

NOTICIAS VARIAS.

Para los ferro-carriles que se están construyendo en la isla de Mallorca, el Ingeniero D. Eusebio Estada ha propuesto en un notable y razonado informe, que ha dirigido al Consejo de Administración de los mismos, la adopción de la vía estrecha.

El distinguido ingeniero del ferro-carril de Fres-tiniog, Mr. Sponer, á quien se consultó sobre este punto, ha estado por completo de acuerdo con la anterior propuesta, y se ha encargado á Inglaterra el material móvil correspondiente.

Procuraremos dar sobre este asunto mas extensos detalles á nuestros lectores.

En los Estados-Unidos se ha abierto el túnel de Hoosac, cuya longitud es de 7.675 metros, y atraviesa un terreno de esquitos micáceos, cortados por fuertes filones de cuarzo.

En su construcción se han empleado máquinas muy perfeccionadas de un sistema análogo á las del Mont-Cenis, y se ha hecho un pozo de 266 metros de profundidad. Estos trabajos han durado diez años y han costado 50 millones de francos, debiendo todavía gastarse otros 10 millones más para ensanchar y regularizar la sección del túnel. El coste total que de este modo resultará, será seis veces mayor que el presupuesto calculado.

Se ha remitido á la aprobación correspondiente el proyecto de un ramal de ferro-carril, para enlazar el puerto del Musel con la estación de Gijón.

Su longitud es de 3.300 metros y consta de seis rectas y seis curvas; las primeras miden 1.917 metros de extensión, y las segundas 1383, siendo los radios de 300 metros en tres de las curvas, 400 en dos y 800 en la restante. Las pendientes no llegan á 14 milésimas.

Hay el pensamiento de modificar el trazado en la parte en que la línea corta dos ensenadas, donde sería preciso defenderla con muros que estarían bañados por el agua del mar. Esta modificación consiste en separar la línea de dichas ensenadas internándose en el terreno por medio de un pequeño túnel de 197 metros de largo; en este caso la longitud del trayecto sería de 3.287 metros, constando de tres alineaciones rectas y tres curvas, cuyos radios serían de 300, 100 y 350 metros respectivamente. Las rectas sumarian una extensión de 2.203 metros y las curvas 1084.

Las pendientes tampoco excederían de 14 milésimas de inclinación.

Se cree que con esta variante no es probable que llegasen las olas á la línea, ni aún en los mayores temporales.

BARRAS CARRILES DE ACERO.—En el camino de hierro del Este de Francia se han hecho experimentos comparativos entre las barras de hierro y

de acero, habiendo sido satisfactorios los resultados en favor de estas últimas. Se ha encontrado un desgaste uniforme en las de acero, en servicio hacia cinco años, sin deformación alguna. Después del paso de 40.000 trenes, sólo había un desgaste de 8 décimas de milímetro en el sentido vertical, deduciéndose que será necesario pasen 500.000 trenes para inutilizarlas. Las roturas han sido sólo de una barra cada 15 kilómetros; pero debido en su mayor parte á defectos de fabricación.

De 60 barras de hierro de buena calidad, 31 se encontraron fuera de servicio y deterioradas las otras; y los deterioros de las de acero se reducían al desgaste regular de un milímetro para una circulación en ambas clases de 20 millones de toneladas.

El túnel de San Gotardo en 1.º Enero de este año media 600 metros por cada boca: sale á 6 metros de apertura por día. El revestimiento de fábrica para las dos bocas costará 1.800 fr. por metro, lo cual eleva el coste del metro lineal de túnel á 4.600 fr., estando calculado en el presupuesto, sin revestimiento, en 2.800 fr.

La opinión industrial y el gobierno mismo de Rusia se preocupan mucho del establecimiento de las grandes líneas de caminos de hierro que han de unir la Rusia á la Siberia asiática.

Desde 1.º de Enero á 1.º de Octubre de 1873 se han abierto á la circulación en Italia los trozos de ferro-carril que á continuación se expresan:

Pescara á Popoli.	53 kilóms.
Reggiolaga-Gonzagua á Montegliana.	15 »
San Antonio á Borgoforte.	15 »
Suma.	83 »

RECEPCIONES DE OBRAS, APROBACIONES DE PROYECTOS, ETC.

Se ha aprobado la recepción definitiva de las obras del trozo primero de la carretera de tercer orden de Arnedo á Préjano, provincia de Logroño.

Se ha aprobado la recepción definitiva de las obras concluidas en el Puente de la Pólvora, sobre el Segura, provincia de Murcia.

Se ha aprobado la recepción provisional de las obras de un grupo de alcantarillas para paso del Barranco del Triste, carretera de primer orden de Zaragoza á Francia, provincia de Huesca.

REDACCION Y ADMINISTRACION,

CALLE DE ALCALÁ, NÚMERO 56, CUARTO PRINCIPAL.

MADRID.—1874.

IMPRENTA Y ESTEREOTIPIA DE ARIBAU Y C.^a

(SUCESORES DE RIVADENEIRA).

calle del Duque de Osuna, número 3.