre Ingeniero civil. La prensa inglesa le dedica cumplidos elogios, haciendo resaltar su obra meritoria, su carácter tenaz y equilibrado y su espíritu eminentemente práctico. Mr. Baker había intervenido en el proyecto y construcción de numerosas é importantes obras, debiendo citarse entre éstas últimas el ingente puente de Forth, el más grande del mundo, que llevó á cabo en colaboración con Mr. Fowler, y la presa de Asuan, de la que fué Ingeniero consultor durante su construcción, para la que acaba de presentar el proyecto de recrecimiento, después de estudios concienzudos, que cuando se conozcan seguramente serán muy interesantes, y después de haber recorrido, á pesar de su edad avanzada, gran parte del alto Nilo en busca de parajes adecuados para situar nuevos pantanos. Inglaterra ha perdido con Baker uno de sus grandes hombres, que la glorifican y enaltecen, y en cambio reciben de sus conciudadanos el homenaje de admiración y respetos á que les hace acreedores sus méritos, su talento y un patriotismo verdadero.

La Geografía y la política hidráulica.

Decididamente, no se resignan algunos franceses á que sigamos por más tiempo ignorados del mundo. Desde que Mr. Brunhes, profesor de la Universidad de Friburgo, que, provisto de su correspondiente tesis, vino hace pocos años á descubrirnos, ó poco menos, en lo que á riegos se refiere, parece que los profesores franceses de Geografía, inventado así este nuevo continente, se disponen á seguir tan fecundo ejemplo exponiendo las más abstrusas disquisiciones geográficas sobre tesis brillantes hábilmente elegidas. Hoy es la conferencia de un catedrático de las asignaturas de Historia y Geografía del Instituto de enseñanza secundaria de Bayona (á quien la vecindad coloca, sin duda, en condiciones ventajosas para realizar sus trabajos), la que nos proporciona el conocimiento de conclusiones de mucha novedad, que se citan en una Memoria del Secretario de nuestra Sociedad geográfica:

«La política hidráulica nos reserva grandes decepciones. Es

muy cara y, además, poco ó nada eficaz. Yerran los que buscan la solución del problema en el perfeccionamiento y consolidación de los diques.... los diques son impotentes para contener la masa de las aguas. Muchos de los ríos españoles padecen *mal de piedra (chocking!)*. ... No hay más que un medio seguro de normalizar el régimen de las aguas y poder aprovecharlas con regularidad: la conservación del bosque, del monte alto aún existente, y la restauración de los que han desaparecido.»

La sentencia es tan terminante como dura, pero afortunadamente su acatamiento inmediato no es obligatorio. De otra suerte sería indispensable que se suspendieran desde luego casi todos nuestros riegos, pues estamos aún muy lejos de la repoblación de las cuencas del Ebro, del Turia, del Júcar, del Segura del Genil, etc., etc. Los catedráticos de geografía franceses no ocultan su desafección por los pantanos; se comprende el desdén con que tratan á los cuatro ilusos que los preconizan aquí y en la India, en Egipto, en el Transwal, en el Natal, en Australia, en la América del Sur, en Méjico, en los Estados Unidos, en el Canadá, en Inglaterra, en Alemania, en Rusia, en todas partes del mundo.

Los exclusivismos son ciertamente deliciosos; lástima grande que esos geniales profesores no los apliquen á Francia misma y, sobre todo, á Argelia, donde hasta la fecha poco ó nada se ha hecho que pueda aleccionarnos, y donde, por el contrario, mucho de lo que existe débese á estos ignorantes españoles, tan duramente tratados.

La *Revista de Montes*, que transcribe las opiniones del geógrafo francés, copia también á continuación algunos párrafos que en la propia Memoria del Secretario de la Sociedad geográfica se dedican al problema que plantea, la escasez del agua en Australia, donde por esta causa, superficies enormes de terreno de excelentes condiciones para el cultivo y la ganadería, permanecen estériles por falta de riego, y donde la sequía de siete años (1897 1903) ha reducido á la mitad por lo menos la riqueza ganadera. La prolongada sequía de 1903 tuvo consecuencias desastrosas para los animales, y de sus efectos terribles no se libraron ni aun los hombres; el litro de agua llegó á pagarse á medio chelín en algunos puntos.

