

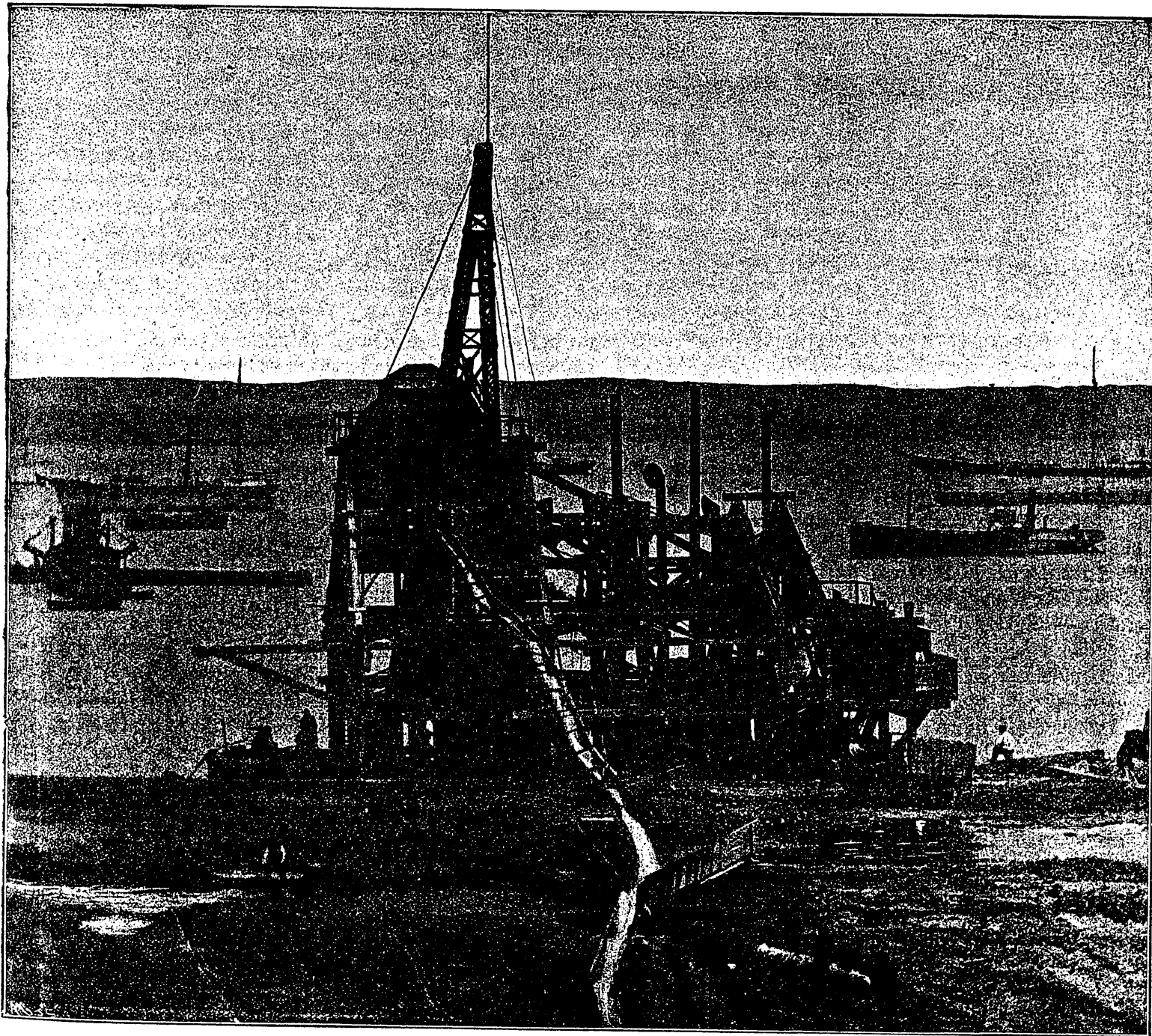
# REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

