

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

BOLETIN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS

MADRID 15 DE JUNIO DE 1883.

4.ª SERIE.

TOMO I.º

NUM. 11.

FERRO-CARRILES ESPAÑOLES.

En 1.º de Junio corriente se ha inaugurado una seccion de 6 kilómetros próximamente entre Valls y Ricamoixons, perteneciente á la línea de Valls á Villanueva y Barcelona, una de las que forman la red de la Compañía llamada de los ferro-carriles directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona. Se ha establecido una estacion provisional en el mismo pueblo de Ricamoixons, en lugar de hacerlo en la confluencia de la línea de Valls con la de Lérida á Reus y Tarragona, á causa de las dificultades que se encuentran para el acuerdo con la Compañía de estos ferro-carriles, que es necesario intentar, segun previene la Real orden de aprobacion del proyecto de la línea de Valls.

Nos consta que la Compañía de los ferro-carriles directos ha presentado tres soluciones. Ofrecemos tener á nuestros lectores al corriente de lo que se resuelva en la interesante cuestion del empalme de las líneas referidas.

Se considera probable que la línea general de los ferro-carriles de Galicia estará terminada y en explotacion durante el próximo mes de Agosto; el Gobierno procura que las

obras de Orense á Monforte terminen en breve plazo para que esta línea enlace con la general de Palencia á la Coruña.

Se trabaja con gran actividad en la línea de Salamanca á la frontera de Portugal, habiéndose terminado la explotacion en una extension de 80 kilómetros.

La Compañía de los ferro-carriles andaluces ha presentado el proyecto de prolongacion de la línea de Córdoba á Málaga hasta el muelle de este puerto.

Buques de vapor mayores de 50 toneladas matriculados en 1.º de Enero de 1883 en España é islas adyacentes:

1.º	Bilbao..	82
2.º	Barcelona..	68
3.º	Sevilla..	34
4.º	Cádiz..	21
5.º	Gijon..	17
6.º	Santander..	16
7.º	Mallorca..	9
8.º	San Sebastian..	7
9.º	Valencia..	6
10.	Cartagena..	6
11.	Coruña..	5
12.	Ferrol..	5
13.	Alicante..	3

14. Mahon.	3
15. Almería.	2
16. Málaga.	2
17. Villagarcía.	1
18. Vigo.	1
19. San Lúcar.	1

289

Puente colgante de New-York.

—Esta grandiosa obra, que salva la ría divisoria entre las ciudades de New-York y Brooklyn, se abrió al tránsito público el 24 de Mayo último, ofreciendo tal interés, que en las primeras doce horas la cruzaron unas cien mil personas.

Consta de tres tramos formados con tableros de hierro suspendidos por péndolas de cuatro gruesos cables de 935 centímetros, construidos cada uno con 5.282 hilos de acero galvanizado sin retorcer; los cables están sujetos á fuertes amarras y apoyados en las dos torres en que terminan las pilas de fábrica.

Tienen los tableros un ancho de 26 metros para poder establecer sobre ellos cinco vías separadas; los dos extremos para carruajes ordinarios, una central en alto para peatones, y las otras dos intermedias para vehículos movidos sobre carriles por un cable sin fin, maniobrado desde las estaciones situadas al extremo de los dos prolongados viaductos de fábrica que forman las avenidas de este puente, y por intermedio de los que se enlazan suavemente las vías y calles de ambas ciudades con la rasante del tablero central, elevada 41 metros sobre la pleamar, para no impedir la navegacion de alto bordo.

El tablero central sobre la ría tiene una longitud de 486 metros.

Los tableros laterales miden cada uno 283 metros.

La avenida de New-York tiene de largo 476 metros.

La avenida de Brooklyn comprende 296.

La longitud total de la obra llega á 1.824 metros.

Las dos pilas y torres tienen 85 metros de altura y son de mampostería y sillería, de seccion rectangular de 43×18 metros en la base; descansan sobre macizos de hormigon, construidos en el interior de los cajones de hierro empleados en las fundaciones, é introducidos hasta la roca ó la arcilla dura, 14 y 24 metros respectivamente bajo la línea de pleamar. Las avenidas son dos largos viaductos de fábrica con arcadas de buenas proporciones.

El primitivo proyecto, formado en 1867 por el Ingeniero *Jolin Roebling*, tenía un presupuesto de once millones de duros, siete para el puente propiamente dicho y cuatro para las avenidas.

La obra ha durado en construccion trece años, desde 1870, y su coste ha llegado á quince millones de duros; lo que prueba que tambien en los Estados-Unidos se necesitan aumentos de presupuesto.

Por Real Decreto de 1.º de este mes, se ha dispuesto que rija en la isla de Cuba la ley de carreteras de la Península con las modificaciones consiguientes, de acuerdo con lo informado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y el