

resando en alto grado á la prosperidad futura de ciertas comarcas, no ofrezca desde luégo, bajo el punto de vista puramente mercantil, la suficiente garantía de interés para los capitales que en ellas deben emplearse.

A este fin, así como al de reducir los plazos de ejecución de las obras públicas comprendidas en los planes generales del Estado, se dirige indudablemente el Real decreto de 10 de Marzo del corriente año, autorizando al Ministro de Fomento para presentar á las Córtes un proyecto de ley, consignando en los Presupuestos del Estado, por el plazo de 20 años, la cantidad de ocho millones de pesetas, como garantía de los fondos que se obtengan, mediante negociaciones previas, para impulsar la ejecución de las obras públicas nacionales.

Ahora bien; dado el actual estado económico de nuestro país y sus necesidades en el ramo de prosperidad pública á que se contraen las disposiciones del citado Real decreto, ¿es oportuno y conveniente el nuevo empréstito que aquellas disposiciones entrañan? En caso afirmativo, ¿la entidad de dicho empréstito se encuentra en relacion con las urgentes necesidades del país? ¿El modo y forma de emplear las sumas que se levanten con arreglo á los propósitos que pueden inferirse del preámbulo y de la parte dispositiva de aquel decreto, son los más convenientes para obtener de dicho empleo los mejores resultados?

Tales son los puntos principales en que pensamos ocuparnos y cuyo exámen hubiéramos emprendido hoy, á no obligarnos á diferirlo para otro día la excesiva extension que, contra nuestro deseo, hau tomado las anteriores indicaciones generales que, como preliminares, dejamos apuntadas.

(Se continuará.)

VICTORIANO FELIP.

FERRO-CARRIL DEL NORTE.

ESTACION DE IRUN.

Lámina 7.^a

Próximas á terminarse las obras de ensanche y mejora de la estación de Irun, creemos oportuno dar á conocer á nuestros lectores el alcance y la importancia de estas obras, tanto para que se pueda formar idea del progreso y desarrollo que adquieren nuestros ferro-carriles, como por la circunstancia de que difiere bastante de las estaciones ordinarias, á causa

de servir á dos líneas de diferentes naciones y que tienen tambien diferente ancho entre sus carriles.

Desde que se abrió al servicio público la línea del Norte, que nos pone en comunicacion con toda Europa, se ha venido haciendo el servicio con estaciones provisionales y de malas condiciones, las cuales, tanto por el poco tráfico que al principio había, como por las vicisitudes por que ha pasado el país, y sobre todo por el mal estado financiero de las compañías, han durado más de veinte años, y algunas existen todavía.

La compañía del Norte, que ha visto en estos últimos años desarrollarse el tráfico de sus líneas en gran escala, y que por lo tanto, va mejorando su estado financiero, como casi todas las de España, despues de arreglar el estado de las vías y obras de seguridad para el buen servicio, ha aumentado considerablemente su material móvil, y por último, ha empezado á reemplazar las estaciones primitivas que, como hemos dicho, eran en general provisionales, por construcciones ya definitivas y que ofrecen todas las comodidades que hoy se reclaman en estos edificios.

Despues de haber concluido las elegantes estaciones de Santander y San Sebastian, con otras de menor importancia, ha reparado las de Zaragoza y Barcelona, que son de agradable aspecto, y ha reemplazado la mezquina de Madrid por otra de gran desahogo, si bien ésta todavía no está terminada por causas accidentales, pero que indudablemente á su terminacion será de las mejores de España.

Habiendo decidido construir una nueva en Irun, como lo hacian los franceses en Hendaya, que tambien era provisional, se halló con la dificultad de que, no pudiéndose colocar en otro sitio que donde estaba la provisional, no era posible desatender el servicio ordinario mientras duraba la construccion, por cuya razon ha tenido necesidad de ir la haciendo por partes y trasladando sucesivamente los servicios á la parte que se iba construyendo.

La reforma general comprende tres partes principales: la primera consiste en la reconstruccion del edificio internacional para viajeros y construccion de otro nuevo en reemplazado del antiguo para el servicio local de los mismos, así como nuevo depósito para locomotoras y talleres de reparacion; la segunda comprende la ampliacion y nueva disposicion de las vías de mercancías, reforma exigida por el considerable aumento del tráfico; y la tercera, que aunque independiente del servicio de la estacion, está ligada íntimamente con él, en la construccion de una Aduana (que se hace por cuenta de los fondos del Estado), capaz por sus dimensiones de poderse despachar con gran desahogo el adeudo de las mercancías que afluyen en la actualidad y aún las que puedan afluir en algunos años, suponiendo un tráfico creciente.

