

para que tengamos MATIOS, el nombre del evangelista, figurado siempre por un ángel y aumentado de una B al revés que puede ser E(vangelista).

El Sr. Huici no acepta esta interpretación, y, sospechando que la inscripción pudiera darnos la firma y el taller del autor, como ocurre en un ciborio del Louvre, obra de Alpais, escribe en este sentido a Mr. Demartial, presidente de la Sociedad Arqueológica e Histórica de Limoges.

Demartial, a pesar del interés que la interpretación de Huici tendría para Limoges, contesta adhiriéndose a la opinión del P. Roulin y asegurando que los esmaltes lemosinos de este tiempo nunca llevaron firma. A pesar de esta opinión, de gran fuerza, el Sr. Huici propone su interpretación en el sentido sugerido a Demartial, y, si se acepta, lo que dudamos, la identificación del retablo como obra de Limoges no ofrece duda. La inscripción—según nuestro autor—podría decir, en abreviatura:

A(lpais : + : F(ecit) : O(pus) S(emovicensis) R (?)
(o Amen?)

Con esto damos por terminada la referencia del libro, de presentación verdaderamente espléndida, de nuestro compañero el Sr. Huici. Las reproducciones gráficas, limpias y en gran tamaño, han de hacer que en adelante puedan los especialistas estudiar el retablo de San Miguel con toda comodidad y comparativamente con

las otras grandes piezas esmaltadas que sólo en España existen, y no es ésta de las menores razones con que contamos los que sostenemos—con las naturales reservas—la probabilidad de que procedan de talleres españoles. Hemos releído con esta ocasión la obra *Es-maltes españoles*, del barón de la Vega de Hoz, escrita con modestia encantadora, suma competencia y finísimo instinto artístico, y todos sus argumentos siguen en pie, salvo el detalle—sugerido por Villamil y Castro—de que la inscripción S. Alfonso Areri no puede ser una firma, sino el nombre del donador, como había indicado hace años Bertaux.

Seguimos, pues, esperando confiadamente la solución del enigma, ahora más que nunca posible, y defendiendo, mientras no haya prueba absoluta en contrario, la impresión españolisima que nos invade todos los años al contemplar los frontales, burgaleses en nuestra obligada y gustosa visita al incomparable y acogedor cenobio benedictino, vivo y fecundo como en los tiempos de Santo Domingo. En las arquitecturas decorativas del frontal del museo de Burgos—que debiera restituirse al monasterio—vemos, sin género alguno de duda, la antigua iglesia de Silos—hermana de la catedral vieja de Salamanca—, con sus graciosas, incomparables cúpulas, henchidas de cantos litúrgicos y de aire castellano. Esperamos que nuestro compañero el Sr. Huici—a quien sinceramente admiramos por la discreta ocupación de sus ocios—sabría perdonarnos la resistencia instintiva a que se abra en la llama helada de la Arqueología la mariposa leve de nuestra emoción.

Tomás GARCIA-DIEGO
Ingeniero de Caminos

Inauguración del Edificio de Viajeros de la estación de Lérida

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte construyó para la línea Pamplona-Zaragoza-Barcelona una estación en Lérida, según las necesidades de aquel entonces; a ella afluyó después la línea Lérida-Tarragona y hoy se construyen el ferrocarril



Fig. 1.ª Estación de Lérida. Cuerpo principal. Fachada al patio de viajeros

transpirenaico Lérida a Saint-Girons, en servicio ya de Lérida a Balaguer, y con inauguración próxima de Balaguer a Tremp, y la línea Lérida a Teruel. Además de la poca amplitud de instalaciones que presenta hoy la estación, tenía ésta el inconveniente de que, por necesidades estratégicas, el Edificio de

Viajeros se construyó al Norte de las vías de circulación y muelles, por lo que, al pensar en remediar el escaso rendimiento de las antiguas instalaciones, hubo de tenerse en cuenta la resolución de tal inconveniente y se proyectó una radical transformación de toda la estación de Lérida, unificando en ella la existente y la necesaria para las dos nuevas líneas que construye el Estado.

