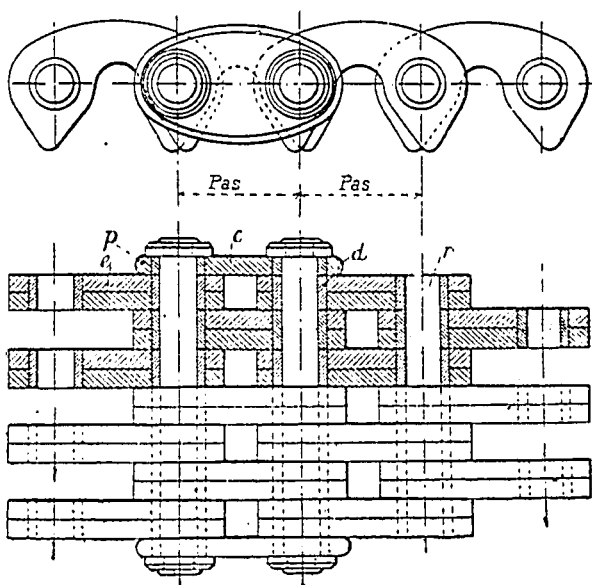
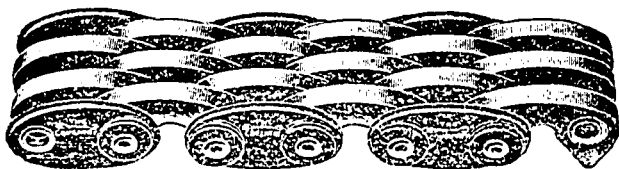


compone (figuras 1.^a a 3.^a) de elementos planos de acero que tienen la forma de una U aplanada y están terminados por dos partes puntiagudas. Estos elementos están yuxtapuestos dos á dos y mantenidos juntos por medio de dos tubos de acero extraduro, que entran *a fortiori* en los agujeros lisos de cada eslabón; se unen en mayor ó menor número, de modo de formar una cadena de anchura proporcionada al esfuerzo que debe sufrir. Los elementos *e* se unen por roblones *r* que sirven de articulaciones y pasan por los tubos *d* comunes á dos elementos yuxtapuestos. Unas placas *p* y unas rodajas sujetan el conjunto.

Figs. 1.^a y 2.^a

La característica de las cadenas Coventry es que el arrastre no se hace por los roblones de articulación, como en las cadenas de rodillos ordinarias, sino que se produce por las extremidades de los eslabones, cuyo conjunto toma la forma de un diente de engranaje. De este modo no hay deslizamiento entre los eslabones y los dientes durante el período en que engranan.

Fig. 3.^a

Cuando la cadena es nueva, llena con exactitud el espacio entre los dientes, pero á medida que el alargamiento inevitable del paso, por efecto del uso, se deja sentir, la cadena se regula automáticamente sobre los dientes de la rueda, puesto que las superficies de contacto de los eslabones y de los dientes de la rueda pueden moverse radialmente y el contacto operarse sobre un círculo de mayor diámetro que el círculo primitivo. Se ve que el esfuerzo está igualmente repartido entre el punto en que la cadena agarra y aquel en que abandona el contacto con los dientes.

Este sistema tiene la ventaja de permitir velocidades de transmisión elevadas, llegando hasta 425 metros por minuto, y su rendimiento es elevado; una transmisión bien engrasada da un rendimiento de un 98 por 100 á plena carga.

El puerto de Colombo.

El 1.^o de Mayo de 1912 el Gobernador de Ceylán ha colocado la piedra conmemorativa de la terminación de las obras, cuya primera piedra fué colocada en 1875 por Eduardo VII, entonces Príncipe de Gales.

La superficie del puerto protegida por los diques es de 267 hectáreas, ó sean 20 hectáreas más que el puerto de Douvres. En él se encuentran todas las dependencias necesarias á un gran puerto: diques para carenas, depósitos de carbones, almacenes, aparatos de carga y descarga, etc. Con su terminación se han coronado treinta y siete años de trabajos y de luchas contra los elementos, principalmente contra los monzones que reinan durante la mitad del año, y que necesitan precauciones muy especiales para la protección, tanto de las obras provisionales como de las definitivas.

Las obras se han concluido sin incidente grave y su coste, 75 millones de francos, no ha excedido á lo presupuesto. Esta suma no es muy elevada si se tiene en cuenta las dimensiones de los rompeolas, que miden 3.050 metros de longitud, la extensión de los terrenos terraplenados, las dimensiones de los diques para carenas y las demás importantes obras secundarias. Puede decirse que ningún otro puerto artificial se ha construido tan económicamente, y, sin embargo, todas las obras se han hecho por administración.

A consecuencia de estas obras, Colombo se encuentra en el tercer lugar entre los demás puertos del Imperio británico; Londres y Hong-Kong ocupan el primero y el segundo lugar, respectivamente, y en el sexto ó séptimo entre todos los puertos del mundo.

Cuando en 1871 escogió Sir Hércules Robinson á Colombo como puerto de la isla de Ceylán, el movimiento de este puerto era casi nulo; en 1877, al empezar las obras, el tonelaje llegaba ya á 606.200 toneladas, y en 1911 el tonelaje se elevaba á toneladas 8.919.148, sin comprender el cabotaje.

Por su situación geográfica, Ceylán estaba destinada á venir á ser el punto más concurrido en la ruta del Oriente, y el desarrollo enorme del tráfico que ha seguido á la apertura del Canal de Suez excitaba, como era muy natural, á la construcción de un gran puerto artificial en la costa de la isla.

El faro establecido en la punta del dique que protege la entrada occidental está construido de hormigón; su altura es de 11,18 metros y su diámetro en la base de 7,10 metros. Su luz es de segundo orden.

La revista *Engineering*, de la que tomamos lo que antecede, concluye diciendo que la profundidad del puerto se ha establecido teniendo presente la del Canal de Suez, que se piensa en llevar á 10,98 metros la profundidad en las tres cuartas partes de la superficie abrigada y que, no cabe duda, á cualquier aumento en la profundidad del canal mencionada se seguirá una medida del mismo género en el puerto de Colombo.

