

C r ó n i c a

Inauguración del ferrocarril transpirenaico de Ax-les-Thermes a Ripoll ¹

Preliminar de la inauguración de este segundo ferrocarril transpirenaico fué la ceremonia del reconocimiento de los trabajos de la parte francesa, que se verificó el día 18 de julio, a la que fueron invitados varios técnicos españoles.

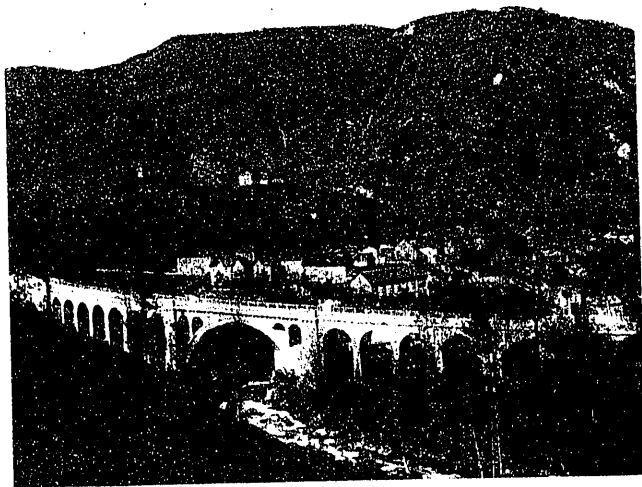
En tren especial procedente de Toulouse llegaron a Puigcerdá, a las tres de la tarde, más de un centenar de técnicos franceses, en cuya estación fueron recibidos por el inspector general, delegado técnico de Fomento, Sr. Machimbarrena, y los ingenieros jefes señores Roda y Lacasa.

Después de hacer una rápida visita a la estación internacional española regresaron juntos a Toulouse, donde se dió un espléndido banquete en el Gran Hotel.

A la hora de los brindis se levantó el inspector general de Ponts et Chaussées, M. Claisse, quien leyó un discurso en el que, después de dar la bienvenida al inspector general, Sr Machimbarrena, y a los ingenieros españoles que le acompañaban, hizo la historia de los Convenios establecidos entre Francia y España

C'est donc, au milieu d'une atmosphère de confiance dans son avenir, que va s'ouvrir la ligne d'Ax-les-Thermes à Ripoll.

A son succès, je lève mon verre et je vous convie à vous associer à moi, dans une pensée de gratitude, pour tous ceux, ingénieurs, entrepreneurs et leurs collaborateurs, qui, à des degrés divers, ont, des deux côtés



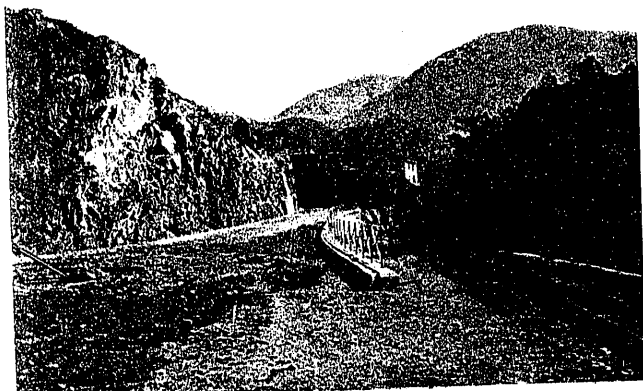
Viaducto de La Lauze, en Ax-les-Thermes

de la frontière, contribué à cette oeuvre de resserrement des liens qui unissent nos deux nations amies et de même race."

Al levantarse a contestar el Sr. Machimbarrena fué saludado con una salva de aplausos.

Sus primeras palabras fueron de agradecimiento por haber sido invitados los técnicos españoles en esta fiesta de fraternidad francoespañola.

