

ALUMBRADO MARÍTIMO

Sr. Director de LA REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS:

«Distinguido señor mío y de toda mi consideración: En el núm. 1.178 de su muy hermosa é ilustrada REVISTA, me dispensa la honra de copiar un articulito que escribí para *El Mundo Naval*, atención tanto menos debida cuanto que ni el firmante pudo soñar tales distinciones, ni el trabajo merecía la pena de figurar entre los muy elegidos del periódico de su dirección dignísima.

Cumplido este primordial y para mí gratísimo deber, he de rogarle me dispense la atención de explicar un concepto erróneo que se encierra en el comentario con que avalora la redacción aquel pobre trabajo mío.

Ni he olvidado (¡y cómo pudiera olvidarlo!) que al distinguidísimo Cuerpo de Caminos se debe el estado de nuestro alumbrado marítimo, ni soy, como del comentario puede suponerse, adversario suyo. Dieciseis años llevo de admirarlo y de asegurar en la prensa de España y parte de la del extranjero, *que es el único Cuerpo bien organizado que hay en nuestra Administración, y acaso EL PRIMERO DE EUROPA en punto á conocimientos técnicos.*

Lo que he querido decir es que en vista de la resistencia pasiva que se nota á desarrollar el plan de alumbrado marítimo, resistencia que he de vincular en las jefaturas que tienen años y más años en estudio proyectos de pequeños faros que reclama como de urgente necesidad la navegación marítima. Sea cierto apego á las antiguas costumbres, sea exceso de trabajo, sea, en fin, lo que fuere, no se explica que las *Memorias y Anuarios de Obras públicas* vengán consignando para aquellos la misma situación desde 1883 ó fechas muy anteriores, mientras que en un plazo mucho más breve se han estudiado y construido los de Más Palomas, Sardina y Punta Rasca, en Canarias.

Contra esta conducta es mi protesta, y aclarado ya este punto y reiterando mi especialísimo afecto hacia el Cuerpo de Caminos en general, termino, señor Director, dándole las gracias por la inserción de estas líneas y ofreciéndome á sus gratas órdenes como su más afectísimo seguro servidor q. b. s. m.,

ANTONIO PAREJA SERRADA.»

23 Abril 1898.

Agradecemos al Sr. Pareja Serrada las frases que dedica á nuestro Cuerpo y á esta REVISTA, y como nuestro deseo es el mismo que el suyo en lo concerniente al desarrollo del plan de alumbrado marítimo, indagaremos las causas que motivan la paralización de los proyectos á que alude, deseando por nuestra parte que se remuevan cuantos obstáculos se opongan á su terminación.

PROGRAMA DE LA 6.ª SESIÓN DEL CONGRESO DE FERROCARRILES

Según el acuerdo tomado en la última reunión celebrada en Londres por el Congreso de ferrocarriles, se verificará la próxima en París, en la misma época en que ha de celebrarse la Exposición universal de 1900. La Comisión

permanente internacional del Congreso ha redactado, con este objeto, un programa provisional que vamos á dar á conocer á nuestros lectores. A fin de no excluir de los debates los problemas cuyo interés pueda ser reconocido antes de la fecha fijada para la próxima reunión, la Comisión no ha querido fijar, desde ahora, el programa definitivo, y, por lo tanto, podrá sufrir modificaciones el que reproducimos á continuación.

I.ª SECCIÓN.—VÍAS Y OBRAS

I.—NATURALEZA DEL METAL PARA CARRILES

Acero duro ó acero dulce. Relación entre la dureza de los carriles y de las llantas. Medios de obtener la homogeneidad del metal de los carriles de gran peso. Longitud de las barras.—Observaciones hechas desde la sesión de Milán (1887) acerca del desgaste de los carriles de acero, especialmente de los carriles de gran peso. Desgaste de los carriles en los grandes túneles y en las líneas á lo largo de las costas.—Condiciones técnicas de fabricación: medios de evitar las sopladuras ó de reconocer la existencia en el acto de la recepción.

II.—JUNTAS DE LOS CARRILES

Progresos realizados en los sistemas de unión de los carriles, especialmente en las líneas frecuentadas por trenes rápidos y motores con grandes cargas sobre los ejes.

III.—AGUJAS, CAMBIOS Y CRUZAMIENTOS

Condiciones de construcción de las agujas, de los pasos á nivel y cruzamientos, en las líneas en que estos aparatos son franqueados sin moderación de marcha, especialmente por trenes de muy grandes velocidades y con motores de grandes cargas sobre sus ejes.

IV.—CONSERVACIÓN DE LA VÍA EN LAS LÍNEAS DE GRAN CIRCULACIÓN

Métodos de conservación y de renovación de la vía en las líneas de gran circulación, con objeto de reducir lo menos posible la reducción de velocidad impuesta á los trenes.

V.—MEDIDAS CONTRA LAS NIEVES

Medios empleados para prevenir el amontonamiento de las nieves en las vías, ó para espalearlas. Estudiar los resultados obtenidos desde la sesión de Milán (1887) desde el punto de vista de la seguridad y de la economía.

VI.—CONSTRUCCIÓN Y PRUEBAS DE LOS PUENTES METÁLICOS

A. ¿Cuáles son las cantidades de metal que se deben emplear en los puentes de ferrocarriles, teniendo en cuenta las prescripciones vigentes en las diferentes naciones?

B. ¿Cuáles son la naturaleza y el valor de los procedimientos de las diferentes Administraciones de ferrocarriles para las pruebas iniciales y para las pruebas periódicas de los puentes metálicos?

C. ¿Cuál es la importancia real que debe de atribuirse á estas pruebas? ¿Pueden considerarse como un medio experimental para establecer las condiciones efectivas de solidez y el grado de seguridad de las construcciones mencionadas?