

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

BOLETIN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS

MADRID 30 DE NOVIEMBRE DE 1884.

4.ª SERIE.

TOMO 2.º

NÚM. 22.

LOS TRES TÚNELES DE LOS ALPES.

La reciente inauguración del túnel de Arlberg permite y facilita el estudio de la importancia relativa que tienen las tres grandes vías comerciales, para las cuales los Alpes eran, hace pocos años, una barrera insuperable.

Una simple ojeada sobre el mapa de Suiza sirve para convencerse de que las perforaciones á que nos referimos han sido llevadas á cabo segun las ha hecho necesarias el desarrollo de la actividad comercial de los pueblos separados por los Alpes.

El túnel de Mont-Cénis vino en primer término; el de Saint Gothard requirió catorce años de impropio trabajo; por último, el del Arlberg acaba de inaugurarse.

También se advierte desde luego que dichos tres túneles se hallan colocados en los puntos principales de la vastísima curva trazada por los Alpes. El Mont-Cénis y el Arlberg, en cada una de las extremidades de la curva; el Saint-Gothard, en el centro; de modo que puede decirse que están situados casi bajo un mismo pie de igualdad.

Al parecer, el túnel de Saint-Gothard está mejor situado, puesto que ocupa el centro de la curva, pero no hay que fiarse en las apariencias; hay, por el contrario, que tener cuenta de

la importancia de los intereses á los que se presta servicio. El Saint-Gothard es útil á las relaciones de Alemania con Italia, que no son países limítrofes, puesto que Suiza está intercalada entre ambos; pero sobre todo á las relaciones de una parte de Italia con el Sur de Alemania; así es que los resultados no han correspondido á las esperanzas concebidas.

Del mismo modo la importancia del túnel de Mont-Cénis entre Francia é Italia nunca será de primer orden, á causa de la concurrencia de la navegación marítima.

El túnel del Arlberg es, por el contrario, el áncora de salvación de considerabilísimos intereses hasta ahora desatendidos, y que tenían que sujetarse á las condiciones de larguísimos trayectos y de elevadas tarifas.

Toda la parte de Austria allende el Danubio es un país en donde se está realizando un inmenso progreso, y limítrofe además á comarcas en las que se está asimismo verificando un grandioso renacimiento económico. Francia, Italia, la misma Alemania, á pesar de su progreso, son Estados que han llegado, por decirlo así, al extremo límite de la producción. No sucede lo mismo en el Tirol, Stiria, Carintia, Dalmacia, Servia, Bulgaria, Valaquia, Rumelia, Grecia: todos éstos se enlazan con el Arlberg

por medio de la gran vía de Salónica. Allí, desde que ha cesado la dominación de los turcos, se divisa un gigantesco movimiento económico. Los ferro-carriles aumentan dicho movimiento. Dentro de poco tiempo, todos los productos agrícolas de esas comarcas, que no pueden consumir sus cosechas y que necesitan hacer el canje de ellas por otros productos, afluirán al centro y al Oeste de Europa, es decir, á Suiza, Alemania y Francia. Así es que al apreciar los resultados del Arlberg, es preciso tener en cuenta, no sólo la influencia directa de este túnel, sino principalmente el hecho de que su inauguración coincide con el grandioso movimiento económico de los países cuyos intereses va á servir.

Bajo el punto de vista de lo pintoresco, el Arlberg ofrece más atractivo que los otros dos túneles.

El Saint-Gothard y el Mont-Cénis tienen el inconveniente de estar relegados en el fondo de grandes macizos montañosos; no sucede así con el Arlberg.

Nada más agradable que el camino de Appenzel á Constance, la travesía por este lago; pero sobre todo la vista del lago de Como, el paso por el mismo, que constituye uno de los más encantadores viajes de recreo.

En Bregenz, sobre el lago, se instala uno en los wagones y durante dos horas se sube el magnífico valle del Rhin, entre dos cordilleras de montes, entre el Voralberg y Suiza.

En Bludenz, la dirección varía bruscamente. De Bregenz á Bludenz, se camina en dirección á Saint-Gothard, es decir, de N. á S., se dá vuel-

ta en uno de los afluentes del S. y se encamina de O. á E.

La primera parte del trayecto de Bludenz á Langen es notabilísima; pero, sin embargo, es inferior á la segunda.

En esta parte, las dificultades han sido menores, pero acaso también superadas con menos esmero que en el Saint-Gothard.

(De la *Gaceta de los caminos de hierro*.)

BIBLIOGRAFÍA.

INDICES DE LAS PUBLICACIONES PERIÓDICAS RELACIONADAS CON LA PROFESION DEL INGENIERO.

Anales de la Construcción y de la Industria.—Núm. 20.—Madrid 25 de Octubre de 1884.—Sumario.—*El puerto de Avilés* (continuación).—*Condiciones sanitarias de Barcelona, su mejoramiento, disminución de la mortalidad de sus habitantes y aumento de la vida media de los mismos* (continuación), por D. P. García Faria.—*Calderas de vapor* (continuación).—Ministerio de Ultramar: *Real orden y Reglamento para la organización de la Junta de obras del Puerto de San Juan de Puerto-Rico*.—*Noticias*.—Sección oficial.—*Subastas*.—*Noticias oficiales*.

La Gaceta Industrial.—Núm. 22.—Madrid 25 de Noviembre de 1884.—Sumario.—Trasmisión telefónica á distancia. Sistema Rysselbergke.—La gravedad como motor. Nuevo sistema de transporte por medio de cables.—Electricidad industrial.—Tubos para lámparas, sistema Bayle (ilustrado).—Máquinas para moldear, sistema Demogeot (ilustrado).—La nueva pila Jablochhoff.—Industria nacional. Exposición del Fomento de las Artes.—Fundiciones de plomo y plata en los Estados Unidos.—Sistema de engrasado para poleas locas (ilustrado).—El cólera y la distribución de aguas potables.—Bibliografía.

Revista Minera y Metalúrgica.—Núm. 4.033.—Madrid 16 de Noviembre de 1884.—Sumario.—*Sección científico-industrial*: Estudios físicos, geológicos é industriales en Filipinas, por D. Roman Oriol.—La producción del plomo en Inglaterra.