



EL PUENTE-VIADUCTO

sobre el camino de la estación del ferrocarril de Salamanca.

La primera obra de importancia que en la vía férrea de Salamanca a la frontera portuguesa se encuentra es el puente-viaducto que salva, saltando de uno a otro terraplen, el paseo-camino de la estación.

Según los curiosos datos que nos han facilitado los Sres. Araujo y Olivan, aquella obra es de piedra, ladrillo y hierro: los dos estribos en que el tablero metálico se apoya se hallan revestidos, en sus paramentos, de granito en el zócalo, cornisas, ángulos y centro, y de ladrillo prensado, de la fábrica vallisoletana de Eloy Silio, en el resto; constan **estos estribos** de dos cuerpos, el segundo en plano entrante, y se hallan fuertemente robustecidos, á ambos lados, por cuartos de cono, con zócalo de piedra, labrada en exágonos, que forman vistoso reticulado.

El viaducto metálico, que se armó sobre el terraplen de la estación, y se empezó á correr, para lanzarlo sobre el estribo opuesto, el 2 de Julio, terminándose de ejecutar la operación el 5 del mismo mes, consta de nueve compartimientos, y remata en ambos extremos, por la oblicuidad de la dirección, en un triángulo. Recorren cada compartimiento lateralmente dos bandas horizontales arriba, dos abajo, dos verticales y dos diagonales; cruzan de una á otra plancha vertical dos horizontales, una arriba para la vía, apoyada á los extremos y cortada en ángulo recto por tres bandas prolongadas, y otra abajo para enlace y robustecimiento, saltando diagonalmente, por bajo de estas bandas superiores, de uno á otro compartimiento, dos *vientos*, que se cruzan en su parte central.

En junto, se compone el tablero metálico de 305 piezas, con peso de 110.549 kilogramos, llevando 18.530 roblones para clavar. Su longitud es de 39 metros, su anchura de nueve, y su altura de cinco, siendo la oblicuidad de 29°. Todos los hierros han salido de la reputada casa constructora de Braine-le-Comte (Bélgica), siendo trasportados á Bilbao, de donde fueron conducidos á Salamanca.

Damos una vista de esta magnífica obra en el grabado de la página 76, según fotografía directa del Sr. Olivan, de Salamanca.

Con iguales condiciones de oblicuidad y doble vía no existe en Europa sino otro puente como el del camino de la estación de Salamanca, y complenlos consignar que los ingenieros de los trabajos han sido MM. Rollin (director), Wesolowski (jefe de división) y Bartissos (jefe de seccion).



EL LAZARETO DE IRUN.

Viajeros procedentes de Francia, pasando la frontera

El grito que publicamos en la pág. 80 es la mejor contestación á los periódicos *Le Temps*, *La France*, *Le Gaulois* y otros de París, que se han lamentado exageradamente de las incómodas y sucridas en los lazaretos españoles de la frontera pirenaica por los viajeros procedentes de Francia; muchos de éstos, agradecidos á la atenta deferencia y á la delicada atención de los delegados del Gobierno español, durante su período cuarentenario en el lazareto de Irun, se han hecho recuar en comparendo ante la fachada principal de la nueva Aduana (que es, como saben nuestros lectores, el local destinado á lazareto en aquella población), para ofrecer un recuerdo de su gratitud á la Dirección general de Beneficencia y Sanidad del Reino.

EUSEBIO MARTINEZ DE VELASCO.

CHILDE-HAROLD EN ANDALUCÍA.

II.



ANTES de hojear el poema en que se reflejan, como en alborotado río, las ideas y las propensiones del peregrino Childe-Harold, señalaremos de pasada el estado de ánimo en que se hallaba el creador del tipo al recorrer la España.

Byron visitó nuestra Península cuando su corazón estaba lleno de viejos y su cerebro de preocupaciones; cuando su natural orgullo se sobreponía á todo cuanto le rodeaba; cuando aún no había podido comprender que existieran sobre la tierra castas hermosuras y afectos desinteresados.

orientes escépticas del romanticismo introdujeron el *Faust* y el *Weron* á su amigo Schelly tan libres como á su amigo Schelly tan libres completo de ideales, y solo via

de terrenos llanos y muy fértil; así es que en ella se cria y crece naturalmente mucha y buena hierba y diversas plantas medicinales, y además se descubren evidentes indicios de no antigua planta, y excavaciones y vestigios de los cimientos de un edificio, que casi demuestran la configuración que debió tener antiguamente.

