

quitando el cuerpo de calefacción y las correderas colocadas sobre la rejilla, lo que puede realizarse en una media hora.

Inauguración de la línea Papapuli-Plati (Grecia).

Extractamos en la presente nota un artículo publicado por M. A. D. en *Le Génie Civil*.

En otras circunstancias—dice el autor—la inauguración de la pequeña línea de 90 kilómetros entre Papapuli y Plati (figura 1.^a), que se ha celebrado solemnemente el 22 de Mayo último, se hubiera, sin duda, considerado como una fiesta internacional, puesto que la conclusión de esta línea une la capital de



Fig. 1.^a

Grecia con la red férrea europea. De ahora en adelante será, en efecto, posible ir en ferrocarril desde un punto cualquiera de Europa á Atenas sin tener que hacer ninguna travesía marítima (figuras 1.^a y 2.^a).

Así, por ejemplo, partiendo de París, no habrá necesidad de embarcarse en Marsella, en Brindisi ó en Salónica para el Pireo, y se podrá efectuar el trayecto directo París-Atenas como se hacía el trayecto París-Constantinopla antes de la guerra. Los recorridos son, por otra parte, poco diferentes, 3.270 kilómetros para el primero contra 3.164 para el segundo.

Cabe, por otra parte, preguntar si, una vez que el tráfico por el territorio griego esté bien establecido, no tendrá interés la Mala de las Indias en abandonar el trayecto Calais-Brindisi-Port Said por el trayecto Calais-Pireo-Port Said esperando al trayecto Calais-Constantinopla-Bagdad. En todo caso, es interesante notar, como lo hace el autor, que el primero comprende 2.230 kiló-

metros por tierra y 1.741 por mar, mientras que el segundo cuenta, es verdad, 3.568 kilómetros por tierra y 1.148 por mar. Admitiendo velocidades iguales (50 kilómetros por hora por tierra y 25 por mar) la duración del primer trayecto sería de 115 horas, mientras que la del segundo llegaría á 118 horas. La diferencia es verdaderamente insignificante, pero es necesario observar que en el trayecto Calais-Pireo-Port Said la duración de la travesía no sería más que de cuarenta y seis horas en lugar de setenta que se emplea en la travesía Brindisi-Port Said, ó sea, exactamente, un día menos. Es una diferencia no despreciable para las personas que tienen miedo al mareo, y tal vez haya en esto una amenaza para la línea Calais-Brindisi.

Dado el espíritu que subsistirá, sin duda, durante largo tiempo después de terminada la guerra, esta amenaza no puede ser más que muy lejana, porque todo hace creer que los ingleses no querrán en mucho tiempo atravesar los imperios centrales, puesto que para llegar á la nueva línea es necesario pasar por Viena, Belgrado y Nisch, lo mismo que para ir á Constantinopla.

La línea inaugurada no deja, sin embargo, de ser útil en la actualidad para los aliados puesto que ocupan á Salónica y tienen interés en establecer relaciones rápidas y terrestres entre esta ciudad y el Pireo.



Fig. 2.^a

La línea que acaba de inaugurarse no es más que la prolongación de la principal vía férrea de vía normal que, desde hace algunos años, atraviesa la Grecia de Sur á Norte.

Grecia no poseía, hasta estos últimos años, más que una pequeña red de un millar de kilómetros de vía estrecha, que servía al Peloponeso, la Atica, la Tesalia y la región de Missolonghi.

La gran arteria de vía normal, recientemente construída, parte del Pireo y tenía hasta ahora su término en Papapuli, riachuelo que señalaba hasta 1897 la frontera entre Grecia y Turquía.

Comenzada en 1892 por iniciativa del Ministro Tricoupis, la construcción de esta línea Sur-Norte helénica sufrió una larga interrupción debida á diversas causas, hasta que, bajo el Ministerio Theotokis, le fué otorgada la concesión á un grupo franco-inglés que, con el concurso de la Sociedad de Construcción de Batignolles, terminó la línea en cuatro años, de 1902 á 1906.

La línea de que nos ocupamos, llamada primero línea del Pireo á Demirly y á la frontera otomana, tiene 394 kilómetros de longitud, sin comprender sus dos ramales, de 21 y 23 kilómetros, respectivamente, á los puertos de Chalkis y de Stylis (canal de Atalante). Esta línea sirve, por una parte, las regiones más fértiles de la Grecia, principalmente la Atica, la Beocia, la Phthiotida y finalmente, la Tesalia, y debe, para unir entre sí estas llanuras, atravesar los contrafuertes del Oeta y el Othrys, elevándose así á altitudes de 600 metros por medio de trazados que comprenden numerosos túneles y obras de fábrica.

(Continuará.)