

Clima.—La estacion seca empieza en Nicaragua á fin de Noviembre y dura hasta fines de Mayo ó primeros de Junio, comprendiendo la húmeda los demas meses.

El agua llovida anualmente se ha apreciado por la Comision exploradora en 1^m,22 de altura.

Sobre la costa del Atlántico llueve á menudo durante la estacion seca, y en Greeytown raro es el dia sin lluvia en esta estacion; pero á medida que se asciende el valle, las lluvias son ménos frecuentes; sobre la orilla O. del lago no tienen lugar jamas en la estacion seca.

Por tales condiciones, la humedad es en la costa del Atlántico, particularmente en las tierras bajas y pantanosas próximas á Greeytown, tanta, que las fiebres son muy frecuentes y se adquieren con facilidad, pero rara vez llegan á ser perniciosas, gracias, sin duda, á las brisas frescas del NE., que soplan casi sin interrupcion durante diez meses del año próximamente. Estas brisas, extendiéndose por el valle del San Juan, arrastran los miasmas que produce la vegetacion tropical; una vez fuera de la region baja, á partir de la desembocadura del San Carlos, el país es mucho más sano, el calor es soportable siempre á la sombra, y las noches son agradables.

Llegando á la orilla O. del lago, se entra en una region en que la salubridad es excepcional; el termómetro rara vez pasa de los 28°, y por lo regular se mantiene en los 22° centígrados.

En este sentido, y bajo el punto de vista de los recursos locales, la ejecucion de los trabajos en esta region encontraria grandes facilidades.

(Se continuará.)

FERRO-CARRIL DIRECTO DE MADRID A CIUDAD-REAL.

(Continuacion.)

Consignaciones.—A la sala de despacho de equipajes seguirá una de 5 metros de ancho por 12 de longitud, destinada á almacenar las mercancías en gran velocidad, y los equipajes que los viajeros quieran dejar consignados en la estacion. Esta sala tendrá una puerta sobre el andén, y otra comunicando, como queda dicho más arriba, con la parte del despacho de equipajes afectada al personal de la Compañía.

Almacen de bultos extraviados.—Esta dependencia de la Estacion tendrá las mismas dimensiones que la precedente; comunicará con el andén, por una puerta de 3 metros; su proximidad á la sala de

despacho de equipajes es conveniente, por ser de ella de donde vendrán la mayor parte de los bultos que se hayan de almacenar. La hemos separado de la sala de consignaciones, porque ésta debe estar á disposicion del factor, que á menudo tendrá que entrar y sacar bultos, mientras que los bultos extraviados estarán colocados bajo la responsabilidad del Jefe y no se entregarán sino con ciertas formalidades; deben, pues, estar en un local completamente cerrado.

Todo alrededor de las paredes de esta sala se colocarán estanterías para facilitar á la par el almacenaje y la buena conservacion de los objetos.

Oficinas diversas.—Las dependencias descritas hasta ahora ocupan en la nave lateral de llegada 15 crujiás; para llegar al extremo lado de Madrid de dicha nave, quedan 5 crujiás que miden una superficie de 15 metros por 12, ó sean 180 metros superficiales, los que se destinarán á oficinas, sea de inspeccion, reclamacion, movimiento, etc.; no podemos precisar desde luégo el destino de este local, pues las necesidades del servicio serán las que más adelante decidirán de su empleo.

Cochera de carruajes.—Después de instaladas en la nave del lado de la llegada, las diferentes dependencias que acabamos de describir, las cuales llenan sobradamente las necesidades de la explotacion, queda un sobrante de superficie cubierta, que mide 85 metros de longitud por 12 de ancho, ó sea 1.020 metros cuadrados. En este espacioso local se ha proyectado establecer la cochera de carruajes, dándole entrada por el frente, lado de Ciudad-Real.

Esta cochera tendrá 5 vías paralelas que se prolongarán hasta empalmar por medio de agujas con las vías del depósito, lo que permitirá sacar de una vez y con máquina todos los coches situados en una de ellas, y repitiendo una sencilla maniobra, todos los de la cochera, formándose así en pocos instantes un tren completo. Para los casos en que sólo haya que sacar un corto número de vehículos para traerlos á un tren en formacion, esta maniobra se hará con rapidez por medio de una batería de placas que se colocará delante del frente de entrada del edificio; cuya batería pondrá en comunicacion todas las vías, tanto del servicio de viajeros como las de mercancías.

