

ALTURA de los focos luminosos sobre el ni- vel del mar en metros.	ÁNGULO de depresion del horizonte y de incli- nacion de los paneles lenticulares en minutos y segundos.	ELEVACION que puede darse al centro lumi- noso de los aparatos de			SALIDA de la parte superior y retirada de la inferior en los paneles lenticu- lares.		CANTIDAD que debe quitarse a la base ó añadirse á la parte superior de cada mitad de los paneles lenticulares.			
		1er. órden	2.º órden	3er. órden	1er. órden	2.º órden.	1er. órden.		2.º órden.	
							8 lentes	16 lentes.	8 lentes.	16 lentes.
b C=Fig. 2.º	A'c A=d c f. Fig. 2.º	a b—Fig. 2.º=En milimetros.			fd=e g—Fig. 2.º milimetros.		e g=f d Fig. 3.º milimetros.			
50	12'—58"	5.55	2.58	1.84	1.84	1.47	0,76	0.37	0.61	0.59
60	15—50	5.86	2.82	2. "	2. "	1.60	0,85	0.40	0.67	0.45
70	14—57	4.17	5.04	2.17	2.17	1.74	0,91	0.45	0.75	0.47
80	15—59	4.46	5.25	2.52	2.52	1.86	0,96	0.46	0.78	9.5J
90	16—57	4.75	5.45	4.46	2.46	1.97	1.02	0.49	0.85	0.55
100	17—52	4.99	5.64	2.59	2.59	2.07	1.07	0.51	0.87	0.56
120	19—34	5.46	5.98	2.84	2.84	2.27	1.18	0.54	0.91	0.59
140	21—9	5.91	4.51	5.07	5.07	2.46	1.27	0.60	1.05	0.67
160	22—56	6.51	4.61	5.28	5.28	2.62	1.56	0.65	1.10	0.71
180	25—58	6.69	4.88	5.48	5.48	2.78	1.44	0.69	1.17	0.75
200	25—16	7.06	5.15	5.67	5.67	2.94	1.52	0.72	1.25	0.79
220	26—30	7.40	5.40	5.85	5.85	3.08	1.60	0.74	1.26	0.81
240	27—41	7.75	5.64	4.02	4.02	5.22	1.66	0.79	1.55	0.85
260	28—49	8.05	5.88	4.19	4.19	5.55	1,74	0.85	1.41	0.91
280	29—54	8.55	6.10	4.54	4.54	5.47	1.80	0.86	1.46	0.95
300	50—57	8.64	6.51	4.49	4.49	5.59	1.86	0.89	1.50	0.97
520	51—58	8.93	6.52	4.64	4.64	5.71	1.92	0.92	1.54	1.09
540	52—57	9.20	6.72	4.78	4.78	5.82	1.98	0.96	1.59	1.04
560	55—54	9.47	6.91	4.92	4.92	5.94	2,04	0.98	1.65	1.07
580	54—50	9.75	7.10	5.06	5.06	4.05	2,10	1.00	1.68	1.09
400	55—44	9.96	7.27	5.18	5.18	4.14	2,15	1.02	1.74	1,12

A. MAYO.

FERRO-CARRIL DE CASTILLEJO A TOLEDO.

ESTACION DE TOLEDO.

Al hacer la ligera reseña de esta línea, que insertamos en nuestro número 1.º del presente año, prometimos ocuparnos mas adelante de sus dos obras mas importantes, cuales eran el puente de Algodor y la estacion de Toledo.—Habiéndonos ya ocupado de aquel, réstanos solo describir esta, á cuyo efecto acompaña-mos hoy la lámina núm. 95, en la cual se pre-sentan las dos fachadas principales del edificio, una seccion transversal y sus plantas, y de su distribucion podrá formarse cabal idea con la esplicacion que sigue.

Planta baja.

- 1 Vestibulo.
- 2 Pasillo de salida de los viajeros de llegada.
- 5 Porteria.
- 4.4 Entrada á las salas de descanso.
- 5 Sala de primera clase.
- 6 Sala de segunda id.
- 7 Sala de tercera id.
- 8 Despacho de billetes.
- 9 Escusados.
- 10 Sala de entrega de equipajes de los que parten.
- 11 Id. id. id. de los que llegan.
- 12 Oficina de factores y conductores.
- 13 Cuarto del farolero.

