

## PUERTO DE LEIXÕES

El puerto artificial de Leixões, actualmente en construcción en la parte Norte de la desembocadura del Duero, cerca de Oporto, se encuentra ya en estado de recibir los buques que por su calado no pueden franquear la barra del Duero, y los que por llegar en marea baja ó á causa de los temporales tienen que permanecer fuera del río.

La entrada del puerto tiene un ancho de 220 metros de Este á Oeste. Los fondos, que son de 22 metros en la entrada, decrecen gradualmente hasta la línea de fondos mínimos de seis metros.

El puerto, formado por dos grandes diques que se encorvan en su extremo, tiene 1.080 metros de ancho y 950 de longitud. El dique del Norte une la costa con los islotes Leixões. La oscilación de la marea es de 3<sup>m</sup>,80 en mareas vivas y 0,70 en las muertas.

### Locomotora de 84 toneladas.

Según la revista *Union des chemins de fer allemands*, los talleres de A. Maffei, de Munich, han construido recientemente una locomotora tender destinada á la línea del Gothardo. La máquina es de cuatro cilindros y seis ejes, con una superficie de caldeo de 158 metros cuadrados y una longitud total de 14 metros. Su peso total en servicio con un repuesto de 12 toneladas de agua y carbón es de 84 toneladas, de las que corresponden 14 á cada eje.

## FERROCARRIL ELÉCTRICO

Se trata de construir en Nápoles un camino de hierro eléctrico, destinado á unir el corso Victor-Emmanuel con las partes centrales de la ciudad.

Este ferrocarril funcionará á una altura de 100 metros sobre la población. Los rails irán apoyados sobre torres de hierro, y los viajeros subirán á las estaciones por medio de ascensores eléctricos. La fuerza motriz será engendrada por un salto de agua del Serreno. Si esta construcción se realiza, será el mayor ferrocarril eléctrico del mundo y rivalizará con el subterráneo de Londres.

## FERROCARRIL MONSTRUO

En la conferencia americana sobre caminos de hierro que se verificó no hace mucho en New-York, brotó el pensamiento de construir un ferrocarril monstruo que, sin duda, sería el más largo del mundo, pues se trata de unir á New-York con Buenos Aires.

De las memorias presentadas hasta ahora resulta, que de los 13.500 kilómetros que debe tener la línea, sólo hay necesidad de construir 4.500, pues el resto está ya en explotación ó en trabajo. Estos 4.500 kilómetros son los comprendidos entre Oaxaca, al Sur de Méjico, y Cuzco, en el Perú.

La línea atravesará Guatemala, San Salvador, pasará por la capital de Nicaragua y por San José de Costa Rica.

La parte que aún no está estudiada es la comprendida entre Panamá y el Perú, la cual pasa por el valle de Cauca y de Quito, baja á la cuenca