Con objeto de no hacer este trabajo descriptivo demasiado largo, sólo nos ocuparemos de la primera reforma, ó sea de los edificios de viajeros, dejando para más adelante, si hay oportunidad, el hacer mencion de los restantes.

Por la inspeccion de la lámina que se acompaña se puede perfectamente comprender la situacion y dimensiones definitivas adoptadas para los dos edificios; el mayor, ó sea el que sirve para el servicio internacional, del que sólo se dá la planta baja, se ha agrandado y modificado hasta tener una longitud de 95^m,50 con un ancho de 12^m,30, que hace una superficie cubierta de 1174^m,65, situado entre las vías francesas de viajeros y las españolas afectas al mismo servicio; consta de un vestíbulo central ó próximamente central, con despacho de equipajes y billetes, librería y cambio de monedas. A la izquierda, entrando de la vía francesa, se encuentra la escalera que dá acceso á los lavabos y retretes que se hallan en el piso superior, y paso á la gran sala de registro de los equipajes; á la derecha del mismo vestíbulo se encuentra la sala de espera, quedando entre esta sala de espera y el muro de fachada del lado derecho, un ancho pasillo que conduce á la fonda, estando el extremo del edificio por esta parte destinado á la cantina y demás dependencias del fondista.

El piso superior de este edificio, que sólo tiene una longitud de 19^m,50, se destina, como ya hemos indicado, á lavabos, toda la parte de fachada á la vía francesa, y á habitaciones del jefe de la estacion, la parte que dá á la vía española.

En el mismo eje transversal y enfrente de este edificio internacional, se encuentra el dedicado al servicio de la localidad, quedando un espacio entre los dos de 25^m,85, ocupado por tres vías y dos espaciosos andenes, teniendo el correspondiente al edificio internacional una anchura de 8^m,175, y el opuesto, ó sea el del edificio local, sólo tiene 5^m,175. La longitud del edificio que se destina al servicio de viajeros de la localidad, es de 35 metros con un ancho de 8^m,5, conteniendo en esta superficie un vestíbulo central, despacho de equipajes y billetes, sala de espera y todos los servicios del telégrafo, sanitario, inspeccion administrativa, jefe y subjefe de estacion, conductores, etc., habiéndose aprovechado el espacio comprendido bajo la cubierta que cubre el edificio, para establecer las oficinas de la agencia internacional de la Compañía.

El espacio comprendido entre los dos edificios se ha cubierto con una armadura á dos aguas, con linterna cubierta de cristales, que permite alumbrar zenitalmente el espacio cubierto; como el edificio internacional tiene mucha mayor longitud que el local, y la armadura sólo cubre un espacio igual á la del edificio local, ó sea 35 metros, se ha dispuesto una marquesina de gran vuelo que cubre el resto del anden español, y dando

la vuelta por la cabeza del edificio, lado de Madrid, cubre tambien el andén francés en toda su longitud, el cual tiene una anchura de 5 metros.

Los alzados ó fachadas de estas construcciones se representan con bastante claridad en la lámina correspondiente, pareciendo ocioso extenderse explicando su estilo, ni el aspecto que presenta el conjunto, toda vez que el dibujo dá mucha más claridad que lo que pudiera dar una descripción escrita.

El sistema de construccion es el corriente en la localidad: zócalo de sillería en una altura de un metro, aristones de sillería almohadillada en los extremos; los huecos recercados de fábrica de ladrillo ordinario, y los rellenos de mampostería; todo puesto en obra con mortero medianamente hidráulico, atendido el estado de constante humedad en que se encuentra la atmósfera que rodea las construcciones. Todos los paramentos, excepto la cantería, están rebocados con mortero hidráulico, siendo de cemento Portland las molduras y pilastras intermedias. Despues de su completa terminacion se pintarán al aceite las fachadas imitando piedra y ladrillo, con lo que resultará de un aspecto agradable.

