

NOTAS E INFORMACIONES

Vacante.

La Diputación provincial de Barcelona ha anunciado un concurso para proveer la plaza de Ayudante segundo de la Dirección de Obras públicas provinciales, dotada con el haber anual de 3.250 pesetas y con derecho a los aumentos de sueldo reglamentarios, bajo las siguientes bases:

Primera. Durante el término de treinta días contados desde el 7 de Agosto se admitirán en la Secretaría de la Diputación provincial las instancias que, ajustadas a las prescripciones vigentes sobre papel sellado y uso de cédulas personales, presenten los que pretendan tomar parte en el concurso.

Segunda. No se admitirá título ni documento alguno si no va acompañado de una copia extendida en papel de la clase 11.^a y en debida forma, cuyas copias, después de compulsadas y autorizadas por el Secretario de la Diputación, se unirán al expediente, devolviéndose los originales al interesado.

Tercera. Transcurrido el término señalado, no se admitirá instancia, título, documento ni copia alguna, ni surtirán efecto los que se presenten.

Cuarta. Los aspirantes deberán acreditar:

1.^o Ser mayores de veinte años y menores de treinta y cinco, salvo lo dispuesto en el Reglamento de la Diputación para los que, siendo ya empleados de ella en propiedad, aspiren a otros empleos. Este extremo se justificará con la partida de bautismo.

2.^o Hallarse en perfecto estado de salud y con la robustez necesaria para trabajos de campo. Este extremo se justificará mediante certificación facultativa.

3.^o Hallarse libres del servicio militar ó estarlo prestando en la situación correspondiente. Este extremo se justificará con el certificado del Secretario de la Comisión provincial respectiva ó con los documentos librados por las Autoridades militares que corresponda, según los casos.

4.^o Tener el título de Ayudante de Obras públicas ó hallarse desempeñando en la actualidad el cargo de Sobrestante de plantilla del servicio de Obras públicas provinciales de la Diputación. Este extremo se justificará con el título de referencia ó con certificación del Jefe de la Dirección de Obras públicas provinciales.

Quinta. El departamento Central hará á la Diputación la oportuna propuesta unipersonal para el nombramiento.

Ferrocarril de Barcelona á Basella.

Habiéndose acordado per la Diputación provincial de Barcelona la aceptación, en principio, de las conclusiones del dictamen de D. Enrique Prat de la Riba, sobre ferrocarriles secundarios, y la celebración de un concurso público al objeto de resolver los problemas técnicos en ellos planteados relativos á la construcción y explotación de la línea principal de toda la red, ó sea la de Barcelona á Basella, con prolongaciones á Puigcerdá y á Tremp, se abre dicho concurso, con arreglo á las siguientes bases:

A. La Diputación provincial de Barcelona abre un concurso para obtener el oportuno asesoramiento sobre el proyecto de ferrocarril de Barcelona á Basella, con prolongaciones á Puigcerdá y á Tremp, á fin de resolver acerca de todos los problemas técnicos de construcción y explotación que sobre dicho proyecto se susciten y especialmente sobre los siguientes:

Estudio de la conveniencia ó inconveniencia de que la línea

de Barcelona á Martorell, Manresa, Basella y de aquí á Tremp y á Puigcerdá, se construya de alguna de las siguientes formas:

1.^a Vía de ancho ordinario desde Barcelona á Tremp ó á Puigcerdá, para que haga fácil enlace, sin trasbordo en Martorell y Manresa, con las líneas de Madrid, Zaragoza y Alicante y del Norte, y en Tremp con la del Noguera Pallaresa.

2.^a Vía de ancho ordinario de Martorell á Tremp, aprovechando el trozo de Martorell á Barcelona de Madrid, Zaragoza y Alicante, á fin de eludir las dificultades y gastos del trazado por el bajo Llobregat y su entrada á Barcelona.

3.^a Vía de ancho ordinario de Martorell á San Vicente de Castellet, para enlazar con el Norte, y vía estrecha de Manresa á Tremp, en el caso de que el coste de la vía ordinaria en este trozo no resultare compensado con las ventajas del enlace directo con el Noguera Pallaresa.

4.^a Vía estrecha en las condiciones económicas usuales desde Barcelona á Tremp ó á Puigcerdá, despreciando las ventajas de los enlaces antes referidos.

5.^a Vía estrecha en condiciones de mayor gasto de construcción para que, mediante curvas de mayor radio y rampas más suaves, pudieran llevar los trenes mayor velocidad que la normal en los ferrocarriles económicos.