Esta isla tiene á su extremo N. la otra isla nombrada de San Antonio, de figura al parecer circular, y cuya superficie, en su mayor parte, está cubierta de enormes cantos, siendo toda ella más peña-rosa y escarpada que la de San Simón; su longitud es de 347 pies, de 180 su mayor anchura, y de 1.323 todo el circunferencia, y ninguna cosa particular se encuentra en esta isla que sea notable, sino un poco formado artificialmente, cuya profundidad será de unos 12 pies y 4 su latitud, y varios restos de algun edificio ó labraja que ha existido en la isla, siendo el más notable un aljibe, construido con todo esmero y ática, que tiene 12 pies de profundidad y consta de 17 escalones.

La isla de San Simón también fué descubierta y enteramente separada de la isla San Antonio durante unos 8 años luego del 1810, porque entre ambas hay una malla por donde pasa el agua en planchar peso en las demás horas están unidas por un alfiler de plomo y arena, y entoces constituyen una sola isla; se supone que el arte puede con dificultad aislar ó incomunicar completamente la isla mayor de la menor, ó dejarlas unidas constantemente, y puede también, acabando de separarse, pasarlas en comunicación siempre y cuando tuere previsto, por medio de un puente levadizo.

La villa de Rosendula se halla en la parte del S., á la distancia de unas diez millas de estas islas; la deliciosa parroquia de San Pedro de Asantos, en la misma costa, está tan inmediata á ellas, que en algunos puntos solo se separa unos tres ó cuatro cables, ó sean decimos de millas la punta de Arenos, que puede decirse corresponde á la costa del E., todavía se aproxima más, pues apenas media la distancia de dos y medio cables; el puente San Payo, que forma el término del extremo oriental de la ensenada y vía de Vico, dista de San Simón ochos, y proporcionalmente la principal comunicación del interior.

Como estas islas se hallan interrumpidas y distantes unas de otras leguas de la entrada de la ría, según muy abrigadas de los vientos dominantes, y por eso tampoco llegan allí las mareas, ni se perciben las resacas del flujo y reflujo; así es que los temporales más fuertes nunca obedecen á sus inquietudes borbales.

A inmensa distancia de un torcido alfil de dichas islas pueden fundear los buques de mayor capacidad, y los de mediano porte pueden hacerlo por todas partes, al rededor de las mismas, desde medio cable de distancia para el primer buque, hasta el segundo del N. al N. de la isla de San Simón.

En estas dos islas, y especialmente en la primera, se ha fundado un establecimiento, por Real orden de 6 de Julio de 1808, después de la primera invasión del color, para, un buque, y un almacén.

de terreno llano y muy fértil; así es que en ella se cria y crece naturalmente mucha y buena hierba y diversas plantas medicinales, y además se descubren evidentes indicios de un antiguo plano, y excavaciones y vestigios de las cimientos de un edificio, que casi demuestran la configuración que debió tener antiguamente.

Esta isla tiene á su extremo S. la otra isla nombrada de San Antonio, de figura al parecer circular, y cuya superficie, en su mayor parte, está cubierta de unos matorrales, siendo toda ella más peninsular y escarpada que la de San Simón; su longitud es de 342 pies, de 189 su mayor anchura, y de 1625 todo el perímetro, y ninguna otra particular se encuentra en esta isla que sea notable, sino un pozo formado artificialmente, cuya profundidad será de unos 12 pies y á su latitud, y varios restos de algun edificio ó fábrica que ha existido en la isla, siendo el más notable un aljibe, construido casi todo en peña viva, que tiene 15 pies de profundidad y cota de 17 ó 18 varas.

