

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

BOLETIN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS

MADRID 15 DE FEBRERO DE 1884.

4.^a SERIE.

TOMO 2.^o

NÚM. 3.^o

Nuestro querido compañero el Ingeniero de Caminos D. Fernando de Salamanca, en la ceremonia de cubrirse como Grande de España el día 8 del corriente, ha dirigido á S. M. el Rey el siguiente discurso:

«Señor: El título por el que V. M. me concede este alto honor no es de creacion antigua; fué otorgado por la Augusta madre de V. M., y soy el segundo que lo lleva.

En este siglo de adelantos materiales, mi padre, con génio emprendedor y grande actividad, dedicó toda su vida á empresas industriales benéficas para su pátria, y por el éxito que obtuvieron S. M. la Reina Doña Isabel II se dignó premiar al que puede decirse fué en su reinado el primer obrero del vapor y la electricidad.

Su hijo, que tiene la alta honra de dirigir la palabra á V. M., al referir la corta historia del título que ha heredado, recuerda con sentimiento que han existido dias desgraciados, en los cuales los trastornos políticos suspendieron el brillo de la Real Corona, quedando al mismo tiempo oscurecido todo lo que la rodea; pero mientras tanto aquel á quien correspondía el Trono Español completaba su alta educacion en el extranjero, y aún muy jóven, pronto fué notoria su ilustracion y las grandes cualidades de su persona, por lo que en medio

de aclamacion general V. M. tomó posesion de la corona, que por abdicacion legítimamente le correspondía.

Merced á este justo advenimiento se terminaron los trastornos y aún la guerra civil, que en algunas provincias nos dividía. Quiera Dios comprendan todos los españoles que en V. M. y en su dinastía es donde están las mejores garantías de paz y libertad.

Si el progreso exige movimiento, para realizarlo, ántes que nada es indispensable estabilidad; marcha, pues, nuestro cuerpo social en posicion de equilibrio estable como una pirámide, teniendo su vértice siempre lo más elevado y en esta altura el Monarca, al cual todos los españoles puedan acercarse, pues vean que lo mismo concede grandezas á los que descenden del que descubrió un nuevo mundo ó de Héroes é insignes Patricios, que al hijo del que fomentó la industria y contribuyó al progreso nacional.

Termino demostrando conservaré toda mi vida profundo agradecimiento á V. M. y á su Real familia por el favor que hoy recibo.—He dicho.

El ferro-carril más notable por su via estrecha es, sin duda, el de Bedford á North Billesica, en el Massachusetts, Estados-Unidos de América. La separacion de los rails es de

0,25 metros, y el peso 12,4 kilogramos por metro corriente. La línea tiene 14 kilómetros y atraviesa once puentes, entre ellos uno que cruza un río de 30 metros de anchura. Las locomotoras pesan 8 toneladas y los coches 4,50, pudiendo contener 30 pasajeros. La velocidad media es de 32 kilómetros por hora, y los trenes llevan á lo más dos coches de viajeros y dos wagones de mercancías.

El domingo 6 de Enero por la mañana ocurrió la rotura de un puente del ferro-carril del N. O. de Londres, cerca de la estación de Coppull, entre Wigan y Preston, ocasionando la muerte del inspector de la estación, mister James Hammond, y á otros seis empleados de la compañía.

El puente construido por la antigua Compañía del ferro-carril del N. en 1837 era de dos pisos: el inferior dedicado al servicio del ferro-carril, y el superior al público. Era todo de ladrillo y de un solo ojo, sirviendo de apoyo á los estribos una capa inferior de excelente arcilla.

Al hacer no há mucho tiempo los trabajos para duplicar la línea del ferro-carril entre Wigan y Preston se vió su estado ruinoso, y esto decidió á la empresa á proceder á su reparación, valiéndose de resistentes vigas de hierro, y dar principio á la construcción de un puente de madera provisional, en cuyo trabajo se ocupaban varios obreros bajo la dirección de Mr. Hammond, cuando el puente cayó con gran estruendo, matando nueve hombres é hiriéndose gravemente algunos operarios más que se encontraban trabajando sobre él.

De Valencia del Miño escriben que siguen con actividad las obras del puente internacional. El segundo pilar del lado de Portugal sube con rapidez, estando ya algunos metros fuera del agua. Concluido éste, falta solo uno, que se ha retrasado por haber naufragado el buque que conducía el material de hierro para su construcción.

En Orense hay en la actualidad tal escasez de aguas, que los vecinos se ven en la necesidad de abastecerse de la de los pozos y manantiales de las cercanías. Tres fuentes públicas se han agotado por completo, y en las restantes á duras penas puede surtir-se la vigésima parte de la población.

Bien merecen estos contratiempos que el Ayuntamiento de Orense dedique anualmente algunos fondos á dotar la ciudad de una buena conducción y distribución de aguas potables.

La Comisión que vino de Málaga á gestionar lo relativo á las obras del puerto de aquella ciudad, á su regreso ha celebrado una conferencia con la Junta representante del Comercio y de la Industria, dando cuenta del éxito alcanzado en sus pretensiones.

Por de pronto, podemos señalar como hechos seguros la reorganización de la Junta del Puerto, de manera que tengan cabida en la misma las clases industriales, á quienes, á juicio de muchos, con legítimo derecho les corresponde aquella representación; el nombramiento de una Comisión facultativa, compuesta de los reputados Ingenieros Inspectores don