

ha merecido el elogio de cuantos lo presenciaron y se enteraron luego del mismo.

Se cayó al mar uno de los obreros, y el Sr. León, llevado de sus sentimientos humanitarios, se arrojó en seguida al agua, y á costa de grandes esfuerzos logró ponerle á salvo, arrebatándole de la muerte, puesto que no sabía nadar.

Según nuestras noticias, la Comandancia de Marina le ha propuesto para la recompensa á que se ha hecho acreedor.

Nosotros consignamos con satisfacción este hermoso acto humanitario de nuestro apreciable compañero y le dirigimos por ello nuestros plácemes entusiastas.

PUENTE CAMBIADO EN SETENTA MINUTOS

Valencia, 14.

Acaba de tener lugar, entre las estaciones de Alcira y Carcagente de la línea férrea de Encina á Valencia, la operación del corrimiento del nuevo puente metálico sobre el río Júcar, para sustituir al tramo antiguo de hierro allí existente cuyas condiciones de resistencia (además de su estructura defectuosa) no permitían el paso por el mencionado sitio de trenes formados con el material más pesado que posee la Compañía de los ferrocarriles del Norte.

El nuevo puente, de acero, de 68^m,97 de longitud entre ejes de apoyos, es de un solo tramo, de tablero inferior, con vigas rectas sistema Pratt, de grandes mallas, divididas en once recuadros. La separación entre ejes de cuchillos es de 5^m,25 y de 8 metros la altura de vigas principales. Las cabezas son de forma de U y montantes y diagonales en forma de doble T; todos estos elementos con alma llena, reforzándose con cuatro cantoneras más las diagonales de los recuadros extremos (que resultan comprimidas) y que se dirigen desde el aparato de apoyo á la cabeza superior, suprimiéndose, por lo tanto, en este puente el montante que corresponde al estribo y el trozo de cabeza superior de cada uno de los recuadros extremos.

Lleva también el puente arriostramientos por la parte superior y la inferior, dejando una altura libre muy suficiente y necesaria para el paso de los coches con imperial que circulan por aquella línea.

Los cuchillos principales del puente viejo son de doble alma llena, con cabeza superior curva, dando la forma de vigas semiparabólicas.

La operación del corrimiento lateral se ha ejecutado con gran precisión y completo éxito, aprovechando el intervalo disponible entre dos trenes y realizándose en un tiempo tan breve que no ha sido preciso suprimir ninguna circulación regular.

Al lado del tramo viejo y sobre andamiajes de madera se hizo el montaje del puente nuevo. Una vez preparados los caminos de rodadura en los estribos de fábrica y andamiajes de madera, se montaron los extremos de cada tramo sobre carretes que habían de accionarse por medio de chicharras, actuando los operarios sobre los extremos de las palancas respectivas.

La casa constructora ha sido «La Maquinista Terrestre y Marítima» de Barcelona, bajo la dirección del personal de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte.

Entre las modificaciones de la obra de fábrica que ha sido preciso llevar á cabo para recibir el nuevo tramo, la más importante fué la construcción del nuevo estribo (lado

Valencia) de fábrica de sillería y sillarejo, cuya fundación hubo de hacerse por medio del aire comprimido, llegando á una profundidad de 9^m,50 bajo el nivel del estiaje.

Durante la madrugada de hoy hasta las once de la mañana se ha trabajado sin descanso para preparar hasta los más insignificantes detalles. El último tren que ha circulado por el lugar de la operación procedía de Valencia, pasando por el puente viejo á las once y veinte minutos, próximamente.

Acto seguido las brigadas de conservación á las órdenes del Jefe de Sección de Valencia, Sr. Coloma, procedieron al corte de la vía por ambos extremos. Inmediatamente comenzaron á funcionar las chicharras, con seis á ocho hombres por cada palanca, para desplazar lateralmente el puente viejo unos siete metros, aguas abajo, del sitio que ocupaba antes. En unos veintiocho minutos ha quedado terminada esta operación, y después de algunos minutos más, invertidos en los preparativos para el segundo corrimiento, ha comenzado el movimiento del tramo nuevo, en la misma forma que el anterior, sin más variación que el aumento de algunos operarios en las palancas de las chicharras como consecuencia natural de la diferencia de pesos entre el tramo nuevo que pesa 210 toneladas y el viejo que era de unas 150.

