

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

BOLETIN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS

MADRID 30 DE ABRIL DE 1883.

4.ª SERIE.

TOMO I.º

NÚM. 8.º

El diario político *La Izquierda Dinástica* insertó en su número del día 19 de Abril el suelto siguiente:

«Parece que algunos caballeros que han sido Directores generales de Obras públicas, al dejar de serlo siguen usando el uniforme del cuerpo de inspectores generales de ingenieros civiles.

¿Puede un Director de Obras públicas, que no pertenece á la carrera de ingeniero, usar el uniforme, aún durante el ejercicio de su cargo?

Desde luego aseguramos que no, y en tal concepto, creemos que no debe tolerarse semejante abuso de vanidad á personas completamente profanas en una carrera facultativa.»

Y la REVISTA, creyendo que debe tomar en consideracion la pregunta y la afirmacion que hace tan ilustrado colega, y que es para ella un deber de atencion el contestarla, manifestará que sin duda tan apreciable periódico ó el autor del suelto desconoce la prescripcion consignada en la Instruccion aprobada por Real órden de 18 de Febrero de 1865 referente al uniforme y distintivo concedido al cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, en el cual se consigna respecto á los Directores generales de Obras públicas lo que sigue:

«Director general.—Podrá usar »el uniforme de gala de Inspector »general de primera clase con cuatro barras en los bordados de la

»presilla y bocamangas, en vez de »las tres señaladas en el modelo número 13, siendo de color carmesí el »pañó de las bocamangas.»

Y cuando los altos funcionarios del Estado prefieren ó sustituyen, en las grandes solemnidades, el uso del uniforme de Director general de Obras públicas, al general que pueden usar por sus demás servicios, léjos de cometer un abuso de vanidad, rinden, en nuestro concepto, un laudable tributo público de consideracion y aprecio al cuerpo de que han sido Jefes, y que éste indudablemente les agradece.

Ferro-carriles.—Ha sido aprobado el proyecto para la construccion del ferro-carril económico de Oviedo á Santander, redactado con notable acierto por nuestro compañero don Adolfo Gónima. La longitud de este ferro-carril es 213 kilómetros y se proyecta además un pequeño ramal de 2.800 metros para enlazar á Torrelavega con la estacion del mismo nombre en el ferro-carril del Norte: el rádio minimo de las curvas es de 100 metros; la pendiente máxima es de 20 milésimas; el ancho de la explanacion es 3,30 entre bordes interiores de las cunetas ó entre aristas de los escarpes: el ancho de la vía es de un metro entre los bordes interiores de los carriles y de 1,05

de eje á eje de los mismos; los carriles son del sistema Vignoles y de acero Bessemer, con peso de 21,82 kilogramos por metro lineal de carril: el importe del presupuesto de establecimiento de la línea es de 17.951.335 pesetas, que dá para el coste por kilómetro 82.899 pesetas; el presupuesto anual de gastos de explotación asciende á 997.692 pesetas.

Por consecuencia de servicios extraordinarios y de la Real orden de que dimos conocimiento en el último número de la REVISTA del pasado año, se ha concedido por Real decreto de 12 de Abril la Gran Cruz de la Real orden de Isabel la Católica, libre de gastos, al Ingeniero Jefe de primera clase de Caminos, Canales y Puertos, D. Mauricio Garran.

Faros.—Además de las variaciones que se introducen en las apariencias de algunos faros de la costa Norte de España, y de que ya dimos cuenta en el BOLETIN núm. 2, correspondiente al 30 de Enero, y de los nuevos faros propuestos por la Comision, y que en el BOLETIN número 5, correspondiente al 15 de Marzo, enumeramos, hay otras variaciones, propuestas tambien por la Comision, y que á continuacion insertamos:

- 1.º Variacion del faro de C. Finisterre á otro emplazamiento.
- 2.º Traslacion del faro de 4.º orden de C. Villano al de Toriñana.
- 3.º Construccion de un faro de primer orden en C. Villano.
- 4.º Construccion de un faro de

4.º orden en Vicos, entrada de la bahía de Vigo.

5.º Estudio en C. Silleiro de un nuevo emplazamiento para un faro de primer orden.

6.º Estudio de luces de enfilacion en Pasajes.

7.º y último. Se trata de establecer un faro de primer orden en la isla Salvaje, entre isla Tenerife é isla Madera, habiéndose entablado relaciones diplomáticas al efecto con el Gobierno de Portugal, por no estar determinado aún á qué nacion pertenece dicha isla.

Por el Ministerio de Trabajos públicos de Italia se ha remitido á la redaccion de la REVISTA un ejemplar de la Memoria titulada *Rilievi, osservazioni ed esperienze sul fiume Tevere*, publicada por la Direccion general de Obras hidráulicas.

Esta importante Memoria contiene multitud de datos prácticos relativos al citado rio, y forman con el documento de análoga naturaleza, publicado tambien por la Administracion italiana en 1873, el antecedente necesario para estudiar con el acierto debido las obras que conviene construir para encauzar aquel curso de agua y librar de inundaciones á la capital del reino. No obstante su carácter de interés local, ofrece la Memoria de que se trata interés no escaso, y dá ocasion de tributar sinceros plácemes á la Comision de Ingenieros que ha reunido y presentado con singular método los datos correspondientes á perfiles y secciones del rio Tíver y alguno de sus afluentes, en diversas épocas,