En las tres vías de esta cochera se podrán colocar 36 vehículos, lo que será suficiente para el servicio actual, sobre todo si se tiene en cuenta que en las tres vías de la nave principal se podrán te-

ner á cubierto 60 vehículos, contando que se deje sobre cada vía en el sitio de las placas giratorias del centro de esta nave el hueco de dos wagones libre para hacer las maniobras de las mismas.

NAVE LATERAL.

Lado de la salida.—Las dependencias necesarias para la salida de viajeros son más numerosas que las de la llegada, y dan lugar á una distribución muy distinta: el servicio que en ellas se efectúa es más complicado; el viajero permanece más tiempo en contacto con el personal; en los casos de aglomeración de aquéllos hay medidas rápidas que tomar; las reclamaciones son frecuentes, y las molestias para los viajeros y perjuicios para las Compañías son graves, si el servicio no se hace de una manera desahogada y con suma rapidez. En esta parte del edificio es donde se deben por consiguiente establecer las oficinas de Inspección, Jefe y Subjefe de Estación, telégrafo, servicio medicinal, fonda, etc.

La disposición que se propone, teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, es la siguiente:

Vestíbulo.—Indudablemente el local donde más servicio hay en una estación de cabeza de línea, y el de mayor importancia, es el vestíbulo. En él esperan los viajeros que se abra el despacho de billetes; en él se reúne mayor número de individuos que los que van á salir por los trenes, á consecuencia de los que vienen á despedir á los viajeros, cruzan este local los equipajes, se facturan, pesan, se expenden los billetes, etc.; es, pues, indispensable, que sus dimensiones sean tales, que todas estas operaciones se hagan sin molestia, barullo, ni entorpecimiento de ningún género: así es que no hemos titubeado en formar de este local un cuerpo especial, que, á pesar de estar ligado con los demás, presenta dimensiones distintas en su anchura y elevación.

El vestíbulo de la Estación proyectada medirá 40 metros de longitud por 18^m,23 de ancho, y una altura debajo del caballete de la armadura de 16^m,50 y 12 metros al arranque de los cuchillos; alturas necesarias para una buena ventilación y exigidas por la estética, para no tener un edificio cuyo aspecto hubiera sido sumamente aplastado si se hubiese colocado la armadura á la misma altura que la de las naves laterales.

La superficie total del vestíbulo será, pues, de 750^m², de los cuales 522 destinados á los viajeros,

y los 208 restantes á los agentes de la Compañía. Estas dos partes en que se divide el vestíbulo estarán separadas por un mostrador de un metro de ancho, destinado á depositar los equipajes ántes de ser facturados.

Antes de describir más detalladamente la disposición del vestíbulo, compararemos, para demostrar su suficiencia, la superficie adoptada con los vestíbulos de otras estaciones importantes.

NOMBRE DE LAS ESTACIONES.	SUPERFICIE del vestíbulo.	DIFERENCIA con el vestíbulo proyectado.		OBSERVACIONES.
		En +.	En -.	
Lisbon.—Norte y Este...	402 m ²	328 m ²	»	Este está dividido en dos cuerpos.
Turin.....	731	»	1 m ²	
Alicante.....	765	»	35	
Bruselas.—Sur.....	208	512	»	
Bruselas.—Norte.....	720	10	»	

Estas cifras nos parecen suficientes para justificar las dimensiones adoptadas.

Despacho de billetes.—Habiendo observado á menudo que en la distribución de billetes se producen en ciertos momentos aglomeración de viajeros y conflictos entre ellos, debido á que un mismo empleado no puede despacharlos con la rapidez que es de desear, se han proyectado para la Estación de la línea directa dos despachos: el uno, situado á la derecha, para los viajeros de primera y segunda clase, y el de la izquierda, para los de tercera. Como esta última es, ella sola, tan numerosa como las otras dos, se halla de esta manera la expedición de billetes repartida aproximadamente por mitad entre los dos despachos. Estos están completamente aislados del vestíbulo,

y sólo comunican con él por una ventanilla situada cerca del pasillo, que conduce á las respectivas salas de descanso.

Despacho ó factoría de equipajes.— El despacho de equipajes estará situado en el eje transversal del vestibulo, á 11 metros del muro de fachada; medirá 4 metros de largo por otros 4 de ancho, de suerte que este despacho dividirá el mostrador en dos trozos de 20 metros, cada uno en la parte de frente á los viajeros; su forma será exagonal, situándose las ventanillas en las caras oblicuas con respecto al eje. Para acelerar las operaciones de la facturación habrá dos agentes que atenderán, el uno á un lado del mostrador, y el otro al lado opuesto.

