

gar á unir el golfo de Darien y la bahía de Eupica. En 1850 M. Lionel Gisborne estudió en el Istmo de Darien un nuevo proyecto de comunicacion entre la bahía de San Miguel, donde desemboca el rio Darien y la bahía de Caledonia del lado del Océano atlántico. Sensible es que su memoria demasiado lacónica no nos permita apreciar con exactitud la importancia de este nuevo proyecto. La altura máxima de la línea que propone es de 150 pies próximamente, la misma que por Panamá. Por otra parte atendiendo al poco espesor de la cordillera, M. Gisborne opina que se puede hacer una cortadura y unir los dos Océanos por un canal sin esclusa. Esta opinion la apoya con algun fundamento en los inconvenientes que ofrecería el paso de las esclusas por buques de mucho porte, en la pérdida de tiempo que de esto resultaría, y en el considerable gasto de agua que exigiría un canal con esclusas. El medio que propone para esta alimentacion, consiste en construir en el punto divisorio dos lagos que reciban las aguas de los rios Savannah y Caledonia, los cuales se llenarán en la estacion de las lluvias y podrán alimentar el canal durante el resto del año. De todos modos, bien tenga esclusas, bien no las tenga, propone dimensiones gigantescas para el canal, pues le asigna 140 pies de ancho en la base, 160 al nivel del agua y 30 pies de profundidad. Las esclusas, si llegase el caso de construirlas, tendrían 400 pies de largo por 90 de ancho, y la diferencia de nivel entre cada dos consecutivas sería de 30 pies. Segun los cálculos de M. Gisborne, el canal sin esclusas costaría 500 millones y con esclusas 112 millones. Al presentar estos dos proyectos á la vez, el ingeniero ingles se decide abiertamente por el primero, el cual segun su opinion es el único que satisface á las condiciones de una gran comunicacion interoceánica. Bien conocidos son los numerosos inconvenientes de la navegacion ordinaria por canal, y toman aun mas consistencia cuando se trata de una via destinada á los buques de mas porte, donde el menor accidente en una esclusa podria interrumpir por muchos dias un tránsito de la mayor importancia.

El istmo de Darien está muy próximo al de Panamá para que se piense ya en construir en él un camino de hierro, á pesar de que no sería muy difícil establecerlo siguiendo con algunas modificaciones la línea que M. Gisborne propone para un canal, y suponiendo sea exacto que la divisoria está interrumpida por una depresion cuya altura sobre el nivel del mar es tan solo de 150 pies.

Ademas esta línea no tendria mas que 30 millas de largo, y por lo tanto bajo este punto de vista sería algo mas ventajosa que la de Panamá.

(Se continuará.)

FERRO-CARRIL DEL MEDITERRANEO.

Hace cerca de dos meses nos lamentábamos entre otras cosas del mal servicio de explotacion del ferro-carril del Mediterraneo, y al propio tiempo que consignábamos nuestra opinion acerca de esta desgraciada línea, vimos con satisfaccion que se dictaban órdenes apremiantes con el objeto de adoptar providencias inmediatas y enérgicas, para que haciendo cumplir á la compañía explotadora con sus obligaciones, se consiguiera obtener la seguridad de los viajeros, haciendo desaparecer la desconfianza y el temor que con razon asaltaban á cuantos se veian precisados á viajar por este infortunado ferro-carril.

Ha trascurrido mucho tiempo, y no hallamos los resultados que esperábamos y que nos prometíamos del celo y energia del Sr. Ministro de Fomento; y aunque ignoramos cuál sea la causa de este estado de cosas, á la vista de las frecuentes desgracias que se suceden, al observar la anarquía que reina, y la poca exactitud con que se llena el servicio, no podemos menos de levantar nuevamente nuestra voz para denunciar estos abusos. La indicacion de los acontecimientos ó accidentes que se han verificado tan solo en el pasado mes de abril basta por sí sola para patentizar el estado de este camino.

La desobediencia y falta de exactitud y celo de un guarda ocasiona en las inmediaciones de Aranjuez el descarrilamiento de un tren, pues por no haber hecho la señal oportuna al hallarse en reparacion un trozo de via, la máquina llegó á este trozo saliéndose de la via por el paraje en que faltaban las barras que debían reemplazarse.

El descuido de un guarda-aguja, dá lugar á que un tren de mercancías abandone la via que llevaba y en vez de seguir su camino, se pase al apartadero de las canteras de Pinto, arrojándose despues por los campos inmediatos, ocasionando entre otras desgracias la muerte del engrasador de dicho tren.

Descuidos de otro guarda-aguja, producen otro fatal descarrilamiento, en que los diferentes wagoes que componian un tren de mercancías marcharon por distintas vias, produciendo una gran destruccion del material.

Abusos de un jefe de tren ó de un maquinista originan un choque entre un tren de mercancías que regresaba á la estacion de la Roda, por no haber podido continuar su viaje á Aranjuez por falta de fuerza de la máquina, y la máquina que acudia á socorrerle.

Si estos son los hechos que por su importancia y ser públicos podemos denunciar, en solo treinta dias, ¿Cuántos no existirán, que solo serán conocidos del personal que inmediatamente tiene intervencion en dicha línea?

No dudamos que el Gobierno tendrá conoci-

miento detallado de todos ellos y que al ver esta irregularidad y que la prensa y el público en general clama contra este ferro-carril, adoptará las providencias más eficaces para prevenir y evitar las desgracias que con grande esposición deben temerse todos los días.