- 44 Antesala comun á todas las oficinas.
- 45 Despacho del Jefe de Estacion.
- 46 Idem del Jefe de Esplotacion.
- 47 Idem del Ingeniero de la via.
- 48 Telégrafo.
- 49 Alcoba del telegrafista.
- 20 Escalera.

Planta principal.

- 1 Escalera.
- 2 Antesala.
- 3 Escusado.
- 4.4.4.4.4 Habitación del Jefe de Estacion.
- 5.5.5.5.5 Idem del Administrador del almacén.

E. PAGE.

ESTACIONES DE TERCER ORDEN.

Acompañamos á este número la lámina 96 que representa el modelo de estaciones de esta clase, adoptado en la línea de Zaragoza á Alsásua, y sobre su distribucion y construccion vamos á dar algunos muy ligeros detalles.

Consta el edificio de dos plantas: la baja destinada en su mayor parte al servicio del público, y la principal que se dedica á habitaciones. En la primera se establece un vestibulo, en el cual se halla á la izquierda el despacho de billetes, á la derecha el de equipajes, y en el centro la sala de viajeros. Inmediato al despacho del Jefe de la Estacion se encuentra la oficina del telégrafo, con su alcoba para el empleado de guardia, y en los extremos de esta planta, dos habitaciones para los dos guarda-agujas, para cada uno la de su respectivo lado. Hay ademas en la estremidad de la derecha, una habitacion pequena pero independiente, con puerta al andén, que deberá destinarse para depósito de aceite y grasa, y de los efectos indispensables en toda estacion y de consumo diario.

En el piso principal hay tres habitaciones completas: la de la derecha para el Jefe, y las

del centro é izquierda, cada una para un telegrafista.

Los comunes para el público se establecerán en edificio separado, por considerarlo asi mas conveniente.

La construccion del edificio que nos ocupa es sencilla, y su ornato el que se desprende de su forma y de la distribucion de las diferentes clases de materiales, que en él se emplean, habiéndose suprimido en el exterior toda clase de guarnecidos, por considerarlos de costosa conservacion. Asi que se ejecutarán de silleria los zócalos, imposta y coronacion, las repisas de las ventanas y los peldaños de las puertas, y el resto de los muros será de sillarejos ó ladrillo al descubierto.

La armadura del tejado es muy sencilla: se compone de seis formas, y cada una de dos pares, un tirante y un puente de 0^m,17 por 0^m,12 de escuadria; las correas tienen 0^m,07 por 0^m,12, y los contra pares 0^m,06 por 0^m,08. Sobre ellos va la tabla, y sobre esta la cubierta propiamente dicha en la cual se emplearán pizarras inglesas, de las llamadas *duquesas* superiores, que tienen próximamente 0^m,60 de largo por 0^m,50 de ancho.