La primera Jefatura de Estudios y Construcciones de ferrocarriles presentó un anteproyecto de Unificación de estaciones, que fué aprobado por la Superioridad, ordenando la división del proyecto en diferentes contratas, puesto que la variedad de clases de fábrica, vías, edificios, saneamientos, explotaciones, electricidad, construcciones metálicas, etcétera, así lo aconsejaba, y además porque toda la transformación de la estación debería efectuarse sin estorbar en lo más mínimo a la explotación de ella, ya de enorme intensidad en una población que ha triplicado el número de sus habitantes en pocos años, que es un nudo de comunicaciones que afecta a una extensa región, y cuya vega, la tercera en importancia en España, produce frutos, legumbres, cereales, etc., y tiene industrias derivadas de esta privilegiada situación, de mucha entidad.

Se dividió la obra a ejecutar en cuatro partes: Primera, Edificio de Viajeros; segunda, denominada primera fase de unificación; tercera, la segunda fase de unificación, y cuarta, terminación.

Edificio de Viajeros.—Consta de un cuerpo de tres plantas y un pabellón adosado de una sola; en aquél

ocupa la parte central el vestíbulo con altura correspondiente a las plantas baja y principal; en él están instalados los servicios de billeteaje, facturación, biblioteca y estanco; su severa decoración es un zócalo de mármol coronado por un revoco de neolita y piedra artificial que se completa con apliques

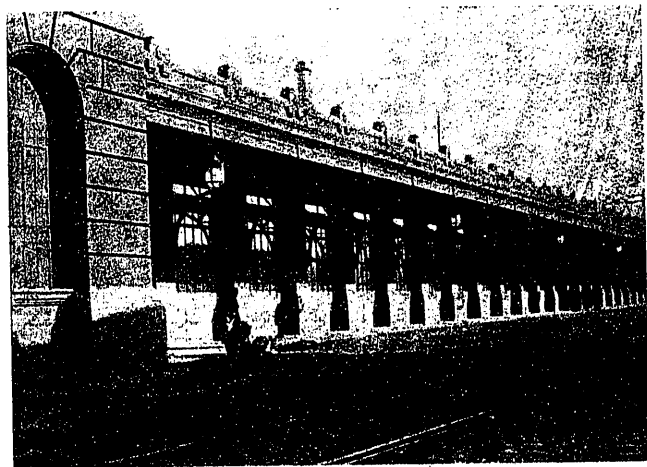


Fig. 2.ª Pabellón adosado a la estación. Fachada al púlpito de viajeros

y aparatos de iluminación que entonan el conjunto; al Oeste del vestíbulo un amplio salón de facturación de equipajes; a la salida, y en el extremo Oeste de este cuerpo central, habitaciones para correos, sanidad y policía y el arranque de la escalera a los pisos.

Al Este del vestíbulo se proyectaban las salas de espera, el reservado de la fonda y dos escaleras, una que conduce a los pisos superiores y otra a las habitaciones para viajeros. En el pabellón adosado se han instalado el restaurante, pavimentado como el vestíbulo, de mármol natural, y decorado también con zócalo de mármol artificial y neolita; la cantina, las oficinas para agentes del Norte, de los Transpirenaicos y del Estado, la sala de equipajes a la llegada y la salida de viajeros.

En la planta principal, cuyo centro, de 18 x 15 m,



Fig. 3.ª Entrada de viajeros

ocupa el vestíbulo, como ya se ha dicho antes, se han construido: al Oeste, las oficinas para Explotación y Vía y Obras, y al Este, quince habitaciones para viajeros, aquéllas decoradas con zócalos y artesones de uralita, papeles imitación tela y recuadros de moldura, según la categoría del agente

que ha de utilizarlas, y las habitaciones de la fonda, casi todas ellas con lavabo y agua corriente, se han estucado o pintado al temple.

En el segundo piso se han proyectado cuatro departamentos, cada uno de ellos compuesto de 8 a 10 habitaciones y servicio de cocina, baño, etc., destinados, respectivamente, para el inspector de Explotación, el jefe del Depósito, el jefe de Sección de Vía y Obras y el representante de los Ferrocarriles Transpirenaicos, decorando los comedores y despachos con uralita y el resto estucado, pintado al óleo, o al temple, según el destino de cada habitación.

Todavía, en los terrenos laterales, bajo cubierta, se han construido dos departamentos para otros tantos agentes de la Compañía del Norte, y entre ellos se ha dividido la azotea en seis porciones, una para cada inquilino futuro del edificio.

Inmediatamente, bajo la cubierta de los torreones, se han instalado los depósitos particulares de agua, los lavaderos y los desvanes, y en la planta de sótano se han instalado la calefacción, carboneras, bodegas y trasteras de los pisos.

