

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

BOLETIN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS

MADRID 15 DE MAYO DE 1883.

4.ª SERIE.

TOMO I.º

NÚM. 9.º

Se han terminado y recibido definitivamente en la provincia de Barcelona los 4.110 kilómetros primeros del trozo 2.º de la carretera de tercer orden de Sabadell á Prats de Lluçanès, comprendidos entre San Esteban de Castellar y el río Ripoll, y provisionalmente los 7,903 kilómetros siguientes comprendidos entre el citado río Ripoll y San Lorenzo Saballs, que comprenden los trozos 2.º y 3.º de esta carretera.

También se ha terminado en esta misma provincia el trozo 3.º de la carretera de tercer orden de Molins de Rey á Caldas, comprendido entre las poblaciones de Sabadell y Senmanant, cuya longitud es de 9.970 kilómetros, habiendo sido recibido definitivamente el día 14 de Abril.

Asimismo nos consta también que se han terminado y recibido definitivamente las obras del trozo 2.º de la carretera de tercer orden de San Fructuoso á Berga, en la misma provincia de Barcelona, comprendido entre Sellent y casa Canselada, cuya longitud es de 5.803 metros.

En Suiza se trata de establecer un ferro-carril eléctrico entre *Saint-Moritz-les-Bains* y *Potresina*, distantes entre sí 7.200 metros.

Bomba flotante.—Se han hecho recientemente en París una serie de

ensayos, con un barco llamado *Bomba flotante*.

Este barco, cuyo precio fué de 92.000 francos y que tiene 22 metros de eslora y 4'50 de manga, tiene por objeto combatir los incendios que puedan ocurrir á bordo de una embarcación, ó agotar el agua de un buque que esté próximo á sumergirse.

El barco dicho lleva dos bombas de vapor, que dan en junto un gasto de 700 metros cúbicos³ por hora.

Una de las bombas destinada para los incendios dá 80 metros cúbicos por hora, lanzando el agua á 89 metros de distancia y á cerca de 60 de altura.

La otra bomba está destinada á los agotamientos.

Se está construyendo un faro eléctrico en *Point-du-Cartel*, cerca de *Saint-Aubin-sur-Mer*, en la costa de Calvados. Este faro tendrá 60 metros de altura.

Barcas de vapor para caminos de hierro en los Estados-Unidos.—En uno de los números anteriores dijimos el gran desarrollo que tomaba en los Estados-Unidos el uso de barcas de vapor para el transporte de trenes á fin de evitar la construcción de grandes puentes, imposible en al-

gunos casos el construir, y en otros por ser muy costosos.

Vamos á dar una ligera descripción de estas grandes barcas, establecidas para el trayecto á de Detroit y la que presta servicio en San Francisco de California.

El *Solano* es una de las mayores barcas que hay construidas, y hace el servicio entre las dos márgenes del Estrecho de *Carquinez*, y trasporta los trenes del ferro-carril central del Pacífico con locomotora y ténder, entre Benicia y Port-Costa.

El tonelaje del *Solano* es de 3.540, y sus principales dimensiones, son:

Longitud sobre cubierta.	150, ^m 67
Eslora.	123, ^m 83
Ancho sobre el puente. .	19, ^m 52
Calado con toda la carga.	2, ^m

Las dos máquinas son de balancines verticales, los cilindros tienen 1,^m53 de diámetro y 3,^m36 de carrera, y cada una de ellas es de 2.000 caballos.

Las ruedas de paletas tienen 9,^m15 de diámetro; las calderas, en número de ocho, tienen 2,^m14 de diámetro y 8,^m54 de longitud; son de acero y tienen 143 tubos de 0,^m10 de diámetro y 4,^m88 de longitud.

Sobre el puente hay cuatro vías, que permiten colocar 48 wagones de mercancías ó 24 coches de viajeros con locomotora.

Los tableros para el embarque tienen 30 metros de longitud y están dispuestos de modo que permite á las locomotoras entrar con los trenes.

La barca de *Detroit* tiene menores dimensiones; hace el transporte de trenes de la Compañía del ferro-car-

ril de *Canadá-Southern*; las dimensiones son las siguientes:

Longitud total.	81, ^m 75
Anchura entre los tambo-	
res.	14, ^m 03
Calado.	2, ^m 40

Los cilindros de las máquinas tienen 0,^m70 de diámetro y 1,^m20 de carrera, y la fuerza nominal de 600 caballos.

Estado comparativo de los carriles de hierro y acero.—El *Boletín del Comité des Forges de France* publica el siguiente estado, que hace ver la duración de los carriles de hierro y acero en los ferro-carriles belgas.

Años en que se colocaron.	Años de servicio	TANTO POR CIENTO DE CARRILES REEMPLAZADOS.	
		Hierro.	Acero.
1869	12	65,74	0,89
1870	11	84,54	—
1871	10	95,74	—
1872	9	72,41	0,44
1873	8	41,41	—
1874	7	17,44	—
1875	6	26,66	—
1876	5	14,98	—
1877	4	4,19	—
1878	3	—	—
1879	2	0,23	—
1880	1	—	—

El Inspector general de segunda clase, Excmo. Sr. D. Manuel Peironcely, ha sido dado de alta en el servicio del Estado y destinándole á la Sección de Ferro-carriles de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

El Ingeniero Jefe de primera cla-