De treinta y cinco á cuarenta minutos duró el corrimiento del nuevo tramo, ocupando definitivamente, y con gran exactitud, la situación previamente señalada en la alineación de la vía.

Sobre el nuevo tramo estaban ya preparados, para ganar tiempo, las traviesas y carriles, procediéndose, finalmente, por las brigadas con toda actividad á verificar los empalmes por ambos lados hasta dejar asegurada la continuidad de la vía, después de lo cual se ha dado orden de que circule un tren de prueba formado de dos máquinas de las más pesadas y unos vagones cargados de arena, cuyo tren á su paso por el nuevo puente ha sido recibido con grandes aclamaciones y aplausos de la multitud, muy numerosa y satisfecha, que ocupaba los alrededores y había acudido desde las poblaciones inmediatas á presenciar tan importantes trabajos, siendo unánimes los plácemes y felicitaciones que se dirigieron á la Compañía de los ferrocarriles del Norte y á la Casa constructora, representadas por su alto personal, por la realización de tan importante mejora.

La Compañía del Norte, una vez más, con esta obra, ha hecho cuantiosos gastos para ir dotando á sus líneas de las condiciones que reclaman los incesantes progresos y necesidades ferroviarias, y el nuevo puente metálico y obras de fábrica, por su esmerada construcción, son prueba también de la perfección á que se ha llegado en España para esta clase de trabajos.

Con objeto de presenciar las operaciones, llegaron, procedentes de Valencia, en un break de la Compañía: el Ingeniero Jefe de la segunda División de ferrocarriles, Sr. García Faria, y los Ingenieros Sres. Gallego y Buenaga, y de la Compañía del Norte D. Francisco Castellón y Ortega, Ingeniero de la segunda circunscripción, y D. Amadeo Romero Girón, Ingeniero Subjefe de la misma.

Procedentes de Madrid llegaron del personal de la Compañía del Norte: el Subdirector D. Javier Sanz; el Ingeniero Jefe de Vía y Obras, D. Enrique Grasset, y el Ingeniero de la Sección de Puentes metálicos, D. Santos María de la Puente. También asistieron al acto 45 alumnos de los dos últimos

cursos de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que estaban invitados para presenciar tan interesantes trabajos, como ejercicios de prácticas de su carrera, al frente de cuya expedición iba el Profesor de la asignatura de Puentes, Sr. Marqués de Echandía.

El número 1 de los alumnos de quinto año, D. José M. Torroja, nos ha manifestado en nombre de sus compañeros que hagamos constar el agradecimiento sincero de los alumnos al Sr. Junoy, por los obsequios y atenciones de que han sido objeto.

Por nuestra parte hemos de hacer constar, con orgullo al mismo tiempo, que ha sido comentada muy favorablemente la corrección de los alumnos en este acto, su ilustración y su deseo manifiesto de añadir á las teorías aprendidas las lecciones de la práctica. Nos alegramos por la Escuela y por el Cuerpo á que tan en breve han de pertenecer.

De la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante acudieron los Ingenieros Sres. Aguilar, Mendizábal y Arrillaga, y por parte de la Casa constructora los Sres. Junoy, Cornet y Arias.

De Valencia y poblaciones próximas asistieron también: el Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia, D. Luis Martí, y los Ingenieros Sres. D. Enrique Domingo Berástegui, D. Arturo Montfort, D. Luis Dicenta y D. Fausto Elío y Torres; el teniente coronel de la Guardia civil, D. Pedro Pujalte; Sr. Pérez de la Sala; Jefe de Sección, D. Emilio Gabbia; Subjefe, Sr. Ramírez de Arellano; Alcalde de Alcira, señor Bolea; Concejales, Juez de instrucción, Cura párroco, Juez y Fiscal municipal de dicha población, que esperaban á los expedicionarios, y gran número de distinguidas personalidades cuya enumeración haría la lista interminable.

Los Ingenieros expedicionarios, alumnos de la Escuela y demás invitados, hemos sido obsequiados, al pie de las obras, con una clásica comida valenciana, regresando á Valencia en el primer tren que pasó el nuevo puente parte de los concurrentes, dirigiéndose los restantes á Alcira, donde esperarán la llegada del correo de Madrid para volver á la Corte, satisfechísimos de tan agradable cuanto instructiva excursión.—*El Corresponsal.*

FERROCARRILES

Se ha abierto el concurso de proyectos que establece la ley de 1.º de Marzo, para la construcción del ferrocarril de Madrid á Utiel. El plazo para la admisión de proyectos terminará el día 29 de Abril de 1910.

