

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

BOLETÍN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS.

MADRID 30 DE JULIO DE 1890.

4.ª SERIE.

TOMO 8.º

NÚM. 14.

ALUMBRADO ELÉCTRICO

EN EL METROPOLITANO DE LONDRES

El *Engineering-News* señala una mejora introducida en el alumbrado eléctrico de algunos coches del Metropolitano de Londres. Sabido es que las líneas férreas del Metropolitano son subterráneas, y que el alumbrado no es en general suficiente para poder leer en los coches. La innovación consiste en instalar en cada compartimiento un acumulador y una lámpara incandescente. Cada una de estas lámparas se enciende cuando el viajero echa una moneda de diez céntimos por la hendidura de un distribuidor automático, pudiendo así disfrutar la luz durante un cuarto de hora. Para que vuelva á encenderse la lámpara por igual período de tiempo, es preciso depositar otra moneda de diez céntimos. Es de suponer que tan ingenioso sistema recibirá en breve numerosas aplicaciones.

ENSAYOS DE LOS CABLES

DEL PUENTE COLGADO DE KIEW

En el año 1888, el Ministro de Obras públicas de Rusia encargó al profesor Bebelubsky que ensayase las condiciones de resistencia del puente colgado de Kiew, que éntonces tenía

cuarenta años de existencia, é hiciese un estudio de la calidad del hierro empleado en su construcción. Como se conservaban eslabones de repuesto, idénticos á los que existen en los cables, pudo sustituirse en uno de éstos el eslabón antiguo con otro del repuesto, y se ensayaron los hierros de ambas clases de eslabones, tanto en sentido longitudinal de las barras, como en el transversal, deduciendo en cada caso la resistencia de rotura á la tracción, el límite de elasticidad, el alargamiento y la contracción. Los resultados de los ensayos en sentido de la longitud, demuestran claramente que la resistencia del metal no ha variado, habiendo ya deducido esto mismo M. Bauschniger de sus numerosas experiencias hechas en Munich con hierros procedentes de puentes antiguos.

NUEVAS CORREAS DE TRANSMISIÓN

Un periódico americano describe y presenta los dibujos de una nueva clase de correas de transmisión construidas por una casa de New-York. Estas correas son de un tejido metálico muy resistente, formado por alambre de acero. De los ensayos practicados con correas de 0'305 metros de ancho, se ha deducido que resisten, antes de romperse, una carga de 16 toneladas. Parece que estas correas

deslizan menos sobre las poleas que las de cuero y caucho.

TRANVIAS DE LA GRAN BRETAÑA

En el ejercicio de 1.º de Julio de 1887 al 30 de Junio de 1888, los tranvías de la Gran Bretaña tenían una longitud total de 1.455 kilómetros, explotados por medio de 25.832 caballos, 514 locomotoras y 3.501 carruajes. El número de viajeros transportados se eleva á 428.996.000, y el producto bruto asciende á 69.900.000 francos. Los gastos de explotación fueron de 54.360.000 francos, que representan el 77 por 100 del producto bruto, quedando un sobrante de 15.540.000 francos, ó sea un beneficio líquido por kilómetro, de 10.680 francos.

Este último resultado mejoró sensiblemente en el ejercicio siguiente de 1.º de Julio de 1888 al 30 de Junio de 1889, en el cual la longitud total de los tranvías se elevó á 1.527 kilómetros, explotados por 27.060 caballos, 539 locomotoras y 3.640 coches, que transportaron 477.596.000 viajeros. Los productos brutos fueron de 75.500.000 francos, y los gastos de 56.660.000, ó sea el 75 por 100 de los productos, quedando un sobrante de 18.840.000 francos, que representa un beneficio líquido por kilómetro de 12.300 francos.

BIBLIOGRAFÍA

INDICE DE LAS PUBLICACIONES RELACIONADAS CON LA PROFESIÓN DEL INGENIERO.

Anales de la Construcción y de la Industria.—Núm. 42.—Madrid 25 de Junio

de 1890.—SUMARIO: Determinación de la equivalencia entre la paja de agua y el metro cúbico.—Voto particular de D. Antonio González y García de Meneses.—Memoria relativa á la organización y personal del servicio de vías públicas municipales presentada al Excmo. Ayuntamiento de Madrid por D. Vicente Rodríguez Intilini.—Consideraciones generales sobre el movimiento de la ciencia matemática, especialmente en la época actual (conclusión), por D. Zoel García de Galdano.—Yacimiento de hulla bajo el canal de la Mancha, por C. S. C.—Alumbra-do doméstico con pilas sistema Cabanyes.—Noticias.—Sección oficial.—Subastas.—Noticia oficial.

Boletín de Obras públicas.—Núm. 26. Madrid 16 de Julio de 1890.—SUMARIO: Nuevo Director de Obras públicas.—Tranvías neumáticos.—Ayuntamiento de Madrid.—Sección oficial.—Variedades.—Noticias.—Movimiento del personal de Obras públicas.—Distribución del personal de Sobrestantes.

Boletín de Obras públicas.—Núm. 27.—Madrid 24 de Julio de 1890.—SUMARIO: Memoria sobre una red de ferrocarriles secundarios para Castilla la Vieja.—Memoria sobre la extinción del cólera.—Sección oficial.—Variedades.—Noticias.—Movimiento del personal de Obras públicas.

El Fomento.—Núm. 457.—Madrid 16 de Julio de 1890.—SUMARIO: Caminos de hierro.—Soria á Sangüesa.—El Gobernador de Soria.—El cólera y el medio eficaz de combatirlo (conclusión).—Movimiento del personal de Obras públicas y ferrocarriles.—Noticias.

El Fomento.—Núm. 458.—Madrid 24 de Julio de 1890.—SUMARIO: Los delineantes de Obras públicas.—Los archiveros de Obras públicas.—El ferrocarril de la Robla á Valmaseda.—Ministerio de Fomento: Disposiciones oficiales.—Movimiento del personal de Obras públicas y ferrocarriles.—Noticias.

Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería.—Núm. 4 305.—Madrid 16 de Julio de 1890.—SUMARIO: Sección científico-industrial: Memoria sobre la zona minera Linares-La Carolina, por D. Pedro de Mesa y Alvarez (continuación).—El ferrocarril central de Cuba.—Sociedades: Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.—Minas de Villanueva del Río.—Variedades: Inauguración del ferrocarril á Avilés.—Las traviesas de Patente de la Compañía de Widnes de coji-