

Coste. Su valoracion inclusa una parte de cuatro hilos desde el hospital á la estacion del camino de hierro es de 27 455,19 rs.

Con motivo de las obras verificadas en la casa del Duque de Medinaceli, fué preciso variar gran parte del entronque, colocando la parte que antes estaba montada en palomillas, en gruesas perchas de tercias para poderse elevar lo suficiente en el Prado por la calle de Tragineros y que no tropezasen en los árboles los alambres; cuyo importe ha sido de 20 848,60 rs., mitad pagado por la Direccion general de Telégrafos en razon á que habia lineas montadas en el entronque de las que ya se habia hecho cargo la referida Direccion.

Inspeccion de las lineas.

Personal. La inspeccion de las lineas se ha verificado tratando de tener el menor número posible de empleados; así es que se ha ejercido la vigilancia de la mayor parte de ellas con el personal de las carreteras. En la línea de Andalucía fué preciso nombrar un Sobrestante temporero y otro en la de Socuéllamos á Ciudad-Real, en donde no habia empleados de carreteras.

Gastos de inspeccion. Los gastos de inspeccion incluyendo material y personal han sido desde Julio de 1856 hasta Octubre de 1857 que se entregaron todas las lineas, de 58 052 reales vellon.

Resúmen general del coste de las lineas.

	Rs vn.	Cs.
Línea núm. 1.	282 455	"
" núm. 2.	197 602	82
" núm. 3.	436 726	05
" núm. 4.	572 555	26
" núm. 5.	658 950	"
" núm. 6.	256 500	"
" núm. 7.	48 283	79
<i>Total.</i>	2 253 052	92

Comparando el coste total de las lineas con los gastos de inspeccion, resulta que estos últimos representan el 1,73 por 100 de los primeros.

Nota. En el plano general de las lineas se indican los pueblos por donde pasan estas. Son tan poco importantes aquellos en donde no se han establecido estaciones, que no podria contarse probablemente en ninguno de ellos con los productos suficientes para el sostenimiento de los empleados necesarios, si se tratase de establecer estacion.

(Se continuará)

P. C. ESPINOSA.

NUEVO FARO DE SAN SEBASTIAN DE PALAFURGELL.

Segun habia dispuesto el Gobierno de S. M., se ha verificado el 1.º de octubre la apertura de este elegante y hermoso faro de primer orden, que bajo la buena direccion del entendido ingeniero D. José María Faquinet, acaba de construirse sobre el Mediterráneo en las costas de la provincia de Gerona, á tres cuartos de hora de la gran villa de Palafurgell, cerca de la ermita de San Sebastian y en el cabo de su nombre, con una altura de 167 metros sobre el nivel del mar.

El dia señalado al efecto salió de dicha capital el Sr. Gobernador civil, acompañado del Sr. Comandante general D. Pedro de la Bárcena, del Vicepresidente del Consejo provincial y del Alcalde de la ciudad, del ingeniero don José Alvarez Guerra, en nombre del Jefe del distrito, del ingeniero de la provincia Sr. Faquinet, la Junta económica de Obras públicas, un oficial de este Gobierno de provincia, el interventor de Fomento y otras varias personas notables.

Despues de la bendicion de la linterna y del edificio por el Ilmo. Sr. Obispo de la diócesis, que habia precedido con su acompañamiento á la comitiva, se encendió solemnemente la luz por el Sr. Gobernador civil de la provincia, y bajando luego á la plaza del pue-

blo, pronunciada una alocucion por el señor Gobernador civil y unas breves palabras por el Sr. Alvarez Guerra, el Sr. Faquinetto dirigió a la multitud agrupada en derredor un elegante discurso, en que con frases sencillas puso á su alcance la historia, vicisitudes y ventajas de la magnífica obra que se acababa de inaugurar, empezada en 1855 sobre los estudios hechos por el ingeniero D. Victor Marti.

Comprende el edificio cuatro crujías separadas por un patio. En la del frente que se halla exactamente en la direccion N. S., se encuentra un gracioso vestibulo, la habitacion del ingeniero y un gran salon para depósito de enseres del establecimiento y trabajos de los torreros. Las laterales y parte de la opuesta al frente, que tiene forma curva, están destinadas á la vivienda de los torreros, y sala para conservar el aceite.

En el centro de la crujia curva se eleva la torre que sostiene el aparato. Dos escaleras preciosas de fundicion dan acceso á la cámara de iluminacion, perfectamente estucada y conteniendo el magnifico aparato de primer orden con eclipses de minuto en minuto, construido en los talleres de Mr. L. Santter y compañía de Paris. Cuanto se espese sobre la perfeccion con que se halla ejecutado, es poco para acercarse á la realidad. La parte óptica tiene una transparencia extraordinaria, y llena todas las condiciones que deben acompañar á estos aparatos. La parte relativa á los broncees, cobres y fundicion está desempeñada con un esmero admirable. El montaje ha sido llevado á cabo con perfeccion, inteligencia y actividad por Mr. Diondonnat, representante de la casa citada, de acuerdo con las prescripciones del ingeniero.

Acompaña al edificio principal el accesorio de dependencias para hacer las limpiezas, carboneras, etc., que se comunican con el resto por un patio. Aquellas dependencias están separadas de la vertiente rápida del agua por un muro cuya coronacion se ha aprovechado para hacer una galeria que tiene preciosa vista al mar.

Todos los detalles de construccion se han

llevado á cabo con esmero, notándose especialmente una variedad de mucho gusto en los pavimentos, en los estucos de las bóvedas y en el colorido del exterior. Para concluir diremos que ha llamado la atencion particularmente una caseta que hay en la parte S. al exterior que tiene por objeto cubrir el lavadero y las cisternas y contener las bombas para elevar el agua y hacer la distribucion á los diferentes puntos donde conviene usarla.

A. MONTERDE.

CAMINOS DE HIERRO DE PORTUGAL.

Camino del Sur. La linea que actualmente tiene mayor probabilidad de comunicar á España con el puerto de Lisboa es la que se está construyendo al sur del Tajo de Barreiro á Vendas-novas en una estension de 56,50 kilómetros. Las esplanaciones y espropiaciones están hechas, los carriles están sentados en 18 kilómetros, la compañía tiene el material fijo para toda la linea, el material móvil va llegando de Bélgica, las locomotoras se construyen en Inglaterra. Para marzo de 1858 estará terminada esta linea.

El proyecto de prolongacion de la linea de Vendas-novas á Evora está concluido, tiene 57,50 kilómetros; las pendientes no esceden de 8 milímetros por metro, el punto extremo en Evora está 259 metros sobre el nivel del mar. Es probable que en breve se saque á subasta esta linea. La distancia entre Barreiro y Evora es de 114 kilómetros.

El Gobierno portugués debe mandar hacer el proyecto de Evora á Badajoz, cuya longitud será aproximadamente 90 kilómetros. Si la sumamos con la anterior y con los 8 kilómetros, habrá entre Lisboa y Badajoz por esta linea 212 kilómetros, que de seguro será la distancia menor que une estos puntos.

Entre Vendas-novas y Evora entroncará el camino que se dirige á Beja, cuyo proyecto se está haciendo y puede continuarse con ventaja hasta las márgenes del Guadiana para desde aquí dividirse en dos ramales, uno á Algarve y otro á Sevilla.

Camino del Este. Continua construyéndose por cuenta del Estado hasta el puente de Amea á una legua de Santarem. Los rendimientos de este camino que antes eran muy pequeños ya igualan á los gastos de explotacion desde que el ingeniero