Pero como suspende ahí la copia, y queda en el ánimo del lector la curiosidad de saber qué remedios aplican, nosotros la continuaremos, manifestando que para sustraerse á tamaña falta de agua Nueva Gales del Sur y Victoria, tienen al efecto establecidos pantanos. Y por nuestra parte añadiremos el hecho que Sidney, que hoy se abastece en los estiajes gracias á un pantano, está terminando otro que asegurará el suministro de agua, y que la Administración pública australiana, á pesar de las doctas opiniones de los profesores aludidos, trata de combatir las sequías en primer término, continuando la apertura de pozos artesianos y la construcción de embalses, medios de eficacia probada é inmediata, tan viejos como el mundo, que no se oponen, ciertamente, al empleo de otros complementarios más ó

menos efectivos, convenientes muchas veces, pero que por sí solos no podrán nunca sustituir á los métodos directos, pues las circunstancias económicas rara vez permitirán subordinar exclusivamente problemas apremiantes á soluciones, por lo general, harto lentas ó imposibles de aplicar por causas diversas, aun aceptada por entero su eficacia, con la amplitud que para ello se requeriría como condición ineludible de su éxito.

Exposición de higiene.

En los meses de Septiembre, Octubre y Noviembre del presente año, se celebrará en Madrid una Exposición internacional de higiene, artes y oficios y manufacturas, apoyada por el Gobierno, que procura resulte de verdadera importancia.

Grandes velocidades en los ferrocarriles.

Se halla sobre el tapete la cuestión de las velocidades realizadas en los ferrocarriles en grandes recorridos, ahora que con motivo de las carreras de automóviles que han tenido lugar en los Estados Unidos de América, se han hecho recorridos hasta de 478 kilómetros y 330 metros en 290 minutos y 10,5 segundos, que corresponde á una velocidad media de 98,9 kilómetros por hora, si bien se llegó á la máxima de 108,9 kilómetros y aun de 110 por hora.

Esto ha dado ocasión á la Dirección del ferrocarril Lake Shore and Michigan Southern para publicar los resultados de unos ensayos que hizo hace más de un año entre Chicago y Buffalo, separadas entre sí 845 kilómetros y que copiamos de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*.

En estos ensayos realizados sin ninguna preparación preliminar, el tren se componía de tres coches con una locomotora y su tender. La partida del tren en Chicago se verificó á las seis horas cincuenta minutos; parando en el trayecto cuatro veces para cambiar de máquina en Elkart, Toledo, Cleveland y Dunkirk, aparte de las reducciones de velocidad en los pasos de las estaciones y de dos paradas en dos pasos á nivel. El tiempo de parada en los cuatro puntos citados fué de dos minutos, excepto en el último, que exigió tres; total, nueve minutos. La llegada á Buffalo tuvo lugar á las dos horas veintitrés minutos; luego la duración del recorrido fué de siete horas treinta y tres minutos, y deduciendo los nueve minutos de paradas, siete horas veintidós minutos.

La velocidad media lué, pues, de 114,19 kilómetros por hora, alcanzándose en algunos puntos del trayecto velocidades de 130, 141 y 144 kilómetros.

El *Iron-Age*, que publica estos datos, añade que hasta hoy se atribuía el *record* de las velocidades sobre largos recorridos á los ferrocarriles ingleses, que en la lucha sobre el trayecto de Londres á Aberdeen, en Agosto de 1895, habían alcanzado por la costa Oeste una velocidad media de 101,8 kilómetros, y por la costa Este de 96,92 kilómetros por hora.

