

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

BOLETÍN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS.

MADRID 30 DE JUNIO DE 1887.

4.ª SERIE.

TOMO 5.º

NUM. 12.

El canal del Mediterráneo al Atlántico.—El proyecto de unir el Mediterráneo con el Atlántico atravesando Francia, vuelve á reaparecer sobre el tapete, y no sólo nuestra nación vecina está entusiasmada con la idea, si que también otras potencias.

Varios anteproyectos se formularon y comisiones distinguidas los examinaron; más tarde, naciendo divergencias acerca de la construcción, quedó casi olvidada tan colosal idea, y sólo á intervalos se ha venido agitando tal pensamiento.

Hoy Mr. E. Couillard acaba de publicar un libro interesantísimo acerca de tan importante materia, consignando en primer término el interés grande que tanto bajo el punto de vista comercial y político como industrial, representa para el mundo el canal.

En primer término consigna el autor la importancia militar del canal, puesto que haría inútil el estrecho de Gibraltar y las fortificaciones de esta plaza, dado poderse comunicar desde el Atlántico al Mediterráneo, ó sea de Brest á Tolón, sin necesidad de venir al Estrecho, lo cual disminuiría considerablemente el prestigio de Inglaterra en el Mediterráneo.

Comercialmente hablando, la creación del canal tendría por objeto el disminuir en varios días los trayectos entre los puertos de Inglaterra y ma-

res del Norte y los del Mediterráneo y su camino. Los derechos que se exigieran por el paso del canal serían ámpliamente recompensados con la economía producida por el acortamiento de camino.

Especialmente Francia ganaría, y sobre todo los puertos de Marsella y Burdeos, cuyo tráfico sería considerable, dando á las vías férreas una importancia suma.

El examen de los proyectos ha demostrado ser completamente racional la idea que no presenta dificultades de monta. El trazado más lógico es el de Burdeos á Cette por Agen, Montalbán, Tolosa, Carcasona y Beziers. Desde la desembocadura del Garona, el canal se dirigiría á Burdeos siguiendo el río, al cual se le darían diez metros de profundidad.

Desde Burdeos seguiría el cauce derecho del río, atravesará la Darpt, el Lot, el Aveyron y el Tran, de los cuales tomaría aguas para alimentarse ó formar vastos depósitos. Desde Tolosa seguirá el trayecto del canal del Mediterráneo, pasará á Beziers y terminará en el lago de Thau, que se transformaría en puerto interior.

El modo más satisfactorio de establecer el nivel sería colocar un sistema único de puertas en el Atlántico al objeto de evitar las compuertas, que son siempre costosas y engorrosas.

El valor grande de la obra no es obstáculo; otras empresas más colosales se efectúan sin que sea óbice para ello; así, pues, el crédito supliría, dado ser el negocio esencialmente lucrativo.

Limpieza de las agujas de las vías férreas.—Para limpiar las agujas de las vías férreas, los agentes encargados de ello las mantienen separadas de los rails, colocando una piedra, madera ú otro objeto hallado á mano.

Este sistema tan primitivo es causa frecuente de accidentes. El peso de la palanca hace ceder el obstáculo que se ha colocado; y las agujas, volviendo violentamente á su posición primera, magullan la mano del empleado, ó á veces, descuidado éste, queda el obstáculo y da lugar á un descarrilamiento.

Sería preferible proveer á los empleados encargados de este servicio de una cuña de madera dura, que pueda resistir la presión de la palanca y que llevara una pequeña bandera encarnada. Esto tendría la ventaja de garantizar al empleado durante las operaciones, y de advertir á los maquinistas ó á otros empleados que por allí cerca pasaran, no estaba la vía expedita por haberse olvidado las cuñas.

Sustitución del vapor en tranvías.—En Nueva Orleans se ha ensayado la sustitución del vapor, en la tracción de tranvías, por el gas amoníaco. Es sabido que la densidad de este gas es superior á la mitad de la del aire y que es susceptible de una gran presión. Almacenado á una presión de catorce atmósferas se coloca

en una caja de palastro situada bajo el carruaje: entre los cilindros del motor, análogos á los de una máquina de vapor, y los depósitos de gas, se coloca un regulador de presión. Después de producir su efecto el gas va á condensarse á un recipiente de agua convenientemente colocado en el carruaje; la enorme proporción en que se disuelve permite dar á este depósito moderadas dimensiones para su trayecto ordinario. La recuperación del amoníaco se verifica después por evaporación. El inventor de esta aplicación es M. T. J. Mac-Mahón, ingeniero del Canadá, establecido en Nueva Orleans.

(De la *Revista Tecnológica Industrial*.)

Ha sido informado favorablemente por la Real Academia de San Fernando y por la Junta Consultiva del Cuerpo el *Proyecto de ensanche y mejora de la ciudad de Mataró*, formado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Melchor de Palau.

El acueducto de Panamá.—La construcción de un acueducto que provea de aguas potables á la ciudad de Panamá, tantas veces proyectado sin resultado práctico, parece que al fin llegará á realizarse, porque una sociedad compuesta de personas influyentes de aquella ciudad va á tomar por su cuenta la empresa, que se obliga á presentar los planos de los trabajos y coménzar éstos dentro del mes subsecuente á la firma del contrato por el Gobierno, dejándolos terminados en el término de dos años. El Gobierno, por su parte, entregará á la empresa la obviación que hoy