

bernador de la Provincia, manifestando el paraje, término Municipal que el terreno corresponda; sus linderos ya topográficos, ó ya de concesiones mineras si existiesen: explicando si este pertenece al Estado, al Municipio ó á particulares, y designando los nombres de éstos.

En dicha solicitud se determinará de un modo claro y preciso el punto que el peticionario elija para que sirva de partida á la concesión á que aspira, indicando puntos fijos, visibles, ciertos, conocidos é inamovibles, á los que aquel se relacione, en distancia y dirección, á ser postales, ó por medio de dos ó mas visuales con auxilio de la brújula.

A la misma solicitud acompañará la designación de las unidades ó pertenencias pedidas, determinando la dirección y forma en que estas hayan de trazarse; así como ya longitud en metros que haya de darse por cada lado, á partir del punto elegido.

10.

Recibida la solicitud en las oficinas del Gobierno de Provincia, se estampará en el acto por el Gobernador, Jefe de la Sección de Fomento, ó funcionario á quien el primero designe, nota marginal y expresiva del día y hora de su presentación, con entrega inmediata del oportuno recibo provisional pasándose á seguida el respectivo asiento duplicado, á un libro, talonario, en que habrá de constar con los mayores detalles posible, la situación, identificación del punto de partida, linderos y copia literal de la designación, entregándose al interesado, en un término que no excederá de cuarenta y ocho horas, el consiguiente talonario, que llevará el número que le corresponda, según el orden de presentación de la solicitud.

A cada una acompañará el peticionario, la cantidad de setenta y cinco pesetas para dietas y gastos de transporte de los Ingenieros, sin perjuicio de aumentar el depósito, si la índole de las operaciones, lo exigiese.

11.

A seguida de hacer la inscripción en el libro, talonario, se publicará la solicitud, por medio de edictos que se fijarán en las tablas de anuncios de la Sección de Fomento de la Capital, en el pueblo á que pertenezca, el distrito Municipal de la mina, y en el Boletín oficial de la Provincia, admitiéndose las oposiciones que se presenten en el término de sesenta días, después del anuncio en el Boletín.

(Se continuará.)

EL TÚNEL DE LA MANCHA.

Una reciente visita de Lord Mairé, de Londres á París, ha vuelto á agitar la cues-

tion del túnel submarino bajo la Mancha entre Douvres y Calais. Parece ser que ha habido una entrevista entre el lord Mairé y el ministro de Obras Públicas de Francia y que se ha concluido una conveniencia entre los gobiernos inglés y francés, que autoriza las experiencias preliminares.

La compañía de dicho túnel se había formado en 1872; los ingenieros eran sir John Hawkshaw, M. J. J. Baulées y M. Thomé de Gamond. Se ha elegido como punto de partida sobre la costa inglesa la bahía de Santa Margarita, distante unos siete kilómetros al Este de Douvres, y sobre la costa francesa, un lugar situado entre Calais y el pueblo de Sangatte. Según las observaciones de M. Hawkshaw, adoptando esta dirección atravesará el túnel en casi toda su longitud una creta inferior muy dura. Esta creta tiene una potencia de 150 metros sobre la línea de altas mareas en ambas costas, y todo induce á creer que continuará la misma bajo el mar y de un lado á otro del estrecho. La profundidad máxima del canal en la línea proyectada es, de 84 metros en el centro y va disminuyendo hacia las costas. El túnel se construirá de manera que nunca haya menos de 60 metros de roca entre su parte superior y el fondo del mar. Este espesor de roca es, ampliamente suficiente para la seguridad y permite construir las salidas de las costas sin necesidad de grandes pendientes.

Los ensayos preliminares han demostrado que la creta es impermeable y que contiene muy pocas bolsas de agua.

El aparato que se piensa emplear para la perforación es el inventado por M. Dickenson Brunton, ensayado ya con éxito en la creta inferior. En dicha máquina se extraen los fragmentos de la roca por medio de una tela sin fin que los descarga en los vagones. Con esta perforación se hace un agujero de 2.170 de diámetro y avanza de 0.30 á 1.000 por hora, de modo que la perforación total pudiera hacerse en dos años empleando una máquina por cada boca.

El capital necesario para empezar la perforación preliminar se evalúa por los Ingenieros en 40 millones de francos y la duración de la operación en cuatro años; sin embargo, según la opinión de personas competentes, con la mitad de tiempo y de capital creese que habrá bastante. La duración del trabajo total se supone de cuatro años y su coste de 100 millones de francos. La ventilación del túnel no presenta grandes dificultades; con máquinas de una fuerza efectiva de 150 caballos se piensa que se podrá dar solución al problema.

Por lo dicho se puede ver que el trabajo en cuestión no tiene nada de impo-

sible como en un principio hubo quien creyera. No es tampoco el túnel submarino de la Mancha un trabajo completamente nuevo. Ya en Brighton ha construido M. John Hawkshaw un túnel de 9.500 metros á muy poca distancia del fondo del mar. Dicho túnel se encuentra en toda su longitud en la creta superior que no es muy compacta; durante su perforación llegaron las filtraciones hasta ser de 45 metros cúbicos por minuto, sin que jamás se suspendiera el trabajo por esta causa.

Lo único que podría frustrar la empresa sería la existencia de hendiduras en la roca de más de 60 metros que comunicaran con el mar; pero es probable que, si semejantes hendiduras han existido alguna vez, se hayan ya rellenado en la larga serie de siglos transcurridos.

El diario oficial de Francia anuncia que se ha organizado una sociedad con capital de dos y medio millones de francos para hacer algunos pozos en la costa francesa. Si el resultado de este trabajo da una idea favorable de la naturaleza del terreno, se organizará otra sociedad con cuatro millones de francos para hacer algunos centenares de metros en galerías horizontales bajo el mar y si también se lleva a término felizmente este ensayo, se constituirá la sociedad que definitivamente haya de llevar á cabo el túnel.

De común acuerdo las dos compañías de los ferro-carriles que terminan en Douvres y la del Norte de Francia han nombrado una comisión presidida por lord Richard Grosvenor y M. Michel Chevalier. Dicha comisión ha dirigido al gobierno francés una demanda de concesión que ha sido enviada al examen de una comisión especial que ha reconocido el Paso de Calais y su dictamen ha sido favorable á esta empresa colosal.

(De El Eco Minero.)

Se nos ha dirigido el siguiente

COMUNICADO.

Lorca 3 de Mayo de 1875.

Sr. Director de EL MINERO DE ALMAGRERA.

Muy Sr. mio: en el número 56 del periódico que V. tan dignamente dirige correspondiente al día 28 de Abril y en su sección titulada «miscelánea» se estampa un suelto que empieza así: *Una rectificación de líneas* y concluye con estas palabras: *para garantizar sus incuestionables derechos*; y como pudiera ser que la operación á que se alude sea la facultativa practicada en las Minas Convento y San Agustín, la Junta Directiva de la primera no puede por menos de rectificar el contenido de ese suelto manifestando:

Primero; que la sociedad Convento de Vergara no trata ni ha tratado nunca de perturbar á sus colindantes con exigencias injustas.

Segundo; que en la cuestión de líneas que sostiene con la San Agustín, no hace sino