

- 14 Antesala comun á todas las oficinas.
- 15 Despacho del Jefe de Estacion.
- 16 Idem del Jefe de Esplotacion.
- 17 Idem del Ingeniero de la via.
- 18 Telégrafo.
- 19 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 además en la estremidad de la derecha, una habitacion pequeña 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 así 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. Así 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:

siempre hemos considerado necesaria la construcción de esta carretera, de la cual decíamos en la serie de artículos que en el tomo de la REVISTA correspondiente al año 1856 publicamos sobre el plan general de carreteras de Cataluña, « Esta carretera es necesaria no solo para poner en comunicación los diversos pueblos de la cuenca del Segre entre sí, con la capital de su provincia y con la parte baja del país, por la importancia, particular situación y condiciones de la plaza de Seo de Urgel, para hacer desaparecer el aislamiento en que se halla una comarca tan notable y de tanto porvenir como la Cerdania, sino para poner en comunicación directa la provincia de Lérida y gran parte de Aragón con Francia, por la carretera recientemente concluida que parte de Bourg-Madame y subiendo al puerto de la Percha toma en el castillo de Montlouis el valle del Tet para ir por Prades á Perpiñan, y de cuya carretera salen otros ramales que conducen al interior del vecino imperio por Tarascon y Quillan.»

Todos los pueblos del valle del Segre han sentido siempre la necesidad de esta vía de comunicación, sin la cual viven completamente aislados, habiéndose de proveer con dificultades, y á precios muy subidos, de ciertos artículos que han de importar del litoral ó de otras provincias; y sin que tampoco les sea posible extraer con buenas condiciones los productos del país. Durante mucho tiempo creyeron en la inmediata construcción de esta carretera, puesto que formaba parte del sistema general de comunicaciones ordinarias de Cataluña, aprobado por el Gobierno en 29 de setiembre de 1848; pero reducida la ejecución de esta línea á la sección de Lérida á Balaguer, y paralizadas después, en 1856, todas las obras de las carreteras provinciales del antiguo Principado por la supresión de los arbitrios especiales con que se costeaban, perdió el país la esperanza de ver realizada esta carretera, al menos por los medios con que hasta entonces había contado. Pero la necesidad cada día mas apremiante de la apertura de una vía de comunicación que saque del aislamiento en que

viven á los pueblos del valle del Segre, hizo que se agitase de nuevo la cuestión de la inmediata construcción. Naturalmente la ciudad de la Seo de Urgel, capital de un obispado, cabeza de partido judicial y de vecindario algun tanto crecido, sufriendo en mayor grado los perjuicios de la completa incomunicación en que se encuentra, habia de gestionar con mas actividad para lograr del Gobierno el estudio del proyecto, y la construcción de la carretera del valle del Segre: á este efecto, á fines del año próximo pasado, el celoso Ayuntamiento de la referida ciudad de la Seo de Urgel, elevó á S. M. una razonada esposición, en la cual demostrando la necesidad de la construcción de dicha carretera, que ha sido considerada como una de las mas principales de la provincia por todas las Autoridades, Corporaciones y funcionarios llamados á la gestión de este ramo importante del servicio público, y haciendo patente la sobrada razón con que los pueblos de la cuenca del Segre anhelan la realización de esta obra, solicitaba que se decretase el estudio y la clasificación de la carretera en cuestión, para proceder á su inmediata construcción con arreglo á la legislación vigente.

Al propio tiempo una persona de la Seo de Urgel tan respetable por su dignidad y por el ministerio que ejerce, como amante decidido é ilustrado de las mejoras de que es susceptible, y que con justicia reclama aquel país, publicó un folleto en que demostraba bajo todos los puntos de vista que puede ofrecer la cuestión; la imperiosa necesidad de que se enlace la cuenca del Segre con el resto del país del cual se halla completamente separada por la falta absoluta de toda clase de comunicaciones regulares; hacia ver la posibilidad y condiciones generales de la construcción de la carretera que los pueblos de aquel valle desean hacer tanto tiempo, discutía las direcciones que para ella podían adoptarse, segun fuera el objeto que dominase en su trazado, ó las condiciones que ofreciera la disposición topográfica de aquellas comarcas, siempre escabrosa y difícil; y por último presentaba este escrito una idea de las ventajas que de la construcción de la carre-

tera reportaria la cuenca del Segre, el resto de la provincia de Lérida y gran parte de algunas de sus limitrofes.