Comparó las vías de comunicación con los sistemas circulatorios de la sangre en los seres vivos, que al



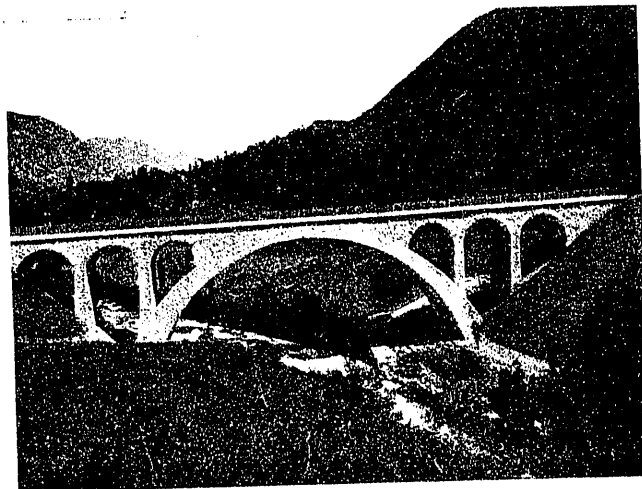
Origen de la línea en Ax-les-Thermes

para el trazado de las líneas transpirenaicas. Al mencionar el de la línea que se inaugura en el valle del Ariège, ponderó la solución dada por el actual inspector general, Nouilhac-Pioche, apoyada por el que fué ministro de Negocios extranjeros, M. Delcassé, diputado de la región.

Recordó la solemne inauguración del ferrocarril del Canfranc, realizada con la presencia de S. M. el Rey de España y del presidente de la República francesa, así como la firma del decreto-ley que prescribe la adopción de la anchura continental desde la frontera francesa a Barcelona.

Terminó su elocuente brindis con las palabras siguientes:

"Ingénieurs de l'Etat espagnol, ingénieurs de la Cie. del Norte n'ont pas perdu de temps à faire entrer dans le voie de la réalisation les décisions de leur Gouvernement et, grâce à leurs efforts, on compte que les trains partant de Paris pourront arriver à Barcelone à la fin de l'année prochaine.



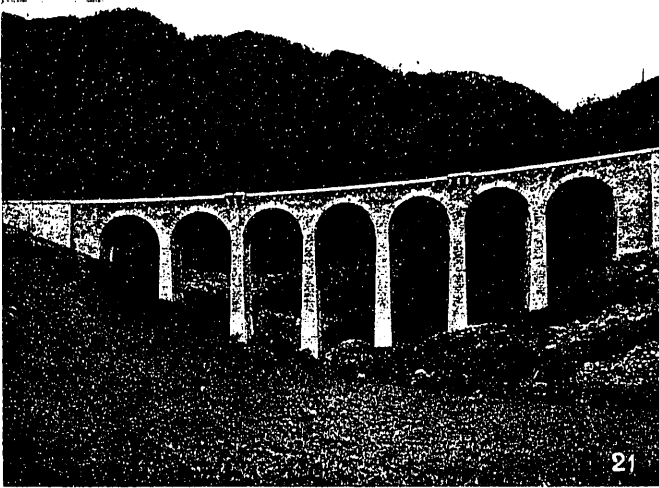
Viaducto del Oriège

difundirse aumentan la vitalidad de los países; pero las relaciones de unos con otros imponen que las redes nacionales se unan con líneas internacionales.

Cada nueva vía que perfore el Pirineo fortalece más, si cabe, la amistad inquebrantable de Francia y España.

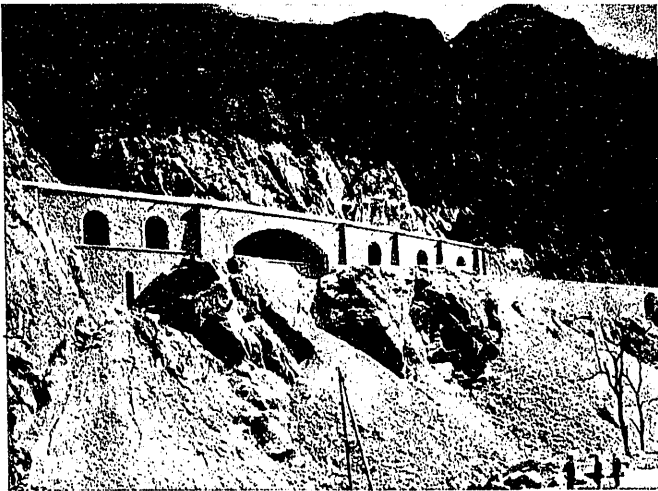
Al hablar de la inauguración de esta segunda línea

¹ Publicamos en esta nota una colección de fotografías de la parte francesa de la línea internacional, que completa nuestra información gráfica del número anterior.