La isla de San Simón queda incomunicada é invariablemente separada de la isla San Amama durante siete ó ocho horas del día, porque entre ambas hay una muela por donde pasa el agua en picacho; pero en las demás horas están unidas por un planer de piedra y arena, y entonces constituyen una sola isla y se infiere que el arte puede sin dificultad aislar é incomunicar completamente la isla mayor de la menor, ó dejarlas unidas constantemente, y puede también, wanting de repararlas, ponerlas en comunicación siempre y cuando fuere preciso, por medio de un puente levadizo.

La villa de Redondela se halla en la parte del S., á la distancia de unas dos millas de estas islas; la deliciosa parroquia de San Pedro de Asante, en la misma costa, está tan inmediata á ella, que en algunos puntos solo se separa unos tres ó cuatro cables, ó sean démoslo de milla; la punta de Nereus, que puede decirse corresponde á la costa del E., todavía se aproxima más, pues apenas media la distancia de dos y medio cables; el puente San Payo, que forma el término del extremo oriental de la península y va de Vigo, óvra de San Simón ochu, y proporciona la principal comunicación del interior.

Como estas islas se hallan inmutadas y alejadas más de cinco leguas de la entrada de la ría, están muy abrigadas de los vientos dominantes, y por eso tampoco llegan allí las marejadas, ni se perciben las resacas del mar y resaca por eso que los temporales más fuertes nunca ofenden á sus humildes habitantes.

A ménos distancia de un tercio de milla de ellas y las pueden fondear los buques de mayor capacidad, y los de mediana porte pueden hacerlo por todas partes, al rededor de las mismas, desde medio cable de distancia; pero el principal fondeadero es el O. al NO. de la isla de San Simón.

En estas dos islas, y especialmente en la de San Simón, fué establecido, por Real orden de 6 de Junio de 1875, cuatro años después de la primera invasión del cólera-morbo-asático en España, un lazareto oficial para su observación, cuarentena y espurgo de buques procedentes de países infestados y sospechosos; y de puertos del Atlántico, así como el de Malón estaba destinado á bajarlos que procedían de puertos del Mediterráneo.

Al decir del Sr. Madoz, en su famosa *Diccionario* «la construcción de muelles, hospitales, almueres, tinglados y demás obras propias del establecimiento» fué aprobada por la Real Academia de Nobles Artes de San Fernando, según los planos que presentó el ingeniero D. Alejandro Andrade Vázquez, y «dichas obras subsistían con admirablemente su importante objeto»; pero el estado de las antiguas construcciones en la actualidad es deplorable, é juzgar por los datos que ha publicado recientemente la prensa periódica de Gijón y de Madrid.

Nosotros, alejados en absoluto á la discusión empeñada, y sin propósito de tomar parte en ella, nos vamos á dar á conocer la on-

INAUGURACION DEL FERRO-CARRIL

de Redondela á Pontevedra.

La Compañía de los ferro-carriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo, cuyo director-gerente es el conocido capitalista catalán Sr. Caterineu, ha terminado por completo la línea de Redondela á Pontevedra, que sirve de lazo de unión entre esa provincia y las de Orense y Vigo; practicáronse los primeros estudios de la vía férrea en el verano de 1864; no se dió principio á las obras de ejecución hasta la primavera de 1882; ha sido inaugurada la línea, enteramente concluida, en la tarde del 30 de Junio próximo pasado, con gran júbilo de los habitantes de la encantadora Helene y pueblos comarcanos, que han visto, por fin, llegar á su país la rugiente locomotora, símbolo y expresión del moderno progreso material.

Hay en la nueva línea, aunque corta, magníficas obras de fábrica: sin contar las estaciones y apeaderos, que son tan sencillos como elegantes, han de llamar poderosamente la atención del viajero el gigantesco viaducto de Redondela, el soberbio puente de Sampayo, el túnel de Figueiredo y otras obras secundarias, costosas, atrevidas y bien hechas.

En el día de la inauguración, desde las primeras horas de la mañana, notóse en Pontevedra el movimiento y la alegría que precede á las fiestas populares: los balcones y ventanas de las casas estaban engalanados con vistosas colgaduras; dos músicas, la del regimiento de Murcia y la del Hospicio, recorrían las calles; inmensa muchedumbre de gentes se agrupaba en la estación y alrededores, aguardando la señal de haber salido de Redondela el tren inaugural.

