

Este último está cubierto por una baldosa de 2 metros. Las bóvedas tienen 70 centímetros de espesor en la clave, 90 en los arranques y un metro en el riñón.

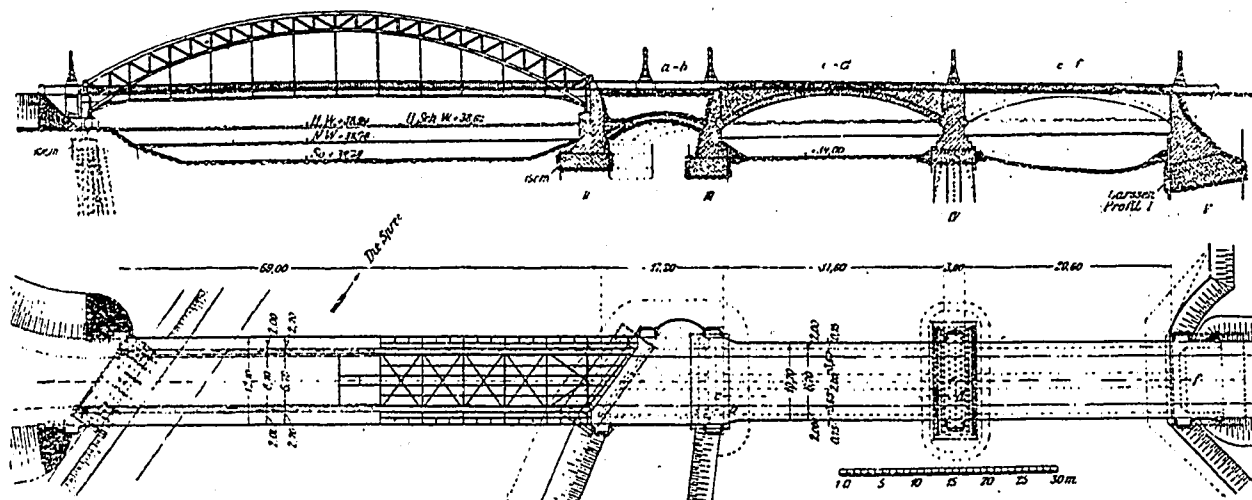
La armadura está formada por cinco barras de 16 milímetros, por metro de anchura, tanto en el intradós como en el extradós, pues está reforzada en el borde exterior de las bóvedas. Las articulaciones están constituidas como en un puente metálico.

Las pilas estribos II y III (fig. 1.^a) están arriostradas por bó-

en 1902. El rendimiento catastral de las propiedades calificadas era de 238.066.000 francos en 1911.

Según la última Memoria del Comisario de la moneda, las acuñaciones de numerario belga se han elevado desde 1852 en más de 1.000 millones de piezas representando un valor de cerca de 1.240 millones.

El capital mobiliario, en general, se evalúa en las estadísticas en 3.000 millones, próximamente.



Figs. 1.^a y 2.^a

vedas de hormigón de 3,60 metros de anchura, que reciben el empuje de la bóveda de cemento armado. El terraplén comprendido entre las dos pilas estribos está sostenido lateralmente por dos paredes de cemento armado solidarias de la pila II, pero libres en la pila III, para no oponerse al equilibrio de los empujes de las bóvedas.

El pavimento de la calzada está formado de trozos cúbicos de granito de 7 á 8 centímetros de lado, colocado sobre una capa de 2 á 3 centímetros de una mezcla en seco formada de una parte de cemento, seis de trass y dos de arena. Después de apisonado y regado se han llenado las juntas que tenían un centímetro de anchura, de un mortero fluido compuesto de partes iguales de cemento y de arena.

Este pavimento ha sido colocado sobre una cimentación de 4 centímetros de espesor, formada de hormigón dosificado á razón de una parte de cemento, 0,6 de trass y cuatro partes de arena, con una armadura de alambre y cubierta de un enlucido á la ceresita. Las aceras están revestidas de una capa de asfalto de 2 centímetros de espesor.

El puente de Fürstenwalde, que se empezó en Febrero de 1913, se ha abierto á la circulación el 30 de Octubre después de una prueba de carga de 500 kilogramos por metro cuadrado.

El proyecto es debido al Ingeniero Karl Bernhard, de Berlín, y las obras se han ejecutado por la Deutsch Luxemburgische Bergwerk und Hütten A. G., en la parte metálica, y por la Sociedad Habermann und Guckes A. G., de Berlín, en la cimentación y hormigones.

Tomamos la presente nota de los *Annales des Travaux Publics de Belgique*.

La riqueza belga.

En el último número que hemos recibido de los *Annales des Travaux Publics de Belgique* aparece una estadística oficial según la cual la producción agrícola belga es en la actualidad de 1.000 millones de francos, próximamente, por año. El valor medio de las tierras del país, que se evaluaba en 5 100 millones de francos en 1902, se elevaba en 1912 á 5.600 millones, ó sea un aumento de 500 millones.

El valor de la ganadería en Bélgica se calculaba, en 1912, en 915.300.000 francos, contra 678.400.000 en 1912. El material agrícola puede evaluarse en 150 millones de francos contra 133

En resumen, la fortuna pública en Bélgica se descompone como sigue:

	1902	1912
Propiedad no edificada.....	5.955.400.000	6.665.000.000
Propiedad edificada.....	4.800.000.000	5.950.000.000
Valores muebles.....	8.580.000.000	13.752.000.000
Numerario.....	386.000.000	436.000.000
Objetos.....	3.000.000.000	3.000.000.000
TOTAL.....	22.721.400.000	29.803.000.000

Construcción de un faro de cemento armado en el arrecife de Pericolosa (Istria).

Una legua próximamente al Sur del Cabo Promontore, la punta más meridional de la Península de Istria, al Sur de Trieste y de Fiesme, existe un bajo pedregoso que, en las más bajas mareas, se encuentra todavía á 4 ó 5 metros por debajo del nivel del mar, y es conocido con el nombre de Secca Pericolosa. Este arrecife, extremadamente peligroso, ha ocasionado numerosos accidentes. Desde hace más de cincuenta años no se han podido establecer en él más que obras ligeras, destruidas sucesivamente por las tempestades que devastan estos parajes. Sólo después de un gran número de fracasos es cuando se decidió construir el faro de cemento armado que se representa en la figura.

El arrecife está formado de una roca calcárea resquebrajada recubierta de una capa de arena. Se hizo desaparecer con ayuda de explosivos esta capa superficial y, para obtener un asiento regular, un equipo de buzos depositó sacos de anchas mallas llenos de hormigón de cemento de fraguado rápido, después se igualó el zampeado á 15 centímetros por encima de las asperezas del suelo. Durante este tiempo, en una playa próxima, se montaba un cajón metálico, en forma de tronco de cono, de 6 metros de altura, 12 de diámetro inferior y 10 de diámetro superior, construido en Trieste.

Tuvieron que tomarse precauciones especiales para el transporte, en un vapor de 6 metros de anchura, del cajón que tenía un diámetro doble de esta anchura y pesaba 36 toneladas. Se remolcó al mismo tiempo hasta el arrecife una grúa flotante de 40 toneladas, con cuya ayuda se colocó el cajón en el sitio que debía ocupar, y se le rellenó de hormigón.

