

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

BOLETÍN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS.

MADRID 15 DE ABRIL DE 1890.

4.ª SERIE.

TOMO 8.º

NÚM. 7.º

EL TUNEL MAS LARGO DE ESPAÑA

EN VÍA FÉRREA.

Lo es actualmente el de Argentera, así llamado por su proximidad al pueblo de este nombre, en la línea directa de Medina del Campo á Barcelona, por Monreal de Ariza, La Zaida y Reus: tiene 4.040 metros de longitud, midiendo el de Oazurza, cerca de Alsásua, 2.954, y el de la Perruca, en Busdongo, 3.050; los dos en proyecto para el paso del Pirineo central, no estudiados definitivamente, serán superiores á 8 kilómetros.

La carga sobre el túnel de Argentera es de 320 metros de roca en el centro del túnel, habiéndose alcanzado en su interior la temperatura de 25 grados cuando la ejecución.

Obra tan importante ha sido comenzada y llevada á término feliz en 25 del pasado mes de Marzo por el Ingeniero del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos D. Eduardo Maristany, á quien la prensa dedica entusiastas plácemes por el acierto y actividad con que la ha dirigido.

La Redacción de la REVISTA, que no ha asistido, *ni fué invitada siquiera* á la inauguración, ni ha recibido dato alguno en que basar su cometido, á pesar de la demanda con que encabezó su número inaugural, se asocia á la gloria tributada, lamentan-

do que en este y en otros casos análogos den las Empresas, y aun los mismos Ingenieros, tan escasa importancia á la prensa técnica, llegando sólo á ella, con retraso y muy desfigurados, los relatos y apreciaciones de los periodistas no facultativos que han podido con facilidad y justas atenciones darse cuenta de los trabajos realizados.

CORRIMIENTO DE TERRENOS

INMEDIATOS Á LA VILLA DE MORATALLA,
EN LA PROVINCIA DE MURCIA.

La villa de Moratalla está situada en la falda de una estribación que arranca de la sierra de los Frailes, recibiendo el sitio que ocupa el impropio nombre de cerro de San Jorge. La línea general de población coincide con una curva de nivel.

Los corrimientos observados desde hace tres años, que tanta alarma han producido en el vecindario, no son los únicos en la región; nótanse al recorrerla otros de antigua fecha, debidos indudablemente á la misma causa; pero por haberse realizado en terrenos incultos y despoblados, no han hecho en los ánimos la impresión que los recientes.

El terreno ha sido activa y concienzudamente estudiado por el Ingeniero Jefe de Murcia, D. Antonio

Morales Amores, obedeciendo á un telegrama de la Dirección general de Obras públicas, á raíz de los acontecimientos, habiendo emitido dicho inteligente funcionario un luminoso informe, según el cual, las medidas que han de adoptarse, son: 1.^a Desmontar y deshacer por medio de pólvora con barrenos todos los peñones y bloques sueltos que se encuentran en la zona del terreno removido, cuyo desprendimiento amenace ó constituya peligro para la población.

2.^a Construir escolleras con el producto de dichos desmontes, al pie de los barrancos más importantes que atraviesan el pueblo.

3.^a Desalojar todas las casas, en número de 230, expuestas á ser invadidas por los corrimientos del terreno y desmantelarlas con precaución á fin de que no produzcan nuevos desastres.

La anterior propuesta se basa en los datos que arroja el estudio geológico de la localidad; según dicho Ingeniero, la causa determinante del corrimiento ha sido la interposición ó aumento de la vena acuosa entre el terreno de acarreo y las margas terciarias, observándose por suerte que muchos de los edificios se apoyan en las últimas, no siendo de temer para ellos más que el empuje de las primeras.

Los cortes ocasionados para la obtención de bloques y el cultivo de terrenos, han coadyuvado al hecho, deduciéndose de aquí la importancia que el conocimiento geológico debería adquirir, no sólo sobre los facultativos, sino además en el público, para evitar desastres que podemos llamar lógicos como derivados de naturalísi-

mas causas fáciles de prever, aunque costosas de remediar.

CONCURSO DE ESTUDIOS

PARA CARRETERAS PROVINCIALES.

La Diputación provincial de Madrid ha celebrado un concurso para el estudio y redacción de proyectos de los 261 kilómetros que le faltan estudiar de su Plan provincial, que comprende una longitud de 860 kilómetros.

En dicho concurso se han presentado seis proposiciones.

La primera, suscrita por D. Ramón Herrero y García, á nombre del Ingeniero de Caminos D. Fermín Bollo, ofrecía verificar los estudios y redactar los proyectos de los mencionados 261 kilómetros en el plazo de 18 meses y á los precios de 148,70 pesetas el kilómetro en terreno llano, á 174,70 en el entrellano y á 198,60 pesetas en el accidentado.

La segunda proposición estaba formulada por D. Eduardo Lucini y Calleja, el que se comprometió á ejecutar el mismo servicio en un plazo de 16 meses á los precios respectivos de 138, 168 y 194 pesetas kilómetro.

En la tercera proposición, suscrita por D. Francisco Esteve y Portabella, se fijaba como plazo de ejecución 16 meses, y los precios eran respectivamente de 139,50, 159 y 189 pesetas kilómetro.

La cuarta proposición, presentada por D. Bernardo Giral y Cambroneró, fijaba en doce meses el plazo de ejecución, y los precios en 123, 158 y 200 pesetas kilómetro.

La quinta, formulada por D. Fran-