6.^a Vía estrecha desde Martorell á Tremp, en condiciones de construcción económica y no económica, á fin de eludir las dificultades y gastos del trazado por el Bajo Llobregat y entrada á Barcelona.

7.^a Vía normal europea ó sea de anchura de los ferrocarriles franceses, demostrando la conveniencia ó inconveniencia de esta construcción en toda la línea ó parte de ella. Al estudiar la conveniencia ó inconveniencia de cada una de estas soluciones, deberán determinarse las longitudes virtuales probables de cada una de las líneas resultantes entre Barcelona á Tremp y á Puigcerdá desde el punto de vista de la resistencia, comparándolas con la de las líneas existentes que pudieran competir con ellas, teniendo en cuenta todos los elementos que pueden influir en estas longitudes virtuales, como los trasbordos, las menores velocidades, la menor capacidad de los trenes, etc. Además de estos problemas podrán solucionar todos los demás que el estudio del proyecto sugiera á los concursantes, tanto respecto á la construcción como á la explotación de la línea.

B. El concurso se hará público por medio del *Boletín oficial* y demás periódicos que la presidencia estime oportuno, para que, dentro del término de noventa días naturales, á contar desde el siguiente al en que el anuncio se publique en dicho periódico oficial, se presenten las correspondientes Memorias, en las que se dé solución á los problemas antedichos.

C. Con la Memoria podrá presentarse el título ó testimonio del título facultativo correspondiente, que es el de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Industrial ó Militar, ó alguno similar extranjero, y los demás documentos que justifiquen méritos ó títulos que alegue el concursante, así como todos los demás documentos que justifiquen la solución de los problemas técnicos que se trata de resolver. Sin embargo, podrán los concursantes no presentar documento alguno referente á su personalidad, si desean permanecer anónimos, hasta la apertura de los pliegos; en este caso, el nombre del autor se incluirá en pliego aparte, que se abrirá sólo en el caso de obtener premio y en cuyo sobre se pondrá un lema igual al que se ponga en la Memoria.

D. Se consigna un premio de 10.000 pesetas para el autor de

la Memoria que, á juicio de un Jurado que se nombrará, resolverá mejor los problemas técnicos de que se trata, y dos *accésits* de 5.000 y 2.500 para las dos Memorias que sigan en mérito á la premiada.

E. El autor de la Memoria premiada deberá aceptar el nombramiento de Director de las obras que la Diputación construya, en el caso de que ésta tenga por conveniente hacer á su favor el nombramiento. De esta obligación podrá librarle la Diputación, siempre que alegue motivos fundados, á juicio de la misma, para no desempeñar el cargo.

F. Al Ingeniero Director de ferrocarriles provinciales se le asigna desde luego el sueldo mínimo anual de 15.000 pesetas, pagadero por mensualidades vencidas.

Puertos de Melilla y Chafarinas.

Recientemente, la casa Jackson y Phillips ha firmado importantes contratos con la Compañía Trasatlántica para la maquinaria de las obras de los puertos de Melilla y Chafarinas.

La de Melilla consiste en una grúa Goliath eléctrica, de 30 toneladas de capacidad, y dos vagonetas eléctricas para el transporte de los bloques de 80 toneladas. La corriente disponible es continua á 500 voltios.

La utilidad del Goliath se aumenta considerablemente por el hecho de llevar en cada extremo del puente una grúa eléctrica de 3 toneladas de capacidad, pudiendo describir la pluma un círculo completo.

El Goliath tiene cuatro movimientos, á saber: elevación principal del peso de 80 toneladas, elevación independiente para pesos hasta de 3 toneladas, avance longitudinal y movimiento transversal del aparato de elevación. Cada movimiento tiene su motor eléctrico separado.

El suministro para Chafarinas es aún más interesante, pues consiste en toda la maquinaria necesaria para la fabricación de los bloques, su traslación al muelle que se va á construir y su colocación en el mismo. Las máquinas contratadas, son: una grúa de vapor portátil de 40 toneladas, á un radio de 15 metros; una hormigonera de una capacidad de 40 á 50 metros cúbicos por día; una grúa Goliath, á mano, de 40 toneladas; un transbordador á vapor, de 40 toneladas, y una trituradora para un rendimiento de 6 toneladas por hora. La hormigonera y la trituradora serán accionadas por la máquina de vapor de la grúa especial para la hormigonera.

Método para conservar la madera.