El resultado de estos trabajos y gestiones fué que el Gobierno reconociendo la justicia de las reclamaciones de aquel pais y la conveniencia y necesidad de la construccion de la carretera del valle del Segre, que como hemos dicho ya en otra ocasion habia acordado ejecutar, dispuso que el Ingeniero de la provincia de Lérida procediese á verificar los estudios necesarios para presentar el ante-proyecto de la linea comprendida entre Balaguer y Puigcerdá pasando por la Seo de Urgel. El Ingeniero Jefe de aquella provincia, á pesar de no tener subalterno alguno, y de contar con muy escaso personal auxiliar, emprendió inmediatamente este estudio, que lleva ya muy adelantado, y del cual contamos ocuparnos con alguna detencion mas adelante. El ayuntamiento y los vecinos en general de la Seo de Urgel, para los cuales es tan necesaria la carretera, y para cuyo logro han hecho cuanto les ha sido posible, han querido dar una prueba ostensible de su satisfaccion al ver que se cumple su justo anhelo, al mismo tiempo que ofrecer una demostracion de sus simpatias y consideracion al Ingeniero á quien el Gobierno ha encargado el estudio de la carretera. A este efecto, y aprovechando el paso del referido Ingeniero por aquella ciudad para continuar sus reconocimientos y operaciones hasta Puigcerdá, el ayuntamiento celebró una reunion en las Casas Consistoriales á la cual invitó á mas de 60 personas de las mas notables de la poblacion, incluidas las autoridades civiles y militares, y á la cual concurrió ademas el Ilmo. Obispo de la diócesis: esta reunion tuvo por objeto obsequiar con un refresco al referido Ingeniero y á los individuos del personal auxiliar que forman la comision del estudio de la carretera en cuestion. hubo en esta fiesta, que lo fué en realidad para la Seo de Urgel, la alegría y el entusiasmo que es tan natural en un pueblo importante, que se encuentra enclavado entre las derivaciones importantes del Pirineo, que se separan comple-

tamente del resto del pais, y que ve llegar el dia de ponerse en comunicacion con las demas comarcas, de poder dar desarrollo á su actividad, y satisfaccion á las necesidades del bienestar general. Concluida la reunion el ayuntamiento y las demas personas invitadas precedidas de la música, que animó la fiesta, acompañaron primero al Sr. Obispo á su palacio, y despues al Ingeniero y á sus subalternos á su posada, separándose animados de un solo y vehemente deseo, el de celebrar con mas brillo y entusiasmo, si cabe, la inauguracion de los trabajos primeros, y la conclusion despues de la carretera, que tan importante es para los pueblos del valle del Segre.

ENSANCHE DE MADRID.

Madrid es uno de los pueblos que en proporcion á su vecindario, tiene destinado menor superficie en su recinto interior á paseos, plazas y otros desahogos tan necesarios para el movimiento y el tráfico como para ornato y salubridad; el aumento rápido de su poblacion y la circunstancia de no existir mas que un solo centro donde se aglomeran los habitantes, da lugar á que la construccion no se estienda por sus extremos en sentido horizontal, sino que se mantenga en un mismo punto elevando sin cesar el número de pisos de los edificios, haciéndolos cada vez mas estrechos, incómodos é insalubres. Para remediar estos inconvenientes, y teniendo en cuenta las grandes mejoras que deben plantearse en la capital de la Monarquia, para ponerla al nivel de las demas de Europa, y sobre todo las nuevas necesidades creadas por los adelantamientos del siglo, S. M. la Reina ordenó por Real decreto de 8 de abril de 1857 la formacion de un proyecto de ensanche de esta capital, que encargado por Real orden de 18 de mayo siguiente al Inspector de distrito del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos don Carlos María de Castro, ha sido completamente estudiado y presentado para su aprobacion y del cual nos proponemos dar una idea á nues-