Esta disposición permitirá, no sólo acelerar la facturación, sino también despachar á la vez, sin que se confundan los equipajes destinados á dos trenes diferentes que hayan de salir próximamente á un mismo tiempo.

El despacho de los factores se construirá de madera con tableros y molduras de una forma elegante, cuyo dibujo se presentará en tiempo oportuno.

Se han proyectado los mostradores en forma de arco, para aumentar un poco su desarrollo y dejar á los empleados un poco más de espacio.

El solado de todo este vestibulo será de madera fuerte, con objeto de evitar los inconvenientes del asfalto y los de las baldosas, que no resistirían á los golpes que recibirán de los equipajes que se descarguen.

En toda la longitud del vestibulo habrá al exterior, cubriendo la acera, una marquesina para abrigar á los viajeros contra la intemperie al apearse de los coches. Esta marquesina, como la del cuerpo, destinada á la llegada, medirá todo el ancho de la citada acera, es decir, que tendrá 4^m,00 de vuelo.

Salas de descanso.— Las salas de descanso se hallan situadas: las de 1.^a y 2.^a clase, á la derecha del vestibulo, en la nave pequeña, y la de 5.^a, á la izquierda, es decir, del mismo lado en el cual está situado el respectivo despacho de billetes.

Sala de espera de 1.^a clase.— Esta sala medirá 10^m,00 de largo por 9^m,00 de ancho, ó sean 90 metros superficiales; tiene dos puertas de 6^m,00 al andén, y comunica con el vestibulo por medio de un pasillo de 5^m,00 de ancho.

Esta sala será provista de una gran chimenea, y

será decorada del modo más conveniente. Su superficie es superior á la de la estación de Lisboa, y á la del Este de Francia, en París.

Sala de espera de 2.^a clase.— Esta sala comunica con el vestibulo por el mismo pasillo que la de 1.^a clase; su puerta de entrada limita dicho pasillo; medirá 15^m,00 de largo por el ancho total de la nave, que es de 12^m,00; tendrá tres puertas al andén y tres ventanas del lado del patio. Su superficie es exagerada, pero en ciertos casos conviene tener mucho espacio; no la hemos reducido en esta previsión. Se construirá también en ésta una chimenea.

Estas dos salas tendrán un cielo raso á la altura del arranque de los cuchillos, es decir, á 6^m,30 de altura sobre el piso.

Sala de espera de 5.^a clase.— Esta sala, situada del lado opuesto á las anteriores, vendrá á caer enfrente de los vehículos de la clase correspondiente, que se colocan, por lo general, al frente del tren; comunica con el andén por tres puertas de 5^m,00; del lado del patio estará cerrada, así como el pasillo, por ventanas; mide una longitud de 15^m,00 por 12^m, ó sea una superficie de 180^m²; está separada del vestibulo por un pasillo de 10^m,00 de largo. Esta sala no llevará cielo raso y si estarán las armaduras de hierro bien pintadas, y la tabla que cubrirá el techo estará bien ensamblada con molduras, pintada también con esmero. Se colocará un calorífero en esta dependencia.

Entre esta sala y el vestibulo hay tres habitaciones, el despacho de billetes y una oficina para factores ó subjefe de estación. Estos despachos tendrán comunicación, por medio de una puerta vidriera, con el vestibulo para facilitar la vigilancia de los agentes encargados de la facturación.

La tercera habitación es un cuarto para consignaciones. Esta dependencia podrá en su día suprimirse, y agregar los 45 metros superficiales que mide á la sala de descanso, si llega ésta á ser insuficiente.

Salon Real.— Después de la sala de descanso de 2.^a clase y del lado de Madrid, se han destinado dos crujías de 120 metros superficiales para establecer habitaciones reservadas para S. M. el Rey; éstas se componen de una antecámara de 5^m,00 de ancho por 6^m,00 de largo, de un salon de 60 metros cuadrados con dos puertas al andén, y detrás de éste, en la crujía que sigue á la antecámara, un comedor ó gabinete reservado que podrá, en caso necesario, comunicar con la fonda. Estas

tres piezas, convenientemente amuebladas y decoradas, nos parecen reunir toda la comodidad apetecible. La entrada será completamente independiente del resto de la estación; se verificará por la antecámara, para la cual se construirá frente á la puerta de ésta, que da al patio, una marquesina bastante larga para cubrir completamente el carruaje que traiga las personas Reales.