Una revista extranjera indica en uno de sus últimos números un nuevo procedimiento para conservar las maderas que deben enterrarse en el suelo, parcial ó totalmente, durante un largo tiempo.

Este procedimiento ha sido aplicado con mucho éxito por un viticultor siciliano, el Sr. Rosello, quien explica de la manera siguiente la operación á que deben someterse los postes y estacas en tratamiento:

Se comienza por arrancar la corteza de las piezas de madera y se les hace la punta que debe penetrar en el suelo. Luego se sumergen en un cajón ó pileta de madera que contenga una solución de sulfato de cobre á 5 kilos por cada 100 litros de agua. En ese baño deben permanecer ocho días los postes.

Al sacarlos, después del tiempo indicado, se les deja escurrir durante algunas horas y se les sumerge en una leche de cal, 3 kilos por cada 100 kilos de agua; después de un par de horas se retiran y se dejan secar.

Los postes así curados quedan, según parece, imputrescibles en toda su extensión.

La novedad de los vagones de acero.

Con el tiempo todo va á ser de acero. En los grandes edificios, cada vez se da más importancia á los entramados metáli-

cos, hasta el punto de que en algunas ciudades de los Estados Unidos—ejemplo de ello las nuevas calles de San Francisco—, puede decirse que las casas son ya de acero.

El año pasado ha iniciado la famosa *Pressed Steel Car Company*, de Pittsburgh, la construcción de las distintas clases de coches de ferrocarril enteramente de acero, y ya hay varios coches de servicio en el *Union Pacific Railway*, y en el *Pennsylvania Railroad*. Es notable un vagón-correo, de cuyo peso total, que es de 58 toneladas, 55 toneladas es de acero, y el pequeño resto de materias incombustibles, fuera de unos 150 kilos de madera y un poco de caucho. Este coche tiene 24,50 metros de largo.

También está llamando la atención en la Exposición de Jamestown un magnífico coche cama, completamente de acero, construido en los talleres de Pullman en Chicago.

Hay ya en ensayo en los trenes de viajeros de los Estados Unidos ejemplares de cada uno de los tipos de coches. Tres vagones de viajeros, cuatro de correos, un vagón comedor, uno de equipajes, un coche cama, y buen número de vagones de ferrocarriles urbanos. Por fin, se construyen numerosos automóviles enteramente de acero.

Personas competentes de Norte-América opinan que este será el sistema de construcción del porvenir; pero el *American Engineer and Railway Journal* no es tan concluyente. No tiene duda, á su juicio, que en líneas urbanas y subterráneas se generalizará el material de acero, pero en servicio general no es posible todavía decir lo que tendrá cuenta.

Estaciones radiotelegráficas.

Las que el Gobierno considera necesarias, y forman parte del plan á que corresponde el proyecto de ley correspondiente, son las siguientes:

Cabo Machichaco, 200 kilómetros de alcance.
Cabo Mayor (ó Quejo), 200 kilómetros.
Cabo Peñas, 200 kilómetros.
Estaca de Vares, 200 kilómetros.
El Ferrol (del Ministerio de Marina).
Cabo Finisterre (ó Villano), 400 kilómetros.
Islas Cies, 200 kilómetros.
Cádiz, 1.400 kilómetros.
Lanzarote, 200 kilómetros.
Fuerteventura, 200 kilómetros.
Gran Canaria (Ministerio de la Guerra).
Tenerife Norte, 1.400 kilómetros.
Tenerife Sur, 200 kilómetros.
Palma, 200 kilómetros.
Gomera, 200 kilómetros.
Hierro, 200 kilómetros.
La Carraca (del Ministerio de Marina).
Tarifa, 400 kilómetros.
Ceuta y Melilla (del Ministerio de la Guerra).
Málaga, 200 kilómetros.
Almería (del Ministerio de la Guerra).
Cabo de Gata, 400 kilómetros.
Cartagena (del Ministerio de Marina).
Cabo de Palos, 200 kilómetros.
Cabo de la Nao (ó San Antonio), 400 kilómetros.
Los Alfaques (ó Vinaroz), 200 kilómetros.
Barcelona, 200 kilómetros.
Cabo Creus (ó Boguer), 200 kilómetros.
Ibiza (del Ministerio de la Guerra).
Ronda en Mallorca (del Ministerio de la Guerra).
Soller (Mallorca), 200 kilómetros.
Menorca, 400 kilómetros.

Una recompensa á Lord Cromer.

De interés juzgamos dar á conocer la siguiente noticia, que hallamos en la prensa inglesa; por esta noticia podrán nuestros