Para la construcción de este edificio, y para tener en cuenta la explotación que no debía estorbarse



Fig. 4.ª Detalle del vestíbulo

un momento, pues la variabilidad de entradas, agajas, transbordo de vagones, circulación de vehículos en los patios, etc., no podía interrumpirse, en previsión de posibles accidentes y hasta catástrofes ferroviarias, se ha tropezado con algunas dificultades, resueltas de común acuerdo y en una constante comunicación del personal encargado de la inspección de las obras y de los agentes de la Compañía del Norte; claro es, que todo ella requería gastos no previstos para instalar vías provisionales, cambios, placas giratorias y parachoques, que sólo se utilizaban unos meses para destruirlo después, y hasta hubo que instalar una vía de unión de la general con los antiguos muelles de Pequeña Velocidad, que cruzó durante una breve temporada una esquina del edificio en construcción, y que no pudo retirarse hasta que la primera fase derribó otros edificios antiguos y construyó caminos, patios y muelles, parte de su compromiso.

Mientras tanto, las obras de la primera fase, de que luego hablaremos, iban adelantando, y hasta se comenzaron algunas de la segunda fase; pero llegó un momento, en junio de 1928, en que a la contrata del edificio le faltaba terminar el andén y construir

la marquesina sobre él; el Ayuntamiento de Lérida tenía que derribar los edificios que estorbaban la llegada de vehículos al de viajeros, en construcción, y urbanizar la plaza resultante; la contrata de la primera fase había terminado el 90 por 100 de las obras a su cargo, y la de la segunda fase, que sólo había construido un colector de los dos proyectados, el edificio para cocherón y taller de recorridos y el pabellón de retretes, no podía proseguir.

Era necesario trasladar los servicios del antiguo edificio al nuevo e instalar en éste también a los cinco agentes que en la estación vivían, para poder hacer los derribos, sobre cuyos solares había que instalar vías definitivas después de construídas las obras de saneamiento. Todo ello se complicó con la tramitación de un proyecto reformado del Edificio de Viajeros, pues sabido es que en esta clase de trabajos la multiplicidad de detalles y precios obligatoriamente produce olvidos que, si en una construcción particular se resuelven admirablemente entre contratista, arquitecto y propietario, en la Administración pública han de fijarse por los inferiores y aprobarse por la Superioridad después de consultar a varios centros técnicos y administrativos; había

presidente del Consejo de Obras públicas D. José Bore, la primera Jefatura, el ingeniero de Montes Sr. Miranda, en representación de la Hacienda pública, y el contratista D. Manuel Puyalto Ariño; se celebró el acontecimiento con un modesto almuerzo en el reservado de la nueva estación y se dirigieron



Fig. 6.ª Fachada al patio de viajeros

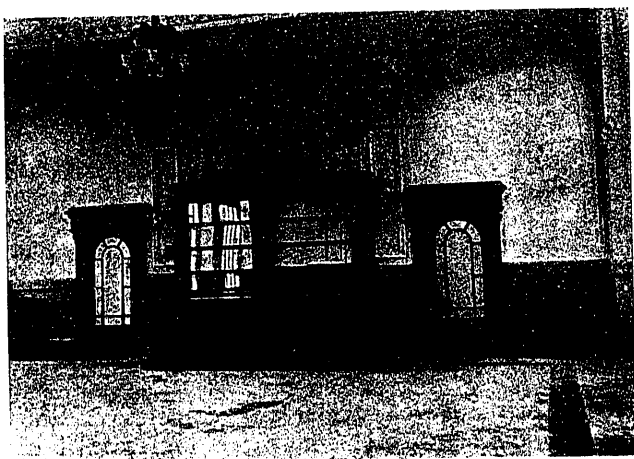


Fig. 5.ª Detalle del comedor

que, rectificando viejos procedimientos, recibir parcialmente lo que se iba construyendo, suprimiendo el acostumbrado plazo de garantía, puesto que debían utilizarse inmediatamente después de terminadas; pero la paralización de las obras y la explotación de la estación con vías y servicios provisionales no podía continuar un momento más, sin temor a accidentes graves, por lo que hubo necesidad de activar todos los trámites de manera desusada en la Administración pública española, y se fijó el 20 de diciembre para la recepción parcial definitiva de la parte construída del Edificio de Viajeros, clave del plan a seguir para la terminación de la unificación de estaciones; el señor ministro de Fomento, con la amplitud de miras y clara percepción de problemas que le caracterizan, ordenó que dicha recepción se efectuara el día 8 de diciembre y puso de su parte toda su valiosa actividad, interviniendo directamente en los más pequeños trámites y siendo secundado con entusiasmo por el personal de la inspección y del Norte para cumplir dicho propósito; efectivamente, el día 8 de diciembre pudo inaugurarse el servicio de viajeros y equipajes en el nuevo edificio.

