

ata á una peseta en la Administración de la «Revista
era y Metalúrgica», Madrid.

MISCELANEA

El Noguera-Pallaresa. Hoy que tanto se viene hablando de la pronta construcción de esta nueva línea férrea internacional, cuyos estudios fueron llevados á cabo por el distinguido ingeniero D. Rogelio Inchaurrendieta, y cuyo proyecto fué aprobado por real decreto de 4 de Marzo de 1892, juzgamos de oportunidad el dar á conocer á nuestros ilustrados lectores la parte más sustancial del indicado proyecto.

La línea parte de Lérida por la cuenca del Segre hasta más arriba de Balaguer, y más allá de Camarasa, toma la del Noguera Pallaresa á 43 kilómetros de la capital con pendientes menores de 14 milímetros: desde aquí es accidentada la línea, atravesando el río varias veces, tocando la Avellanes, Santa Liña, St. Hoisme, Terradets, Montsech y Sellés, pasando por el desgraciado y hundido pueblo de Puigercós, y llegando á Tremp, kilómetro 78, por medio de obras de mucha importancia para no emplear curvas de menos de 300 metros de radio, ni pendientes mayores de 14 milímetros.

Desde aquí á Sor, kilómetro 118, sigue cruzando dos veces el río y atravesando la sierra de Boumort, dejando á la derecha á Pobra de Segur, con pendientes de 11 milímetros, pero en Esterri de Aneo, kilómetro 147, sierra de San Juan, se halla una notable dificultad que hace forzar las pendientes á 18 milímetros en 3 kilómetros, ocasionando nuevos cruces del río hasta Isil, en cuyas cercanías ha de abrirse la boca del tunel internacional, despues de llegar en el trayecto de 9 kilómetros con pendientes de 26 y 29 milímetros, penetrando la línea en dicho tunel de 6.599 metros á 1.262 de altura, salvando la frontera entre el puerto de Salau y el Pico des Mulats; saliendo ya en Francia al Valle del Salat, afluente del Garona y descendiendo por Conflens, Seix, y St. Giron, extremo hoy de la línea francesa en explotación hasta Boussens; siguiendo por una dilatada llanura el curso del Garona hasta Toulouse.

Desde Lérida hasta la boca del tunel tiene un desarrollo de 155 kilómetros 877 metros; habiendo sido autorizada esta línea por la ley de 29 de Julio de 1889, de acuerdo con lo pactado en el convenio internacional celebrado con Francia en 13 Febrero 1885 y aprobado el proyecto de estudios y presupuesto como hemos dicho, por real decreto 4 de Marzo de 1892, ha-

biéndole sido otorgados por el Estado oficinas de una subvención de 60.000 kilómetro y de un anticipo de 40.000 metro tambien, con las condiciones considerándosele como parte del gran via intercontinental Paris-Oran, que está llamada á ser vías más importantes, puesto que facilitar al acceso de los productos de las provincias del litoral de la costa y del Mediodía, las más ricas de nuestro al centro de Europa, y el cambio de de nuestra importación, así como el to de viajeros, economizando grandes de tiempo y de dinero en los transportes ser necesariamente el paso obligado de viajeros y de una gran parte de que se dirija á las posesiones de Africa mediterránea.

Lérida es hoy el extremo de rriles al pié del Pirineo, y por de distancia en combinación de los españoles, añadiremos hay el siguiente recorrido; por metros; por Port-Bou 1451; por resa 1093. El plazo para la construcción de las obras será ocho años, contados desde la subasta.

Para venir actualmente y tan luego haga dicha línea, los viajeros y mercaderes Paris á Cartagena y Oran, como á Granada la Andalucía, con carácter accidental que haya línea intercontinental directa de Lérida á Tarragona, continuando por Valencia y La Encina; mas no ha de pasar mucho tiempo en prescindirse del desarrollo por Chinchilla y por Alicante para llegar á Cartagena, pues el ferrocarril de Játiva á Villena, teniendo prolongación hasta la comarca de Murcia por el Pinoso, La Romana, Fortuna y sus baños, etc., puede enlazar en algún punto importante de la línea de Cartagena con empalme conveniente para la línea de Alcantarilla á Lorca y por tanto con la de Lorca á Granada.

Desde Valencia á Paris, por la via del Noguera-Pallaresa, se podrá verificar el transporte en tren especial de los frutos delicados, en el breve transcurso de 30 horas, costando 0'16 céntimos por kilogramo. Con solo estos datos excusado sería esforzarse en demostrar que, abierta la línea férrea por el Pirineo Central, había de trasladarse á ella casi todo el tráfico de frutas y legumbres que se dirigieran al centro de Francia especialmente á Paris, y que había de aumentar considerablemente la exportación.

Venga cuanto antes la subasta para la cons-

