

cuerda al del puente de Manhattau; consiste en dos husos formados por vigas en forma de cadenetas, soportando el tablero por montantes verticales articulados. Los dos pilares, sostenidos cada uno por cuatro pilas de mampostería (figuras 2.^a y 3.^a) tendrán una altura de 173,75 metros sobre el nivel medio del agua.

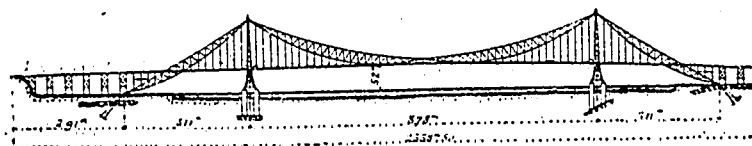
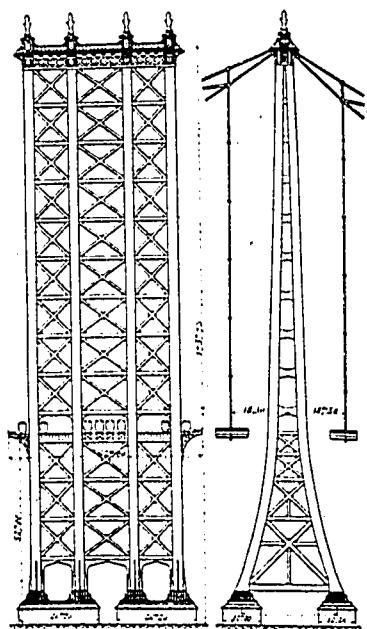


Fig. 1.^a

El puente llevará ocho vías de ferrocarril: dos para las líneas del ferrocarril subterráneo, dos para las del ferrocarril aéreo, dos para los tranvías de Nueva York y dos para los de Nueva Jersey. Tendrá, además, dos calzadas de 11 metros de anchura cada una y dos aceras de 2,30 metros. Al contrario de lo que ocurre en los puentes del East River, todas estas vías estarán al mismo nivel, de modo que la anchura total del puente será de 62 metros.



Figs. 2.^a y 3.^a

El precio total del puente se evalúa en 42 millones de dólares, ó sea cerca de 220 millones de pesetas oro, descomponiéndose del modo siguiente:

	Dólares.
Tramo central y tramos de anclaje.....	27.100.000
Viaductos laterales	1.900.000
TOTAL.....	29.000.000
Estudios y diversos	2.900.000
Terrenos é indemnizaciones... ..	4.800.000
Intereses durante la construcción.....	5.300.000
TOTAL GENERAL.....	42 000.000

Se calcula que la obra podrá terminarse en seis años.

En fin, los túneles propuestos por la Comisión estarán constituidos por tubos de 7,80 metros próximamente de diámetro ex-

terior, conteniendo cada uno una calzada de 5,20 metros de anchura.

El precio total de los dos túneles se evalúa en 11 millones de dólares y la construcción podrá terminarse en tres años.

Los riegos en el Alto Egipto.

La elevación reciente de la presa de Assuan ha permitido que sean aptas para la agricultura, por medio de los riegos, más de 1.250.000 feddan (esta unidad vale 0,42 hectárea).

Las esclusas de la presa se abren mientras las altas aguas acarrear limo y se cierran cuando las aguas vienen á estar claras. De Abril á Junio se deja el agua necesaria para la navegación y el riego hasta que el plano del agua desciende próximamente á 85 metros sobre el nivel del mar. Hacia fines de Junio la necesidad de agua del Bajo Egipto aumenta con mucha rapidez. En 1906 la cantidad de agua vertida varió de 6 á 20 millones de metros cúbicos por día.

En la actualidad los ingresos de la Administración egipcia, por razón de los riegos de los terrenos, se aproxima á 5 millones de francos, de los que cuatro se dedican á la amortización de la presa y el resto á la amortización de los gastos de establecimiento del depósito para el riego. No hay, pues, beneficio aparente; es necesario, sin embargo, tener en cuenta el aumento de los ingresos fiscales debidos al incremento de la agricultura y del comercio.

Para aumentar los ingresos sería preciso aumentar la superficie regable. Un aumento de 7 metros en la altura de la presa permitiría almacenar un suplemento de 2.300 millones de metros cúbicos de agua; de éstos, 110 millones se perderían por evaporación, 260 millones abastecerían al Nilo entre Assuan y el Cairo y 850 millones servirían para riegos en el Egipto Medio; quedarían, por lo tanto, 1.080 millones de metros cúbicos, ó sean 10 millones por día durante tres meses y medio, para riegos en el Alto Egipto.

El *Oesterr. Wochenschr.* indica los trabajos emprendidos para aumentar la elevación de la presa de Assuan y describe el sistema actual de riegos, que comprende 102 canales, con un desarrollo de 3.660 kilómetros; entre ellos el canal de Sohagie, que tiene un caudal de 520 metros cúbicos por segundo, y el de Ibrahim, cuyo caudal es de 740 metros cúbicos.

La extensión de las redes de ferrocarriles en el Canadá.

Las tres grandes redes canadienses, Canadian Northern, Grand Trunk Pacific y Canadian Pacific, se ocupan en la actualidad en la construcción de líneas de una extensión de 4.565 kilómetros, en las que trabajan 30.000 obreros y cuyo precio de costo llegará á 225 millones. La *Zeit. des Ver. deutsch. Eisenbahnverw.*, enumera las nuevas líneas proyectadas ó en construcción.

La mayor actividad recae principalmente en dos líneas que deben llegar al Océano Pacífico, una de las cuales pertenecerá al Canadian Northern y la otra al Grand Trunk Pacific. La primera terminará en Vanenber, la segunda, 700 kilómetros al Norte de esta ciudad, en el puerto del Prince Rupert. Unas ramificaciones hacia el Norte servirán á Port Nelson, sobre la bahía de Hudson, á Battleford, Athabasca Lauding y á Place River Lauding. Port Nelson tendrá dos líneas, una que vendrá del Sur y otra del Suroeste. La Canadian Northern ha puesto en explotación, el verano de 1912, sólo en la provincia de Manitoba 241 kilómetros de líneas, una de ellas muy importante, entre los lagos Winnipeg y Manitoba. La Grand Trunk Pacific y la Canadian Northern están actualmente en activa competencia para conseguir el acceso más rápido al Pacífico.