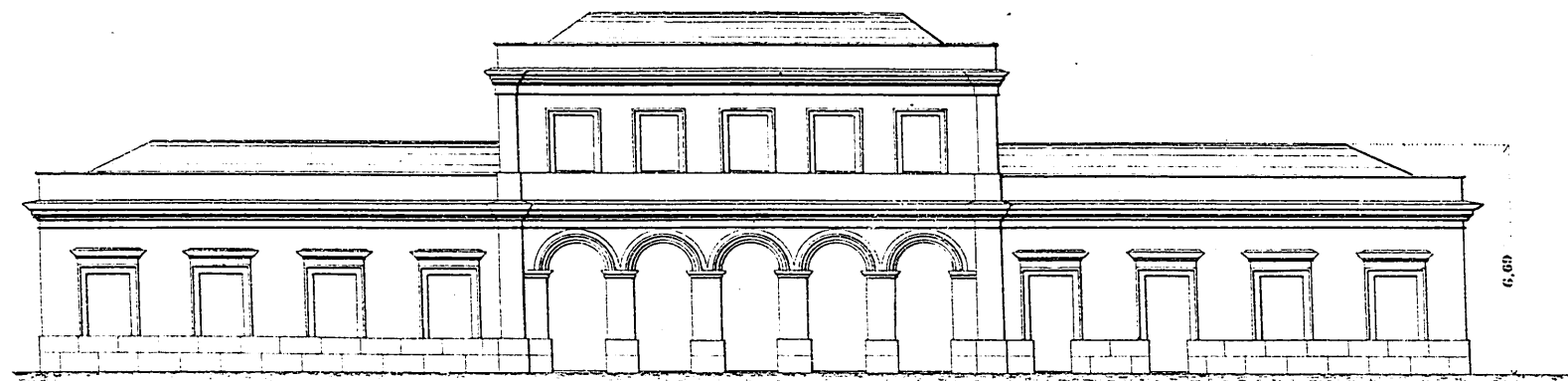
Los detalles de construccion de la parte interior, son los mismos de un edificio ordinario, sin que merezcan mencionarse á no ser el haber preferido para los suelos el empleo de tablas de roble, por las grandes ventajas de estos pisos comparados con los de baldosas.

CARRETERA DE LÉRIDA Á SEO DE URGEL Y PUIGCERDÁ.

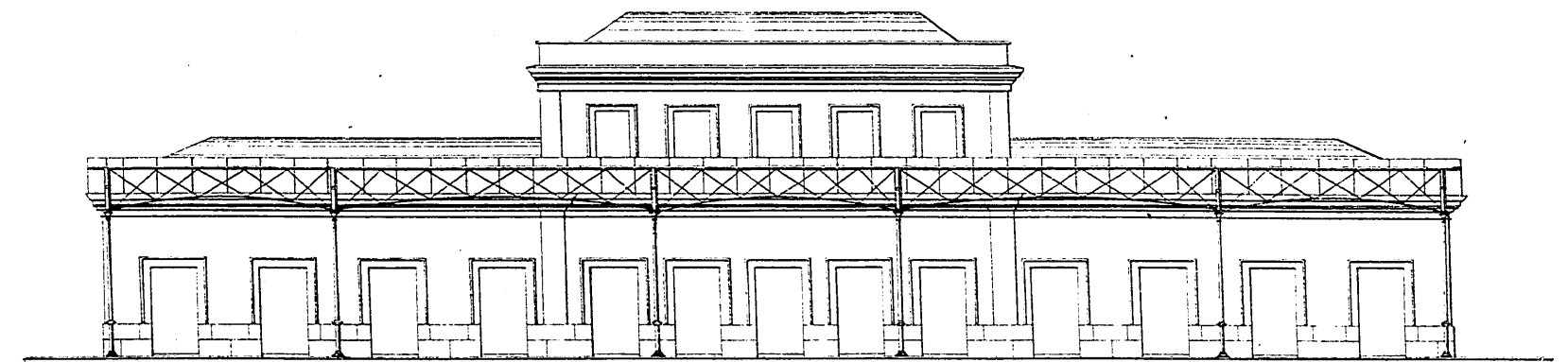
El Ingeniero jefe de la provincia de Lérida está haciendo el estudio del proyecto de la carretera de Lérida á la Seo de Urgel y Puigcerdá en la parte comprendida entre Balaguer y el último de los pueblos antes citados, pues hasta la referida villa de Balaguer se halla ya construida dicha via de comunicacion. Esta línea atraviesa una gran estension de la provincia, recorriendo uno de sus valles mas importantes, al mismo tiempo que mas quebrado y difícil:

ESTACION DE TOLEDO.

