

GACETA MINERA Y COMERCIAL.

SUMARIO.

Interesante.—*Sección doctrinal*:—Ferro-carriles portátiles.—Solicitud al Ministro de Marina.—*Miscelánea*: Tarifa de arrumbadores.—Bibliografía.—Junta de Comercio.—Dimas Rizzo.—Noticias varias.—*Movimiento del Puerto de Cartagena*.—Importación y Exportación.—*Sección Mercantil*: Marcha de los mercados.—Observaciones meteorológicas.—Bolsa.—*Sección de anuncios*.

INTERESANTE.

Con el fin de facilitar la buena marcha de esta Administración, *rogamos* á algunos de nuestros suscritores que se hallan en descubierto del importe de más de un trimestre, tengan la bondad, que les agradeceremos muy mucho, de reembolsarnos en letra del Giro Mútuo ó en otra forma, á su comodidad; pero *con urgencia*.

A los señores suscritores que coleccionen nuestro Semanario y les falten algunos números atrasados correspondientes al año último, les serán servidos si los piden dentro del presente mes.

SECCION DOCTRINAL.

FERRO-CARRILES PORTÁTILES.

Raras son las reformas que han causado un trastorno tan grande en los medios de comunicación, como los ferro-carriles. Desde la diligencia y carros hasta el ferro-carril, desde el ómnibus hasta el tramvia, por todas partes se vé que se trata de facilitar las comunicaciones para poder trasportar con la misma fuerza mayor peso, ó el mismo peso con mayor economía

Resueltos ya estos problemas en uno ú otro sen-

tido, la inteligencia del hombre se dedicó á estudiar el modo de verificar los pequeños trasportes para facilitar su propio trabajo, naciendo así los ferro-carriles portátiles de via estrecha, cuya utilidad está ya tan reconocida, que su extensión se cuenta por kilómetros en la mayor parte de los establecimientos agrícolas, forestales é industriales.

Desde la introducción de los ferro-carriles portátiles se han presentado muchísimos sistemas más ó ménos variados; no es nuestro objeto darlos á conocer todos, y solo hablaremos especialmente del sistema adoptado por la casa Arthur Koppel, antigua casa Orenstein y Kopel, de Berlin.

El sistema Koppel se ha desarrollado y perfeccionado en el espacio de 10 años hasta llegar á su estado actual, que responde á todas las exigencias que debe satisfacer este medio de transporte. La casa Koppel ha aprovechado el tiempo introduciendo reformas y perfeccionamientos de toda clase y aprovechando los experimentos prácticos que han venido haciéndose en el transcurso de estos años.

Estas vías portátiles se componen de carriles unidos por medio de traviesas de madera ó de acero, en trozos que forman como una escalera figura 27: la unión entre el carril y la traviesa se hace con tornillos curvos. Los tramos se unen entre sí:

a) con estribos ó

b) con bridas angulares

colocadas al extremo de los tramos, segun se puede ver en los dibujos.

Estos tienen una longitud de 5, 2½ ó 1½ metros, lo que facilita mucho su manejo, en términos que un sólo operario puede manejar un tramo de las dos últimas dimensiones, y dos bastan para el transporte de uno de la primera. La elección de la longitud de los tramos depende de la naturaleza del terreno sobre que se han de instalar y de la rapidez que quiera darse al trabajo; así, en los terrenos escabrosos convienen más los pequeños y vice-versa.

En las vías cuya posición es frecuentemente variable por tener que adaptarse á distintos puntos de carga y descarga, es conveniente el empleo de los soportes representados en la fig. 28 para unir los tramos entre sí.

La construcción que se da á los soportes permite colocar los carriles de manera que pueden formarse curvas sin necesidad de curvarlo, y al mismo tiempo su construcción está combinada de mo-

do que escorpel-ta la seguridad de la vía y de la explotación, como ya se ha demostrado práctica-

mente en muchas instalaciones.

En el caso de que la vía deba ser definitiva ó

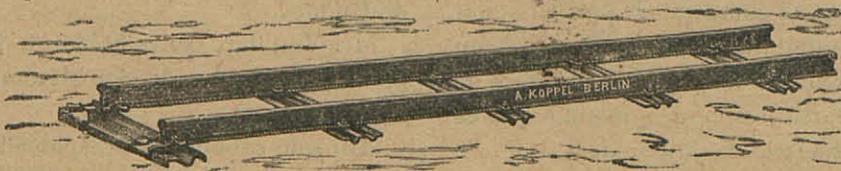


Fig. 27.

