

## Desde Barcelona.

### Inauguración del túnel de la Argentera UNA VISITA A LA CONSTRUCCIÓN DEL FERRO-CARRIL DE REUS AL EBRO.

Adelantadas muy adelantadas, están las obras de la unión del ferro-carril de Reus á Zaida en su sección hasta el Ebro. El director gerente de la compañía de los ferro carriles de Tarragona á Barcelona y Francia, los individuos del Consejo directivo y los representantes de algunos de los periódicos de esta capital, han hecho una excursión para visitar dichas obras. El recorrido se hizo por la misma vía en carruajes tirados por caballerías. Por lo importante del asunto voy á apuntar algunos detalles y varias noticias de las impresiones de los expedicionarios.

Detúvose la comitiva en los cuatro puentes que se encuentran en la sección que atraviesa el campo de Tarragona: uno en Vaspujol, otro en la sierra de las Borjas y los otros dos en Riudecols. Examinaron después tres magníficos viaductos, el del barranco la Fuina, obra importante de mampostería de seis arcos de 12 metros de luz y 30 de altura y el de los Masos de 218 metros de longitud, con catorce arcos de la misma luz que el anterior y 37 metros de altura. No se detuvo la comitiva en el tercer viaducto por ser de menor importancia que los anteriores. Aquí termina el trozo primero.

Empieza el segundo con túneles, pues hay 9 antes de llegar al de la Argentera, estando todos revestidos de sillarejo de granito muy bien construido. Se recorrieron todos, sin apearse los expedicionarios; los túneles estaban iluminados por doble fila de operarios con hachas de cera.

A la boca del gran túnel de la Argentera se hizo alto. Después del almuerzo empezó la visita al túnel y á este efecto estaba preparado el número suficiente de vagonetes. La longitud del túnel es de 4.040 metros, el más largo de España y carga sobre la bóveda del túnel una masa de roca de 320 metros de altura. Las vagonetes se utilizaron para la expedición por dentro del túnel hasta que no pudo avanzarse más por estar aún obstruida la galería con la masa de roca que se iba á derribar. La comitiva vió como funcionaba la taladradora Ferroux, que marcha con una celeridad vertiginosa de 400 á 500 golpes por minuto por medio del aire comprimido. Se hallaba esta máquina á 2.100 metros de distancia de la boca, por la parte de la Argentera, y sin embargo, se respiraba bastante bien, á pesar del gran número de personas allí reunidas y de las hachas ardiendo. El túnel antes de la unión de las dos galerías, se ventilaba por medio de un

Para que los expedicionarios pudiesen apreciar como se ha podido conseguir esto y como se ha podido iluminar el túnel con la luz eléctrica, era preciso visitar el sitio donde se hallan instalados los dinamos, y para conseguirlo, el medio más sencillo fué subir á la superficie de la montaña por el doble ascensor instalado en el pozo n.º 4 de 123 metros de profundidad. La ascension se hizo en poco más de un minuto.

Al aparecer en la parte superior de la montaña, contemplaron todos los expedicionarios el agreste terreno de aquellos sitios y la inmensa llanura que se ha formado con los escombros del túnel. En esta planicie tiene la Compañía montados varios edificios para el servicio de la perforación del túnel; en estos hay una caldera de vapor de 60 caballos con su bomba para proporcionar el aire comprimido á la perforadora; otra caldera de 20 caballos, dos gemelas de 15 cada una para mover tres dinamos de 5.000 luces cada una, capaces para que proporcionen luz eléctrica á las veinte lámparas que hay dispuestas en el túnel y en los pozos; otra máquina de 30 caballos que dá movimiento al ventiladero y á las bombas de agotamiento, y que tanto servicio prestan en aquellos centros, inundados no pocas veces por el agua. Tanta es la cantidad que aún se produce, que por la boca de la parte de la Argentera salen aun 5.50 plumas de agua.

Bajó de nuevo la comitiva al túnel y atravesó el boquete recién abierto y que ponía las dos galerías en comunicación y siguió hasta salir por la otra boca del túnel. Al llegar aquí la comitiva visitó una cueva que causó no poca sorpresa al ingeniero al practicar las obras del túnel. Es un espacio subterráneo de 7 metros de ancho y otros tantos de altura en una longitud explorada de 85 metros, sin que hasta ahora se haya llegado á su fin.

Signió luego la comitiva admirando las diferentes obras que se van encontrando hasta salir más allá de la estación del Pradell, donde pasaron por un viaducto de Tarcos de 9 metros de luz y 19 de elevación; encontráronse luego otros dos, el de la Serra y el de Capsanes, ambos de Tarcos de 12 metros de luz y 35 de elevación.

Continúan luego otra vez los túneles, en número de nueve, cuyas longitudes varían entre 21 y 742 metros. Visitaron las estaciones de Falset, Marsá y Mora la Nueva; esta es suntuosa, el edificio tiene tres cuerpos muy correctos y de elegantes líneas.

La línea no termina aquí: así es que la comitiva se trasladó al Ebro, para poder apreciar el magnífico puente que se está construyendo. Medirá una longitud total de 286 metros y medio. Por las fundaciones de las pilas se vió que estará dividido en cinco tramos, tres centrales de 55 metros cada uno y 2 estribos de 47 m. 50 uno. Las pilas están fundadas sobre cajones metálicos de 12 metros de longitud por 8 m. 50 de ancho y están hincadas hasta una profundidad que varía entre 16 y 18 metros debajo el estiaje. El sistema de la parte de hierro es de doble celosía y los tramos se montan por el sistema de corredera, lo que evita la necesidad del andamiaje en el río.

Tal es la impresión que han tenido los que asistieron á la excursión por la línea en construcción del ferro-carril de Reus al Ebro. Mucho más se podría decir; más, faltándonos tiempo y espacio, ponemos punto final.

[MO] 'La Crónica Meridional' el 04/06/1890 publica un extens reportatge sobre la inauguració del túnel de l'Argentera, amb tota mena de detalls tècnics de l'obra. La comitiva de visitants va anar després a visitar les estacions de Marçà i de Móra la Nova.