

Montadas las pilas, las vigas maestras del tablero fueron llevadas á su sitio por una grúa maniobrada á brazo; se hacían los ensambles en la orilla por secciones de 24 metros y peso de unas 10 toneladas. Un ferrocarril provisional, prolongado á medida que el trabajo avanzaba, conducía todas las piezas, que en pocas horas quedaban fijas en su posición definitiva.

La cuestión de la estabilidad de la construcción, bajo el punto de vista de los esfuerzos del viento, ha sido resuelta sin indicación previa. Se ha supuesto un viento bastante violento para derribar un tren vacío, y se han calculado las piezas para resistir este esfuerzo anormal.

Preséntase un detalle curioso: la presión barométrica es sensiblemente inferior de un tercio á la del nivel del mar, y el peso del aire disminuye, por lo tanto, proporcionalmente. Esta circunstancia concurre á la estabilidad.

La obra comenzó el 2 de Mayo de 1887, y terminó el 28 de Enero de 1888.

El primer tren pasó el Loa el 16 de Febrero de 1888.

(El Porvenir de la Industria.)

FAROS

En la colina Gibb, islas Bermudas, se ha construido un faro de hierro fundido, de una elevación de 32 metros, formado por una gruesa columna central tubular, fundida en nueve pedazos, ocho pisos sucesivos formados por planchas de hierro sujetas á esta columna, y 135 planchas de fundición que forman la superficie exterior de la torre, cuyo espesor varía desde

25 hasta 18 milímetros. Los primeros metros de su altura están rellenos de hormigón.

Sobre la plataforma superior de la torre está colocado el fanal, que viene á resultar á 114 metros sobre el nivel del mar, por estar la cima de la colina á 74 metros, teniendo un alcance de 26 á 27 millas. El coste total de esta obra, incluyendo el aparato, ha sido de 38.000 dollars.

VAGONES CALDEADOS POR LA ELECTRICIDAD

Se anuncia que la Compañía del ferrocarril Grand Trunk, se está preparando para hacer experiencias con un aparato eléctrico para calentar vagones, inventado por el Sr. Roe Juller, empleado en los talleres del ferrocarril Grand Trunk, en Portland, Maine. Consiste en un dinamo colocado en el furgón de equipajes, tomándose la fuerza de los ejes en movimiento.

Hay un tanque de agua en cada vagón, y en el tanque una barra de metal.

Unos tubos pasan del tanque todo alrededor del vagón. La barra de metal se calienta por la corriente eléctrica, y calienta el agua en el tanque y tubos.

BIBLIOGRAFÍA

ÍNDICE DE LAS PUBLICACIONES PERIÓDICAS RELACIONADAS CON LA PROFESIÓN DEL INGENIERO.

Anales de la Construcción y de la Industria — Núm. 9. — Madrid 10 de Mayo de 1889. — SUMARIO: Mesa de Breguet para mediciones eléctricas (continuación), por D. J. García y Roure. — Desagüe de Almagrera. — Las causas del hundimiento aca-