

que la mitad de la carga bastaría para volar todo el fondo del canal.

Estos trabajos empezaron en 1869 y han experimentado muchos retrasos por las dificultades que presentaba el Congreso para conceder los fondos necesarios.

Además de los indicados trabajos, se han emprendido allí mismo, y bajo igual sistema, otros para volar la llamada Flood Rock donde las excavaciones serán aún mayores que en Hallet's Point. Se ha llegado ya con ellas a una profundidad de 16 metros, no pudiendo precisarse por ahora cuando estarán terminadas.

CH.

Se trata de llevar á cabo en Montreal un puente para cruzar el San Lorenzo, á poca distancia agua abajo del famoso *Puente Victoria*, y que se llamará *Real Alberto*, cuyo objeto será, no sólo el paso de una vía férrea, sino también el de carruajes ordinarios, peatones y un tranvía. Su total longitud será 4.727 metros, distribuidos del modo siguiente: un tramo mariner, que tendrá de luz 180 metros y 40 de altura sobre altas mares, construido en la canal navegable; 5 tramos de 91^m,5 de luz cada uno é igual altura, 4 tramos de 73^m,20 cada uno, y 51 tramos de 61 metros de luz cada uno. A estas longitudes parciales, que suman 4.041^m,30, hay que agregar el espesor de las 60 pilas, el de los estribos y los claros de las avenidas para obtener la total longitud citada. Se halla presupuesto en 800.000 libras esterlinas, que equivalen próximamente á 80 millones de reales, debiéndose empezar las obras en la primavera próxima.

El túnel de San Gotardo. Al final de Noviembre último este gran túnel se hallaba perforado por ambas bocas en una total longitud de 5.422 metros, quedando por perforar 9.791 metros.

De la estadística de los ferro-carriles de los Estados-Unidos correspondiente á 1875 extractamos los siguientes resultados generales:

La longitud total de ferro-carriles en explotación á fines de dicho año era de 71.875 millas, ó sea 115.646 kilómetros, longitud superior á los de toda Europa, que teniendo en cuenta que la población era de 42.229.000 habitantes, y que la extensión superficial de la nación es 2.492.324 millas cuadradas, resulta que á cada milla de vía férrea corresponden 581 habitantes y 34,4 millas cuadradas de superficie.

La totalidad del capital empleado en la red de ferro-carriles era 4.222.026.594 dollars, que da por término medio del coste por cada milla 60.132 dollars, variando dicho coste desde 18.496, que han

costado por término medio los ferro-carriles del Estado de Florida, hasta 101.460, que es el promedio en el Estado de New-Jersey.

El número total de locomotoras en toda la red era 14.522, los carruajes de viajeros ascendían á 12.689, y el número de wagones de mercancías á 351.253.

La recaudación total por el movimiento de viajeros fué de 140.999.058 dollars; por el tráfico de mercancías, 347.013.674 dollars, y por otros conceptos, 30.960.299 dollars, formando un total general de 518.973.031 dollars. Esta suma, dividida por el número de millas en explotación, da una recaudación media por milla de 7.344 dollars, la cual varía entre 18.413 correspondientes al Estado de New-York y 1.486 correspondientes á Florida.

Los gastos de explotación ascendieron á dollars 329.225.274, que representan el 36,6 por 100 de la recaudación, y el beneficio líquido fué 189.747.757 dollars, que es el 36,4 por 100 de aquélla. El promedio del dividendo para los accionistas fué 3,37 por 100 del capital, variando notablemente en los ferro-carriles de los diversos Estados, pues mientras en los de Massachussets, New-Jersey y Pensilvania son respectivamente 7,87, 7,20 y 8,01 por 100, hay Estado cuyos ferro-carriles no producen más que el 0,11 por 100.

Para la mejor inteligencia de estos datos y reducirlos á nuestro sistema métrico, advertiremos que la milla de que se trata tiene 1.609 metros de longitud, la milla cuadrada equivale á 2,59 kilómetros cuadrados, y que la unidad monetaria *dollar* es próximamente igual á nuestro peso fuerte.

NOTICIAS VARIAS.

PERSONAL.

Ingenieros.

Se concede licencia para pasar al servicio de la Empresa del ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia al Ingeniero Jefe de 2.ª clase D. Miguel Martínez Campos.

Ayudantes.

Al ayudante primero, D. Pablo Ruiz, dado de alta en servicio activo y destinado á la provincia de Lugo, se le traslada á la de Orense.

Al id. con licencia ilimitada, D. Francisco Vargas, se le da de alta y se le declara en expectación de destino hasta que ocurra vacante de su clase.

REDACCION Y ADMINISTRACION,

CALLE DE ALCALÁ, NÚMERO 56, CUARTO PRINCIPAL.

MADRID.—1876.

IMPRENTA Y ESTEREOTIPIA DE ARIBAU Y C.ª

(SUCESESORES DE RIVADENEYRA).

IMPRESORES DE CÁMARA DE S. M.,
calle del Duque de Osuna, número 3.