Al ejecutar las obras de esta parte de la estación, se someterán á la aprobación de la Superioridad el plan de decorado y mobiliario.

Fonda y sus dependencias.—A continuación del salón regio, al extremo de la nave de la derecha, estará situada la fonda; ésta medirá 15^m,00 de largo por 12^m,00 de ancho. Del lado de la vía sólo tendrá una puerta de comunicación con el andén, y otra del lado opuesto para comunicación con el patio.

La decoración de esta sala será adecuada al objeto que ha de llenar; el cielo raso será artesonado.

La última crujía, lado de Madrid, se destinará á cocina y despensa. Estas dos dependencias, que medirán 60 metros superficiales, se ventilarán convenientemente de manera á evitar malos olores ó molestia para los viajeros. Se incomunicarán por completo con el andén.

Retretes.—A continuación de la sala de espera de 3.^a clase se han reservado dos crujías para retretes, una para señoras y otra para caballeros. En el primero se ha proyectado un cuarto para vivienda de la mujer encargada de la custodia y aseo de los gabinetes de señoras.

Oficinas y varios.—Hasta aquí todas las dependencias que hemos enumerado corresponden al público; réstanos, para terminar la descripción del edificio de viajeros de la estación de Madrid, indicar los diferentes locales que se destinan al personal de la explotación.

(Se continuará.)

PARTE OFICIAL.

28 de Octubre (Gaceta del 5 de Noviembre).—HACIENDA.—Real decreto transfiriendo varias partidas en el presupuesto de gastos del Ministerio de Fomento correspondiente al año económico de 1878-79.

7 de Noviembre (Gaceta del 9).—FOMENTO.—Real decreto aprobando un plan de carreteras provinciales, para la de Córdoba.

7 de Noviembre (Gaceta del 9).—FOMENTO.—Real decreto autorizando á la Empresa de los muelles y

terrenos de Maliaño, en el puerto de Santander, para construir una dársena.

14 de Octubre (Gaceta del 13 de Noviembre).—HACIENDA.—Real orden fijando la fecha de la caducidad del plazo de la franquicia de los derechos de Aduanas correspondientes al material destinado á los ferro-carriles.

DIRECCION GENERAL

DE OBRAS PÚBLICAS, COMERCIO Y MINAS.

Ferro-carriles.

27 de Octubre (Gaceta del 7 de Noviembre).—Autorizando á D. Santos Acin, gerente de la empresa *Gorria, Acin y Rallo*, para que en el término de un año pueda verificar los estudios de un ferro-carril que, partiendo en el término de Alcañiz, en la línea de Zaragoza á Gargallo, termine en Caspe, y otro que, partiendo en el término de Alcañil, en la línea de Zaragoza á Gargallo, enlace en Tortosa con la de Valencia á Tortosa, y termine en San Cárlos de la Rápita.

Idem id.—Autorizando á D. Enrique Rallo y Campuzano, en nombre de la empresa *Gorria, Acin y Rallo* para que en el término de un año pueda verificar los estudios de un ferro-carril económico que, partiendo de Lérida, termine en Fraga, y otro que partiendo de Gallur, termine en Sangüesa.

4 de Noviembre (Gaceta del 12).—Autorizando á D. Lorenzo García y Benito, vecino de Búrgos, para que en el término de un año pueda verificar los estudios de un ferro-carril económico entre Búrgos y Aranda de Duero.

Idem id.—Autorizado á D. Leon Litschfusse, residente en Madrid, para que en el término de un año pueda verificar los estudios de un ferro-carril que, partiendo de Alicante y pasando por Elche, Orihuela y otros pueblos, vaya á unirse en Murcia ó en sus cercanías á la línea de Madrid á Cartagena.

SUBASTAS.

En 28 de Noviembre.—Provincia de Jaen.—Del arriendo por dos años en los portazgos que á continuación se expresan:

Navas de San Juan, en 1.808 pesetas anuales; *Torreperagil*, en 12.988 idem idem.

En id. id.—Provincia de Salamanca.—*Ventosa*, en 2.275 idem idem; *Santa Marta*, en 3.000 idem idem; *Izcala*, en 3.800 idem idem.—Total 9.075 pesetas.

En id. id.—Provincia de Zamora.—*Poleas de Arriba*, en 7.138 idem idem; *Asturianos*, en 6.166 idem idem; *Terroso*, en 7.138 idem idem; *Aciberas*, en 4.288 idem idem; *Montamarta*, en 9.500 idem