Se han incluido en el plan de ferrocarriles secundarios los de Moguer á la Rábida, Villaodrid á Lugo y Villaodrid á Villafranca del Bierzo.

POLÍTICA HIDRÁULICA

Con motivo de las reuniones celebradas en esta Corte por la Asociación de Agricultores de España, se ha hablado estos días de algunas exageraciones en que se incurre al defender la importante cuestión de los riegos y sus obras, y de la necesidad de restablecer las cosas en su punto para el feliz éxito del patriótico ideal que se persigue, así como de dar á conocer el extraordinario avance dado por el Estado á estas obras públicas.

Los Ingenieros de Caminos que han defendido con entusiasmo y constancia la necesidad de las obras hidráulicas

para el resurgimiento económico de nuestra Nación, figurando en la vanguardia de sus principales defensores, como lo prueban en la época actual sus campañas del año 1899 y siguientes, no pueden ver inactivos que la opinión pueda extraviarse por falta de datos ó por sobra de aspiraciones.

La Comisión Central de Ingenieros de Caminos acaba de celebrar en este momento una reunión en que se ha examinado detenidamente este asunto para trabajar en el sentido indicado.

Hace algunos años se despertaron las dormidas energías; en las columnas de esta REVISTA consta la campaña entonces emprendida. Decíamos en 27 de Abril de 1899:

«Midiendo el nivel de la opinión por el del entusiasmo que le anima, cree el Sr. Costa que quizá llegue la hora de dar contravapor á la propaganda de la política hidráulica; en esto sentimos disenter, porque dotados de la experiencia que los años traen consigo, y lleva esta REVISTA cuarenta y seis en el estadio de la prensa, recordamos otras épocas y otras campañas que no lograron arraigar. Preste el calor que á la actual ha sabido aportar; no nos asustemos de la presión que el vapor formado adquiera; que cuando se poseen energías para obtenerlo, las hay también para refrenar y dirigir.»

Pues bien, ha llegado la hora de refrenar las aspiraciones desmedidas y dirigir las corrientes de opinión equivocadas. Para hacer por nuestra parte cuanto podamos en ambos sentidos, empezaremos en números próximos, con el concurso de los compañeros, esta segunda etapa de nuestra campaña en favor del regadío, y en bien del país.

MOVIMIENTO DE PERSONAL

(Del 15 al 21 de Abril de 1909.)

INGENIEROS MECÁNICOS

D. Aniceto Aznar y Masia y D. Federico de Vargas y Soto, han ascendido á la categoría de Jefes de Negociado de segunda y tercera clase, respectivamente.

D. José Correa y Vera, ha ascendido á la categoría de Oficial primero de Administración.

AYUDANTES

D. Bonifacio Menéndez, ha ascendido á la categoría de Jefe de Administración de primera clase.

D. Rafael Dasgoas, D. Federico La Figuera, D. Gabriel Marín y D. Teodomiro Martín, han ascendido á las categorías de Jefes de Negociado, de primera clase el primero, de segunda clase los dos siguientes y de tercera clase el último.

D. Miguel Pérez Alvarez, D. Manuel Villasante y D. Antonio Cabezas Villalba, han ascendido á las categorías de Oficiales primero, segundo y tercero de Administración, respectivamente.

D. José Fernández Alvarez y Porras, ha ingresado en el servicio activo, siendo destinado á la División hidráulica del Guadalquivir.

SOBRESTANTES

D. Pedro García Carrara, ha ingresado en el Cuerpo, y también D. Faustino Sáenz, siendo destinados á Soria y Lérida respectivamente.

DELINEANTES

D. César Cabeza, ha sido trasladado de Palencia al Canal de Castilla y sus Pantanos, y D. Enrique Gallego, de Valladolid á Palencia.

INGENIEROS DE CAMINOS E INTERVENTORES DE FERROCARRILES

No ha habido movimiento de personal durante la última semana.

SE VENDE TODO EL MATERIAL DE LA
CENTRAL ELECTRICA DE CARTAGENA

COMPUESTO DE CALDERAS, MÁQUINAS Y DINAMOS
DE PRIMERAS MARCAS

Dirigirse á D. M. MALO DE MOLINA

Fernando VI, núm. 11.—MADRID