Finalmente, la *Railway Gazette* ha formado un cuadro de las velocidades en kilómetros por hora alcanzadas en diversos ensayos realizados en distintas épocas, de cuyo estado resulta que en Julio de 1905 y en un trayecto de 3.616 kilómetros de la red Atchison-Topeka-Santa Fe se alcanzó la velocidad de 80,5 kilómetros; en Febrero de 1897, en 1.650 kilómetros de la Chicago, Burlington & Quincy se llegó á 87,4 kilómetros; en Noviembre de 1905, en 1.154 kilómetros del camino de hierro de Pensylvania se obtuvo la velocidad de 90,1 kilómetros; en Junio de 1905, la de 111,9 kilómetros en un trayecto de 845 de la red Lake Shore Michigan Southern; en Octubre de 1905 y en 414 kilómetros de recorrido del ferrocarril de Pensylvania, una marcha de 120 kilómetros por hora, alcanzándose la de 125,2 en el mismo mes y año y en la misma vía, pero en un trayecto de 211 kilómetros. Además, se ha llegado á mayores velocidades por hora que superan á las que quedan consignadas; en otros ensayos hechos en Mayo y Junio de 1905 y en Marzo de 1902 y de 1901, en trayectos de 89,4 de la red Atlantic City, de 80,4 de la Pensylvania,

de 24,1 de la Chicago Burlington Quincy, y de 7,7 kilómetros de la Savannah Florida and W, donde se llegó, respectivamente, á las velocidades de 126, de 127,2, de 157,8 y de 172 kilómetros por hora.

MOVIMIENTO DE PERSONAL

(Del 23 al 31 de Mayo de 1907.)

INGENIEROS

D. Pelayo Mancebo, ha ascendido á Inspector general de segunda clase.

D. José de Torres Capurión, ha sido jubilado.

D. Juan Cervantes, ha sido destinado á desempeñar la Jefatura de Obras públicas de Teruel.

D. Rafael López y Sánchez Sandino, ha sido trasladado de la Jefatura de Obras públicas de Lérida á la de Valladolid.

D. Juan María Alonso Zabala, ha sido trasladado de la Jefatura de Obras públicas de Salamanca á la de Logroño.

D. Cornelio Arellano Lapuente, ha sido trasladado de la Jefatura de Valladolid á la de Lérida.

D. Sebastián Puig y Guanse, ha sido trasladado de la Jefatura de Logroño á la de Tarragona.

D. Francisco G. de Sola, ha sido destinado á la Jefatura de Cádiz.

D. Amador Gutiérrez Barragán, ha sido destinado á la Jefatura de Teruel.

D. Cayetano Rodríguez Noguera, ha sido destinado á la Jefatura de Cuenca.

D. José Luis Martín Jiménez, ha sido destinado á la Jefatura de Zamora.

D. José Salmerón y García, ha sido destinado á la División hidráulica del Tajo.

Contravacantes.—D. Fermín Bollo, Ingeniero Jefe de primera clase; D. Félix Iturriaga, Ingeniero primero, Jefe de Negociado de segunda clase, y D. Angel Joaquín Abreu, D. Miguel Fernández García, D. Felipe Rivero Ferrer, D. Ramón Martínez de Velasco y D. Eusebio Rojas Marcos, Ingenieros segundos, Oficiales segundos de Administración.

AYUDANTES

Á D. Fructuoso García Castellón, le ha sido concedida la baja temporal en el servicio.

D. Julio Cano, ha sido trasladado de la Jefatura de Pontevedra á la Inspección general de carreteras.

SOBRESTANTES

D. Andrés López Franco, ha sido trasladado de Canarias á Albacete.

Á D. Victoriano Soletto Moliner, le ha sido concedida la baja en el servicio del Estado.

Á D. Francisco Abad y Rebollo, le ha sido concedida la baja en el servicio del Estado.

INGENIEROS MECÁNICOS

D. Sebastián Murrieta, ha sido trasladado de la cuarta á la quinta División de ferrocarriles.

INTERVENTORES

D. Manuel Castillo López, ha sido trasladado de la segunda á la tercera División de ferrocarriles.

D. Miguel Nestal, ha sido trasladado de la segunda á la quinta División de ferrocarriles.

DELINEANTES

No ha habido movimiento de personal durante la última semana.