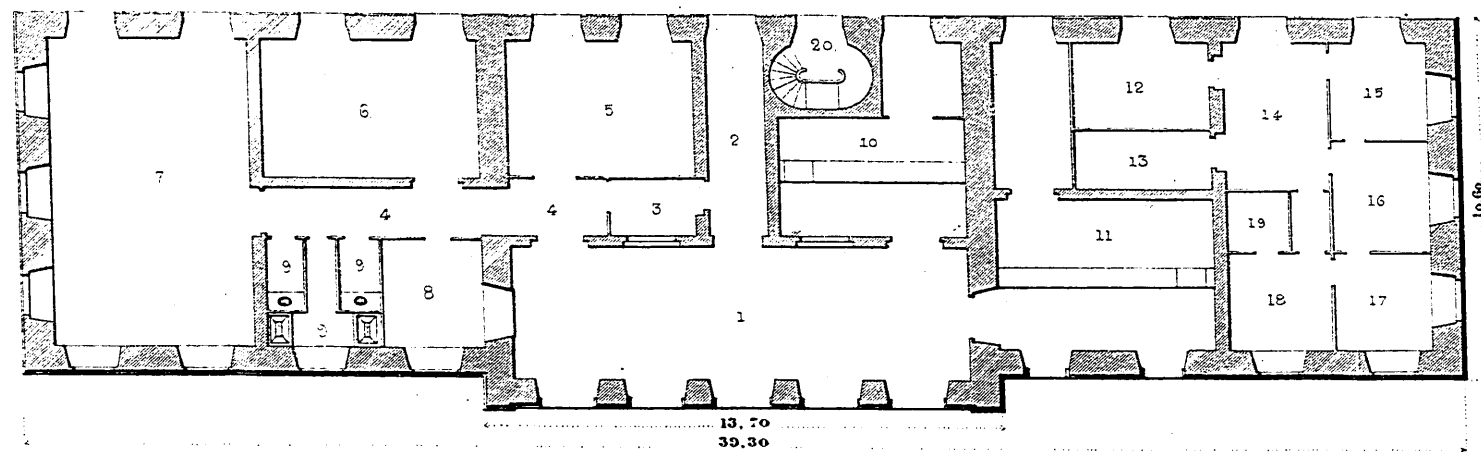
Fachada principal



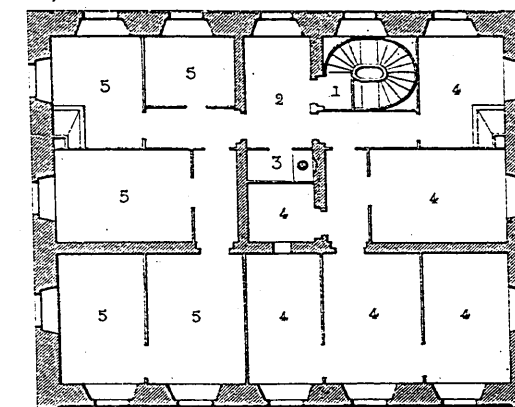
Fachada á la vía



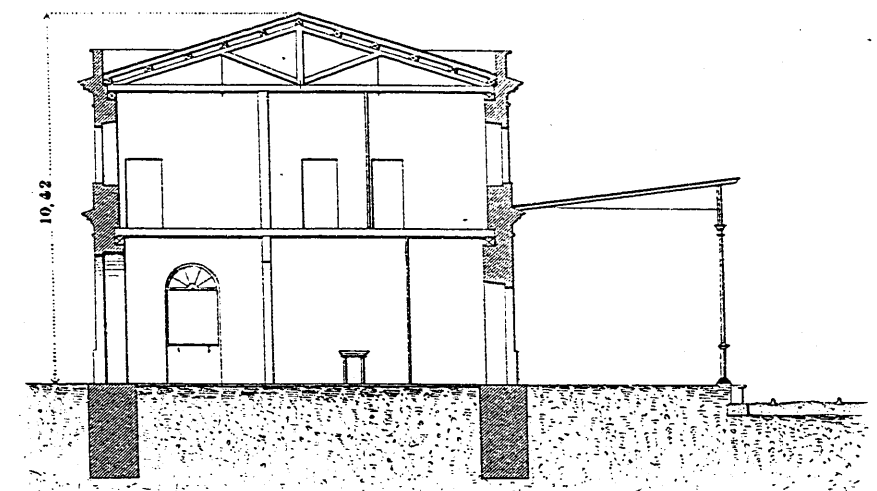
Planta baja



Planta principal



Seccion transversal

Escala de $\frac{1}{200}$

Metros