A las cinco de la tarde se hizo, en efecto, la señal convenida, disparando cinco bombas y multitud de cohetes; á las seis y media se oyó á lo lejos el silbido de la máquina y su aliento poderoso; algunos momentos después el tren llegaba á la estación, en medio de un grito unánime de entusiasmo, que revelaba la alegría de la muchedumbre: la máquina era la titulada *Pontevedra*, número 52, y estaba adornada con escudos de armas de la ciudad y de Barcelona, banderas, gallardetes y guirnaldas y ramos de laurel y mirto; el tren, que conducía á los invitados al acto inaugural, constaba de seis coches-salones y otros carruajes de las tres clases; al lado de un altar, erigido cerca de la vía, el clero bendijo la locomotora y la línea, según el ritual solemne que se observa en tales actos; inmediatamente se celebró el banquete oficial, asistiendo al acto las autoridades de la provincia, los individuos del Consejo de Administración del ferro-carril y otras personas distinguidas, sin que estuviera en él, por causas que lamentamos con toda sinceridad, la ilustrada, dignísima y generosa prensa regional, sino solamente dos ó tres redactores de periódicos de Vigo.

Los grabados de la pág. 77 (de fotografías del artista D. Francisco Zagala, de Pontevedra) aluden al acto inaugural que dejamos descrito.

Los festejos en la población continuaron en el siguiente, 1.º de Julio: la Diputación provincial obsequió con espléndido almuerzo al Consejo de Administración del ferro-carril, é invitó también

á la prensa regional, que no aceptó, agradeciendo, sin embargo, la deferencia; hubo serenata en el paseo de la Alameda, baile campestre, preciosas iluminaciones en la casa de Ayuntamiento, Diputación provincial, Recreo de Artesanos, Casino, etc.

EL LAZARETO DE IRUN.

Viejeros procedentes de Francia, pasando la cuarentena.

El grabado que publicamos en la pág. 86 es la mejor contestación á los periódicos *Le Temps*, *La France*, *Le Gaulois* y otros de París, que se han lamentado exageradamente de las incomodidades sufridas en los lazaretos españoles de la frontera pirenaica por los viajeros procedentes de Francia; muchos de éstos, agradecidos á la atenta deferencia y á la delicada atención de los delegados del Gobierno español, durante su período cuarentenario en el lazareto de Irun, se han hecho rebotar en compañía grupo ante la fachada principal de la nueva Aduana (que es, como saben nuestros lectores, el local destinado á lazareto en aquella población), para ofrecer un recuerdo de su gratitud á la Dirección general de Beneficencia y Sanidad del Reino.

RUBEN MARTINEZ DE VELASCO.

CHILDE-HAROLD EN ANDALUCÍA.

II.

ANTES de bojear el poema en que se reflexan, como en alborotado río, las ideas y las propensiones del peregrino Childe-Harold, señalaremos de pasada el estado de ánimo en que se hallaba el creador del tipo al recorrer la España.

Byron visitó nuestra Península cuando su corazón estaba lleno de vicios y su cerebro de preocupaciones; cuando su natural orgullo se sobreponía á todo cuanto le rodeaba; cuando aún no había podido comprender que existieran sobre la tierra castas hermosuras y afectos desinteresados. Arrastrado por las corrientes escépticas del romanticismo alemán, que produjeron el *Fausto* y el *Werther*, y que inspiraron á su amigo Schelly tan libres escritos, carecía por completo de ideales, y sólo veía en torno suyo humo y escoria.

Las brisas de los lagos de West-Moreland, en cuyos márgenes cantó Wordsworth, saturáronle de tristezas y melancolías, y aunque no llegó él á cantar la materia inconsciente, como el autor de *La Necesidad del ateísmo*, porque se oponían á ello sus preocupaciones nobiliarias y el recuerdo de los preceptos de sus dominios de Aberdeen, abusó más que el mismo Schelly de la negación y del sarcasmo. Irresoluto en todo, tanto en filosofía como en literatura, al contrario de lo que afirmaba en sus cartas íntimas, contri-