FUNDADA Y SOSTENIDA POR EL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

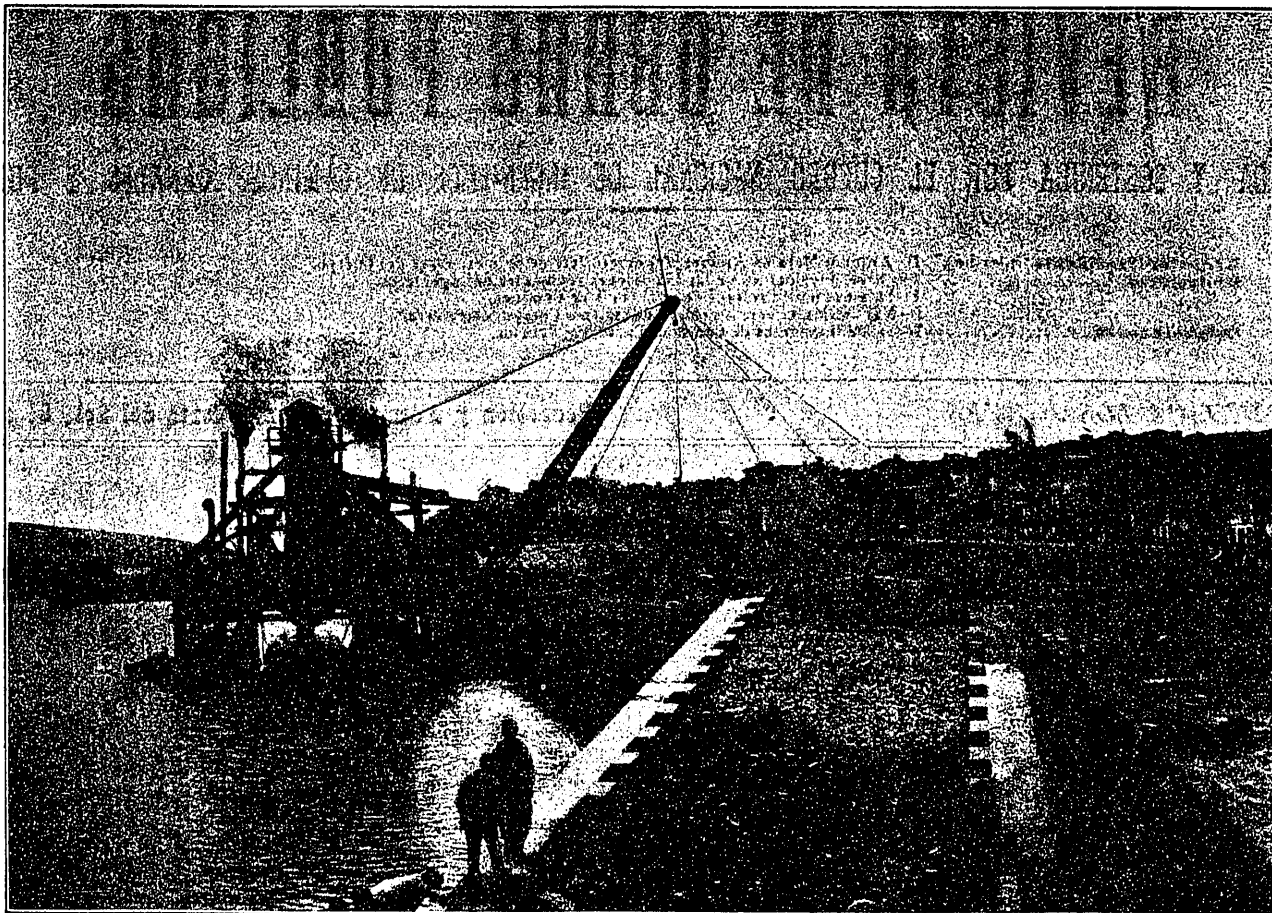
**Redactor-Presidente (interino).** D. Antonio Morales Amores, Ingeniero Jefe de primera clase del Cuerpo.  
**Redactores.....** Los Sres. Presidentes de las Comisiones regionales de Ingenieros.  
D. Luis Gaztelu, Profesor de la Escuela de Caminos.  
D. Manuel Maluquer, Ingeniero del mismo Cuerpo, *Secretario*.  
**Colaboradores.....** Todos los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

SE PUBLICA LOS JUEVES

Redacción y Administración: Puerta del Sol, 9, pral.



Puerto de la Coruña.—Elevador flotante.



## PUERTO DE LA CORUÑA

### ELEVADOR FLOTANTE

Como gran parte del dragado de la bahía destinado á terraplenes, se está haciendo en un terreno que contiene masas arcillosas muy compactas y otras que son verdaderos bancos de roca, en un estado de descomposición más ó menos completa; el sistema de elevador adoptado ha sido el de rosario de canjilones, y no el de aspiración, más generalizado y económico, pero de dudoso resultado en tales condiciones.

El castillete que es todo de madera, sólidamente arriostado con cruces y tirantes de hierro, está montado sobre dos pontonas de 27,40 metros de eslora por 5,00 metros de manga y 2,20 metros de puntal, separadas entre sí 6,30 metros para permitir la entrada de un gánguil cargado con los productos destinados á terraplén. El rosario, como en todas las dragas de este sistema, toma movimiento de un prisma cuyo eje está á 14,00 metros sobre la flotación, eje accionado por una serie de transmisiones de correa que parten de una máquina de 30 caballos colocada sobre una de las pontonas. En la otra hay una máquina de 35 caballos que mueve una poderosa centrífuga, cuyo tubo de impulsión sube verticalmente hasta la altura de la cuba ó recipiente donde vierten los canjilones y arranca la canaleta; á dicha altura tiene un codo en ángulo recto y penetra en el referido espacio cerrado por planchas de hierro, lanzando una manga de agua que arrastra impetuosamente los productos elevados.

La canaleta está constituida por una serie de trozos de 7 metros de longitud, cada uno de los cuales está sosteni-

do por su empalme con el anterior y por un tirante de alambre de acero cuya longitud se corrige con un tensor; estos cables parten todos de la cabeza de una cabria de 24,00 metros de longitud, que se apoya en la pontona del lado opuesto á la que lleva la centrífuga, y cuyas retenidas son dos fuertes cables metálicos firmes en la parte alta de la superestructura del elevador.

Además de las máquinas mencionadas hay otros motores de menor potencia, uno de los cuales, de 12 caballos, es el que mueve el aparejo de subir y bajar la escala, y los demás están destinados á las maniobras de los gánguiles.

El número de metros cúbicos elevados en el día ha pasado de 2.000, si bien hay que tener presente que esta cifra se ha obtenido como normal trabajando también por la noche. La distancia á que pueden ser lanzados los productos por la canaleta alcanza á 67 metros.

Creo innecesario dar más detalles, pues el objeto de esta ligera reseña es proporcionar una idea del aparato que se está empleando en las obras del puerto de La Coruña con excelente resultado, y que quizá sea útil conocerlo por su sistema de construcción, que lo hace susceptible de aplicar en otros de menor importancia en que acaso podría ser construido con los medios y materiales que, en general, se tienen más á mano, sin ser necesario recurrir á los grandes astilleros, como sucede en general con esta clase de aparatos, cuya superestructura suele ser de hierro.

M. B.

