

Director general: Excmo. Sr. Don Gabriel Enriquez Valdés.

Negociado de ferro-carriles.

Jefe: Excmo. Sr. D. Rafael Clemente, Ingeniero Jefe de primera clase, encargado interinamente del despacho de la Direccion general, por enfermedad del Director propietario.

Auxiliares: D. José María de Lara, D. Pedro de Zárraga, D. Rafael Tamarit, D. Eulogio Arnau, D. Ramon Valdés, D. Salvador Barroso y D. Lorenzo Barrios, Ayudante de Obras públicas.

Negociados de Carreteras.

CONSERVACION.—*Jefe,* D. Napoleon R. Vilanova, Ingeniero primero.

Auxiliares: D. Joaquin Ramonet y D. Alejandro Picó, Ayudante tercero de Obras públicas.

CONSTRUCCION.—*Jefe:* D. Ricardo Serantes, Ingeniero Jefe de segunda clase.

Auxiliares: D. José Rodríguez Marín y D. Carlos Casado y Gomez, D. Federico Aragon y Rey y D. Angel Sanabria y Ochoa, Ayudantes de Obras públicas, y D. Ventura María Ferradas, Sobrestante de Obras públicas.

Negociado de Aguas.

Jefe: Sr. D. Pelayo Clairac y Saenz, Ingeniero Jefe de segunda clase.

Auxiliares: D. Aurelio Bentalol y D. Ramon Herrero, Ayudante de Obras públicas.

Negociado de Puertos y Faros.

Jefe: Sr. D. Manuel García Araus, Ingeniero Jefe de primera clase.

Auxiliares: D. Timoteo García del Real, D. Julian Arias de Uz, Ayu-

dante de Obras públicas y D. Eusebio Mandes y Conde, Torrero de Faros.

Negociado del Depósito de planos.

Jefe: D. José Francisco Aharca y Junco, Ingeniero segundo.

Auxiliares: D. Ventura Castelaro y D. Emilio de la Cerda, Delineantes.

Negociado de Estadística de Obras públicas y Construcciones civiles.

Jefe: Sr. D. Juan Melgar.

Auxiliares: D. Emilio Reinoso, D. José Montaves, D. Francisco Diaz y D. Angel del Rio, Ayudante de Obras públicas.

Negociado de Contabilidad.

Jefe: Sr. D. Félix Perez Ruiz.

Auxiliares: D. José Martinez Reig, D. Toribio Martinez y D. Juan Miguel Martinez, Torrero de Faros.

Negociado de personal facultativo y personal de Ferro-carriles.

Jefe: Sr. D. Julian Aguilar.

Auxiliares: D. Luis Calahorra, D. Julio Urbina, D. Arturo Navascués, D. José Pinillos y D. Francisco Gil Florido, Ayudantes de Obras públicas.

Dicen de Cádiz que respetables casas extranjeras están decididas á construir el ferro-carril de la costa, ó sea el del puerto de Santa María á Sanlúcar, por Rota y Chipiona.

El canal de San Petersburgo, en Cronstadt, comienza en la embocadura del Neva, en donde se han practicado grandes depósitos. Su profundidad es de 6^m, 114. El canal, durante 3 kilómetros, sigue la direccion Sur,

tiene diques en el costado del golfo y en parte del lado de las tierras. La amplitud navegable en esta parte es de 140 metros. El canal se acuerda por una curva de gran radio con otra rama que va en línea recta al puerto de Cronstadt, cuya amplitud navegable es de 84 metros, y la distancia entre los piés de los diques 130 metros. En el kilómetro séptimo hay un depósito destinado á recibir todos los productos de exportacion. Entre el undécimo y el duodécimo se ensanCHA el canal para formar otro depósito de 180 metros de ancho y 400 de largo.

A partir del duodécimo hasta el vigésimo octavo, se reduce la anchura del canal á 84 metros y no existen diques en este trayecto. En él alcanza el agua de 12 á 15 piés de profundidad, y se ha admitido que las oleadas no agitarán lo suficiente las capas inferiores del agua para provocar el enarenamiento.

Escriben de Samper de Calanda que las obras del ferro-carril directo de Barcelona á Madrid continúan con mucha actividad en direccion á Puig Morero, en cuyo punto debe establecerse un apeadero. Unos 400 braceros se hallan ocupados en aquel punto y 90 carretas para el transporte de materiales.

Trátase de conducir aguas al lazareto de Gando (Palma de Gran Canaria) para dar rápido impulso á su construccion y dotar de la provision suficiente á este importante establecimiento.

Los faros de Canche y del Touquet

van á ser desde 1.º del próximo Abril transformados en faros eléctricos, cuya luz será visible á la distancia de 19,1 millas.

La memoria del ingeniero jefe del canal navegable de Florida, hace poco aprobada por los directores, calcula en 9.200.000 libras esterlinas el coste de un canal de 137 $\frac{1}{2}$ millas de largo y con anchura suficiente para que puedan pasar á la vez dos vapores de primera clase.

De esta manera no sólo se evitaba la navegacion peligrosa por los estrechos de Florida, donde figuran todos los años pérdidas de consideracion por naufragios, sino que se economizan 412 millas entre Nueva Orleans y Liverpool.

Es probable que en el mes próximo se inaugure la línea férrea de Zeneta á Alicante.

El puente de Orihuela es lo único que falta para que la locomotora recorra todo el trayecto.

Por el Ministerio de Ultramar se ha ordenado al Gobernador general de Filipinas proceda al estudio inmediato de las obras para evitar las inundaciones de las lagunas de Bay, y remita á dicho departamento el proyecto detallado de la draga Priestman.

Se está terminando en Berlin el plano definitivo del canal que ha de unir el Báltico con el mar del Norte.

El canal partirá del Elba, en un punto situado entre Busbutell á Sainte-Margarite, pasará por Rendsburg