

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

BOLETÍN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS.

MADRID 30 DE JULIO DE 1887.

4.ª SERIE.

TOMO 5.º

NÚM. 14.

NUEVOS SOSTENEDORES DE LA «REVISTA»

D. Juan Miró y Moltó.—D. Melquiades Cueto y Navarro.

PUERTO DE SEVILLA.

Aunque con bastante retraso á consecuencia de la aglomeración de material, tanto para la REVISTA como para el BOLETÍN durante los últimos meses, insertamos á continuación algunas noticias tomadas de la *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del río Guadalquivir y puerto de Sevilla durante el año económico de 1885 á 1886*, publicada por el Ingeniero Director de las mismas, D. Luis Gracián.

Las obras ejecutadas en el río Guadalquivir y puerto de Sevilla durante el año á que se refiere la Memoria, comprenden la terminación del encauzamiento de la parte superior al puente de Triana y la continuación del ensanche de la Corta de los Jerónimos como obras nuevas; y como conservación y reparación el dragado en el Puerto, el hacer desaparecer un bajo que impedía la aproximación al muelle frente á San Telmo; la limpieza del fondo obstruido en el mismo puerto por la caída del muro del muelle; durante su construcción se ha conti-

nuado el recalzo de los cimientos del mismo muelle, se ha mejorado su pavimento y vías, se han reconstruido las defensas de los encuentros de las Delicias y San Juan, se han repuesto y ampliado las defensas de las márgenes en el tramo de las Pitas, y, además de los trabajos que exigían la conservación de las márgenes y sus plantaciones, se ha atendido á la conservación y reparación de todo el material empleado en las mismas obras.

Merced á las obras construídas, se han mantenido las condiciones de navegabilidad del río, que permiten la llegada á los muelles de Sevilla de los barcos con un calado de 5,30 metros, límite fijado por el bajo de los Gordales, á cuya mejora se dedica preferente atención.

Aunque, como queda dicho, no se ha alterado el calado general del río, las corrientes han variado en el encuentro de la Isleta, dificultando algo el paso de los buques de gran eslora, á consecuencia del rápido ataque de la parte superior de la punta, y con objeto de defender el encuentro y utilizar este ataque en la mejora del paso, se emprenderá la regularización de la punta, dragando en terrenos propios de las obras, hasta dejar este trozo en condiciones convenientes.

Se atacará también la punta de Tablada en el avance que la playa ha

formado bajo el agua, estrechando el paso de la curva, cuya anchura es indispensable restablecer para que los barcos puedan tomar la vuelta sin exponerse á embestidas que entorpecen la navegación, y al mismo tiempo destruyen é imposibilitan todas las defensas.

Por último, el bajo del Copero, en cuyo canal se nota variabilidad, necesita la reposición y ampliación de sus defensas en las márgenes.

El gasto total de las obras ejecutadas durante el referido año económico, es el siguiente:

Pesetas. Cts

Servicio general.

Personal facultativo y administrativo de oficinas, talleres y almacenes, y material de estas dependencias. . .	151.158,81
--	------------

Gastos de obras de nueva construcción.

Encauzamiento del Guadalquivir hasta frente al convento de San Jerónimo.	332,00
--	--------

Ensanche de la Corta de los Jerónimos.	125.999,82
--	------------

Gastos de conservación.

Dragado, conservación y reparación de muelles, edificios y material flotante en el puerto de Sevilla. . . .	128.929,50
---	------------

Dragado, defensas de márgenes y plantaciones en el río Guadalquivir.	177.973,35
--	------------

TOTAL GENERAL.	584.393,48
------------------------	------------

FERROCARRIL DEL MONTE PILATOS

El número 391 de la publicación francesa *Nouvelles annales de la construction*, correspondiente al mes actual, contiene un curioso artículo y dos láminas referentes al ferrocarril de gran pendiente denominado *del monte Pilatos*, proyectado para hacer excursiones de placer á la cima de dicha montaña, situada en Suiza en las cercanías del lago de Lucerna.

La línea empieza en Alpnach y termina en la señal Esel, cerca del hotel de Bellevue. La anchura de la vía es de 0^m,80 y su longitud próximamente de 4.500 metros.

La diferencia de nivel entre los puntos extremos, es de 1.634 metros. El radio mínimo de las curvas 80 metros, y la pendiente llega á ser. en algunos trozos de 0,48.

Las condiciones de esta línea son excepcionales, tanto por lo extraordinario de su pendiente máxima, casi doble que la del ferrocarril del Righi (que no pasa de 0,25), como por lo extremado de las temperaturas á que ha de estar sometido el material fijo, de —20° á 40°, ó sea una diferencia de 60°.

Todas estas dificultades han sido vencidas en el proyecto de un modo satisfactorio, según lo han confirmado algunos experimentos practicados para la tracción, y la observación, en cuanto á la resistencia á las influencias atmosféricas, de la parte de línea que ya está terminada.

La cremallera horizontal empleada en Righi, no sería eficaz; pues con la inclinación máxima citada y la consiguiente disminución de la compo-