Para formarse una idea de la zozobra, temor é impaciencia con que los viajeros ocupan los wagones de este camino de hierro, basta recordar la desagradable escena que en Tembleque pasó hace ocho ó diez días, arrojándose casi todos los viajeros de un tren parado en aquella estacion, por las ventanas de los wagones, al sentir el ruido que la locomotora produjo al descargar ó limpiar de fondo la caldera. ¿Y cómo no ha de asaltarlos un continuo temor si apenas pasa día que no pueda contar-se algun accidente ó alguna irregularidad?

Por el bien del público, por el crédito de la empresa, y por la reconocida ilustracion de los jefes de este camino, anhelamos que se verifique inmediatamente un arreglo radical en el servicio de esta esplotacion.

PARTE OFICIAL.

8 de Abril. Real orden concediendo autorizacion á D. Enrique Bonnaire, para que dentro del término de 12 meses, ejecute los estudios necesarios para establecer una presa en el rio Guadalete, á las inmediaciones del molino de la Cartuja, provincia de Cadiz, con el fin de surtir de aguas potables á las poblaciones de Jerez de la Frontera, Puerto-Real, La Carraca, Chiclana, San Fernando y Cadiz.

8 de Abril. Real orden autorizando á D. José Nieto, para que en el término de un año ejecute los estudios de un ferro-carril desde Tarrega por Igualada á Martorell.

8 de Abril. Real orden autorizando á D. Juan Barata y Guitart, para que aproveche las aguas del rio Ripollet, como motor de una fábrica de hilados, situada en el término de Castellar, provincia de Barcelona.

15 de Abril. Real orden autorizando á D. José Antonio Gimeno y Olsina, para construir un molino harinero en el término de Fadrell provincia de Castellon y sitio denominado Salto de la Novia, aprovechando las aguas de la acequia de Valero.

15 de Abril. Real orden autorizando á Doña Maria de los Remedios Checa, para que construya un molino harinero y batan en el término de Antequera, provincia de Málaga, aprovechando las aguas del rio Guadalhorce.

15 de Abril. Real orden aprobando ciertas cláusulas adicionales al reglamento de los Sindicatos de 5 de junio de 1849, correspondientes al Canal Imperial de Aragon.

25 de Abril. Real orden aprobando el nuevo trazado del ferro-carril desde Palencia á las inmediaciones de Herrera, que se dirige por los pueblos de Amusco, Fromista y Osorno; debiendo la empresa concesionaria construir este camino desde San Isidro de Dueñas á Palencia y desde las inmediaciones de Herrera á Alar.

SUBASTAS.

25 de Abril. Del acopio, preparacion y colocacion de 6 966 postes necesarios para el establecimiento del telegrafo eléctrico de esta Corte á Almansa. Presupuesto 275 088 rs. vn.

19 de Mayo. De las obras del tramo primero del primer trozo de la carretera trasversal de Jaen á Albacete. Presupuesto 1 757 779 rs. vn.

31 de Mayo. Las obras de la torre y habitaciones de servicio para un faro de quinto orden que ha de establecerse en la Isla Pancha, para señalar la entrada de la ria de Rivadeo. Presupuesto, 47 513 rs. 86 cént.

31 de Mayo. Las obras comprendidas en la 1.ª seccion de la tercera division del proyecto de mejora de la ria de Bilbao, aprobado por real orden de 18 del actual. Presupuesto, 2 593 869 rs.

NOTICIAS VARIAS.

Se han concedido el sueldo y consideraciones de profesor á los dos ayudantes de la escuela especial de Ingenieros de Caminos D. José Cannedo y D. Manuel Riaño, por estar desempeñando de una manera permanente las clases de geometría descriptiva y de geodesia.

El día 29 de abril empezaron los exámenes para el ingreso de la clase de Auxiliares de obras públicas. Componen el tribunal los profesores D. José Almazan, D. Miguel Alcolado y D. Gabriel Rodriguez.

El Gobierno frances acaba de decretar la ejecucion de una red de caminos de hierro en la Argelia. Esta red se compondrá de una línea paralela al mar que unirá á Argel con Oran y Constantina, y de otras líneas que partiendo de los principales puertos, vayan á empalmarse con la primera.

En el desmonte llamado de *Plaine-Cassagne*, del camino de hierro *Grand central* (Francia), se ha verificado un gran desprendimiento que ha ocasionado la muerte de 17 trabajadores, y herido de mas ó menos gravedad á otros tres; de la sumaria que á consecuencia de este suceso se ha formado parece resultar que se habian tomado cuantas precauciones podian exigirse para evitar cualquier accidente.

El gobierno ruso ha concedido las cinco líneas de camino de hierro siguientes: 1.ª línea de Varsovia; 2.ª de Kovno á la frontera prusiana; 3.ª de Moscow á Nigny Novgorod; 4.ª de Moscow á Theodosia; 5.ª de Melo Arcangelsk á Libau. La concesion es por 85 años, con el interés de 5 por ciento garantizado, y el derecho de reversion á los veinte años. Las obras han de terminarse en 10 años.

SUMARIO.

Carta sobre los asfaltos, por M. P. Pichenot.—Comunicaciones interoceánicas por la América central, por M. Augusto Langel. (Continuacion).—Ferro-carril del Mediterráneo.—Parte oficial.—Noticias varias.

REDACCION: Carrera de S. Gerónimo, n.º 22, segundo.

Este periódico sale los días 1.º y 15 de cada mes, acompañado de diez y seis páginas de una interesante coleccion de memorias, y de la parte legislativa correspondiente. El precio de suscripcion es 8 reales al mes en Madrid y 26 por trimestre en provincias. Se suscribe en la redaccion, y en casa de los corresponsales.

MADRID.—1857.

Imprenta de D. José C. de la Peña, Atocha 149.