Asistieron a dicha recepción parcial definitiva el

telegramas de salutación, agradecimiento y respetuosa adhesión a los señores presidente del Consejo de ministros, ministro de Fomento, inspector ponente Sr. Galán y jefe del Negociado de ferrocarriles en el Ministerio, pues a la resolución de todos ellos se debía la reanudación de los trabajos y la indudable mejora que para el servicio ferroviario y para la ciudad de Lérida constituía la recepción celebrada. El alcalde de Lérida, Sr. Pujol, a cuyo celo se debe el empréstito que ha permitido la formación de la plaza de acceso a la estación y nuevas calles que afluyen al paso superior construído por las contratas de la primera y segunda fases, y que suprimen el peligroso paso a nivel que durante cincuenta años ha estorbado el desarrollo de Lérida, asistió a la ceremonia

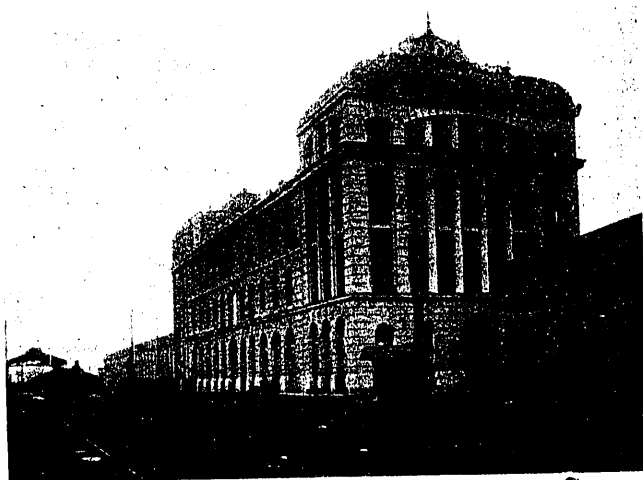


Fig. 7.ª Edificio de Viajeros. Fachada a las vías

y firmó también algunos de los telegramas citados.

Contrata de la primera fase.—Tiene obligación de construir el Sr. Gomá, adjudicatario de la contrata de la primera fase de unificación, parte de los muelles de Pequeña Velocidad, el edificio para almacenes de Vía y Obras, las vías de playa y las explanaciones.

También se ha tropezado, para esta contrata, con dificultades que provienen de la regular explotación de la estación de Lérída; ha construido casi todas las obras ejecutadas pero no puede demoler un muelle antiguo ni terminar el terraplén Nordeste de la plataforma porque es necesario el derribo de los actuales edificios de Vía y Obras, recorrido, retretes y lamparería para asentar vías que conduzcan a los nuevos muelles, y ese derribo exige el traslado al nuevo Edificio de Viajeros de los servicios, domicilios y oficinas instalados en los antiguos. Por lo tanto, la recepción efectuada en 8 de diciembre deja expedito el campo para terminar las obras de la primera fase.

Contrata de la segunda fase.—Fué adjudicada a D. Manuel Puyalto y éste ha construido ya una de las dos colectoras, el camino de acceso al paso superior de Corbins, antes citado, como supletorio del arcaico paso a nivel que cruzaba 10 vías en constante servicio, y los pabellones para retretes y recorrido; pero los nombrados necesarios derribos no le permiten construir la segunda colectora, los andenes números 2 y 3 y los muelles a su cargo, obras que podrán comenzar en breve plazo, al haberse inaugurado el nuevo edificio.