Dos palabras para terminar. El nuevo edificio internacional aparecerá con un aspecto más modesto que el de la estacion de Hendaya; pero respecto á dimensiones y comodidad, nada tendrá que envidiarle y en disposicion le aventaja.

Está perfectamente entendido, y es lo más racional, que el edificio esté situado entre las dos vías española y francesa; el viajero hace todas las operaciones necesarias en una frontera, entrando directamente desde el tren á los locales de registro, adeudo y facturacion, sin verse obligado á atravesar distintas vías, guiado por una calle de empleados, gendarmes y carabineros, subiendo y bajando andenes para tener que volver otra vez al mismo sitio á continuar su viaje.

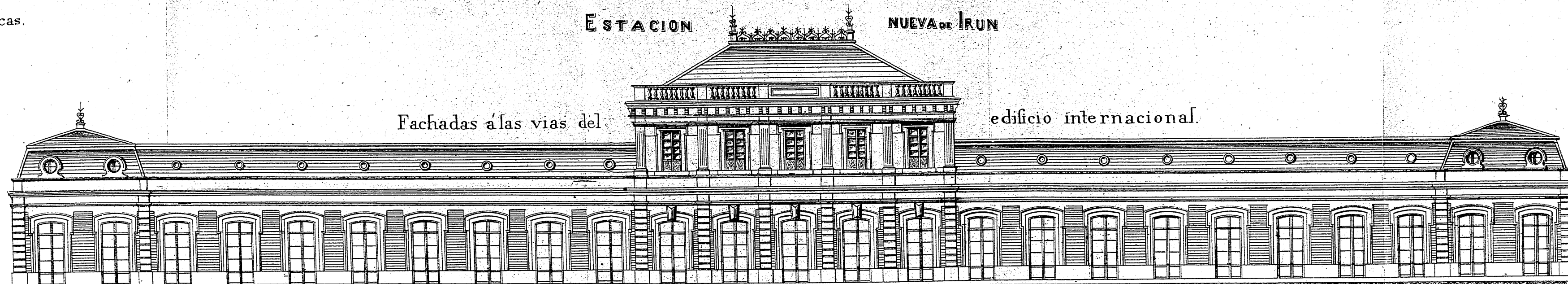
B. ESPINAL.

TARIFAS.

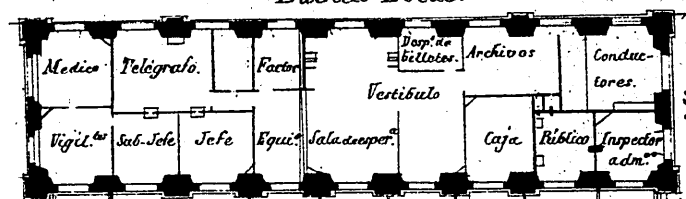
Dejando á un lado la cuestion de derecho, para que las personas competentes en él discutan y decidan quién tiene razon por este concepto en el problema hoy palpitante de rebaja de las tarifas de los ferro-carriles, vamos á examinar este asunto bajo el punto de vista de los productos ó rendimientos, á fin de poder formar juicio con conocimiento de causa acerca de varias ideas que en estos días se han emitido sobre el particular.

Fachadas á las vías del

edificio internacional.

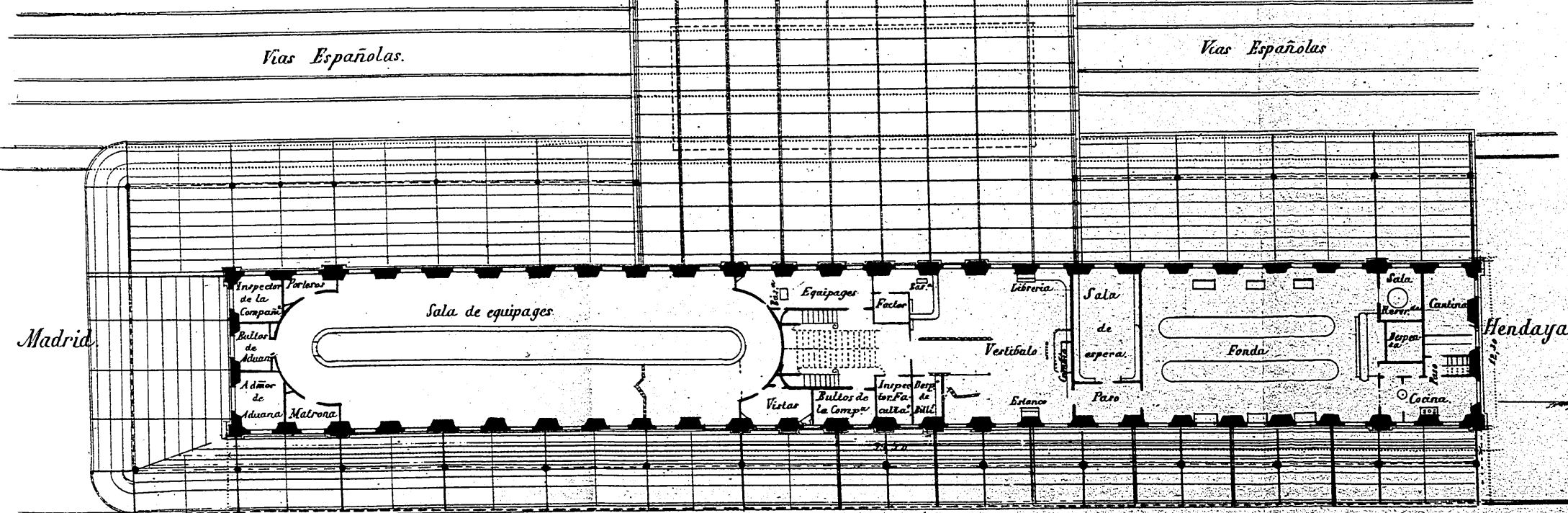


Plantas.
Edificio Local.



Vías Españolas.

Vías Españolas



Madrid

Hendaya

Vías Francesas

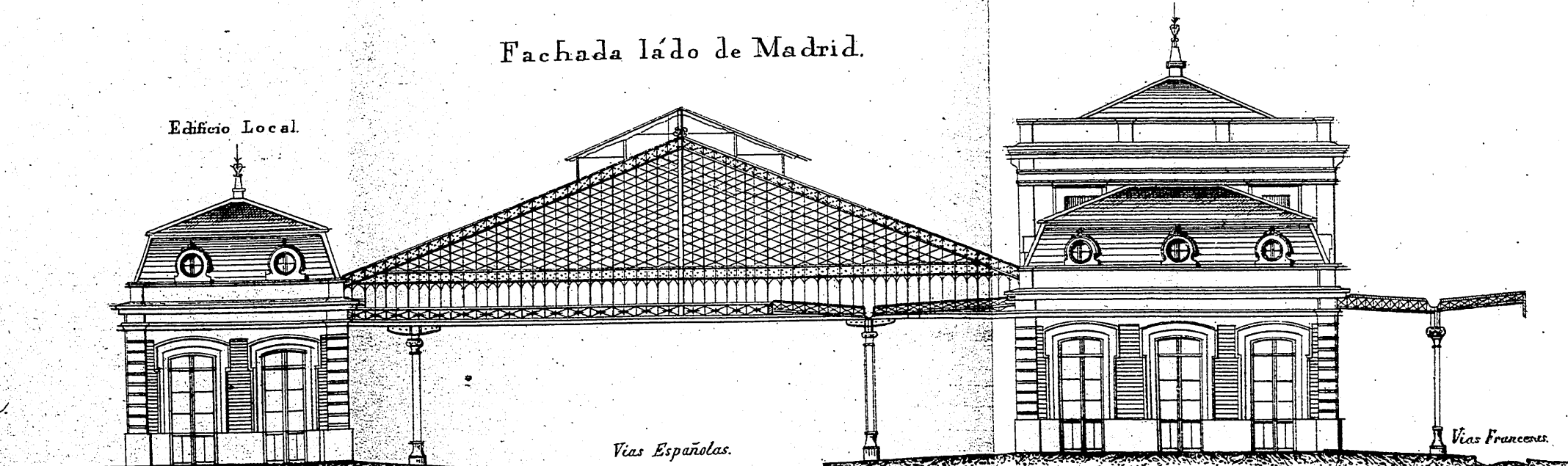
Edificio Internacional.

Vías Francesas

Fachada ládo de Madrid.

Edificio internacional.

Edificio Local.



Vías Españolas.

Vías Francesas

Escalas { de 2005 p.m. para las fachadas
de 20025 p.m. para las plantas.

Ent. Espiritu Santo, 13 MADRID