El 8 de diciembre marcó, pues, una fecha desde la que comienza de nuevo la actividad en las obras de unificación de estaciones; claro es que siguiendo como hasta aquí, en constante actividad, los agentes de la inspección y de la Compañía del Norte, para ir armonizando las necesidades de la construcción con las de la explotación; como detalle puede consig-

narse que el jefe de estación habrá de vivir, en lo porvenir, en el edificio para lamparería, obra que debe construir el Sr. Puyalto como contratista de la segunda fase en dos o tres meses, y, mientras tanto, ha de seguir viviendo el jefe en el antiguo edificio que se derribará en sus dos terceras partes, cantidad mínima necesaria para poder proseguir las obras dejando en pie el domicilio actual del jefe, que constituye una pequeña parte del edificio antiguo.

Otra circunstancia que complica la situación es que las agujas orientales de la estación están en el estribo Oeste del puente sobre el río Segre; este puente, metálico, construido para las antiguas cargas hace cincuenta años y reforzado para las nuevas, es de una sola vía, y como a la salida de él se divide la vía general en cinco, respectivamente, para Saint-Girons, Vilanova, Barcelona, depósito de máquinas y Tarragona, se ha proyectado y está construyéndose el refuerzo de los apoyos y tres series de tramos de 40 m de luz rebajados al décimo; está terminada la serie izquierda de arcos y habrá que recibirla parcial y definitivamente para instalar sobre ella una vía que sustituya a la actual, desmontar el puente metálico y construir las otras dos series de arcos. Esta nueva vía, que sólo está separada unos metros de la hoy asentada sobre la estructura metálica, requiere también la instalación de cambios provisionales y vías en curva de reducido radio, que permitan explotar la estación hasta que la terminación del puente consienta la instalación de las definitivas vías y uniones de vías.

Las comunicaciones en Marruecos

España ha construido, en colaboración con Francia, el ferrocarril Tánger-Fez (310 km). Esta línea atraviesa 15 km de zona tangerina, 91 de zona española y 204 de zona francesa. Los franceses sostienen un servicio marítimo entre Algeciras y Tánger, por medio del cual la línea Tánger-Fez, de la que nos corresponde el trozo menos aprovechable, es hoy el trayecto más corto para penetrar en el corazón de Marruecos.

Además, Francia tiene en explotación las siguientes líneas que enlazan con dicho ferrocarril:

Kenitra-Petitjean (85 km).

Casablanca-Kenitra (128 km).

Casablanca-Settat (73 km).

Sidi-el-Aidi-Kourigha (82 km).

que aseguran grandes facilidades a los colonos para exportar sus recolecciones. La Compañía de los Ferrocarriles de Marruecos, que explota estas líneas, es también concesionaria de otras (Casablanca-Sidi-el-Aidi-Kourigha), que ha permitido poner en explotación importantes yacimientos de fosfatos de este último punto, de donde se extraen anualmente más de un millón de toneladas.

Como se ve por la relación citada, las vías comerciales francesas se van extendiendo rápidamente hacia el interior, y cuando progresen lo suficiente, los resultados que dará el África occidental serán asombrosos. El proyecto de la línea a Dakar, que según el particular punto de vista francés, había no

sólo de abrir el África occidental al comercio de Europa, sino de acortar el intercambio mercantil con América, trazando la ruta más corta posible para el Nuevo Mundo, parece haber sido diferido, tal vez en razón a las posibilidades futuras del establecimiento de líneas aéreas desde Europa, en que hace pensar el éxito de los últimos vuelos transoceánicos de aeroplanos y dirigibles. En cambio, los franceses se aprestan a hacer de Casablanca la cabeza de la red ferroviaria marroquí, uniendo Marruecos con Argelia. Esta región será alimentada por dos arterias francesas de penetración, una desde el Marruecos occidental (Casablanca) y otra por el Norte, que recogerá la producción de las feraces comarcas de Túnez. Marruecos tendrá pronto una vía longitudinal, prolongación de la línea argelina, por Uxda-Fez-Casablanca, que hará de este último punto una cabeza de red de penetración, parte ferroviaria y parte de carreteras y pistas para automóvil, que atacarán tanto el macizo trasatlántico por líneas transversales, como señalarán hacia el Sur el *hinterland* francés.

El proyecto de ferrocarril transahariano tampoco se abandona y la oficina de estudios de París sigue en plena actividad. Este ferrocarril partirá de Argel, irá hasta el río Congo por el Tchad, con ramal en el Níger, y será la espina dorsal del África francesa, hoy invertebrada. Y las vías sudanesas, y las de los litorales de Costa de Oro y del Dahomey y la transversal de Tafílete y otros proyectos, dan idea del inte-