Viaducto de Rial

internacional dijo que cruza la frontera en la bella altiplanicie de la Cerdaña, donde la misma naturaleza indica que las fronteras entre países amigos no son



Túnel de Runac-Berduquet (parte al exterior)

necesarias. No hay allí, en efecto, ninguna barrera natural. Geográficamente no existe frontera: una línea caprichosa une, más que separa, ambos países.

Ponderó el Sr. Machimbarrena, de acuerdo con su colega francés M. Claisse, la importancia del estrecha-



Viaducto de Bordes

miento de la vía española desde la frontera francesa, en Puigcerdá, hasta el puerto franco de Barcelona. Este hecho tan sencillo borra recelos históricos, al abrir de par en par las puertas de la casa al amigo, sabiendo que sólo beneficios ha de reportar esa prueba de confianza mutua.

Y somos los técnicos los que aconsejamos y ponemos después en práctica estas determinaciones de los Gobiernos.

Brindo, pues—terminó el Sr. Machimbarrena—, por los técnicos de Francia y España, que tanto han contribuido a fomentar los vínculos de fraternidad entre las dos grandes naciones vecinas.

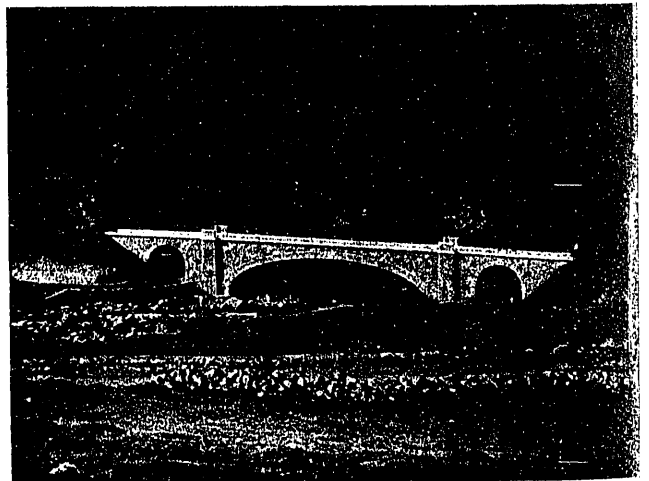
El brindis del Sr. Machimbarrena, pronunciado en español, fué interrumpido varias veces con calurosos aplausos, y al retirarse a descansar, con sus compañeros Sres. Roda y Lacasa, todos los franceses, puestos en pie, les despidieron con una gran ovación.

* * *

El día 21 de julio se verificó, con toda solemnidad, la inauguración del ferrocarril transpirenaico Ax-les-Thermes-Ripoll.

La víspera llegó, a las diez de la noche, a Puigcerdá, en automóvil, el ministro de Fomento, conde de Guadalhorce, acompañado del capitán general de Cataluña. En las afueras de la capital de la Cerdaña esperaban todas las autoridades de la región y los ingenieros de Caminos. Llegada del ministro, el que, después de un brevísimo descanso, asistió al banquete ofrecido por el Ayuntamiento de Puigcerdá en el Gran Casino, situado en las afueras de la ciudad; fiesta que terminó cerca de las dos de la madrugada, y en la que el alcalde y el ministro se congratularon, al brindar, de los beneficios que ha de reportar la nueva línea internacional.

El tren eléctrico inaugural, en el que venía el director general de Ferrocarriles, Sr. Faquineto, acompañado de todos los invitados, llegó con puntualidad, a las once



Puente de la Goutine

de la mañana, a la estación de Puigcerdá, donde, por ser domingo, se celebró una misa.

El conde de Guadalhorce, que aprovechó la mañana del domingo en hacer visitas y celebrar conferencias en relación con los intereses de la región, llegó a la estación de Puigcerdá a mediodía. Poco tiempo después avisaba la estación fronteriza de Latour de Carol la llegada del ministro de Obras públicas francés M. Forgeot, e inmediatamente se puso en marcha el tren eléctrico español, que a los pocos minutos hacía su entrada en dicha estación, a los acordes de la Marcha Real y la Marsellesa.

Una sección de gendarmes rindió honores a las personalidades españolas, que M. Forgeot recibía en el andén de la estación.

A continuación fué servido un banquete, de doscientos cincuenta cubiertos, en una gran nave del edificio destinado a paquetes postales, decorado al efecto.

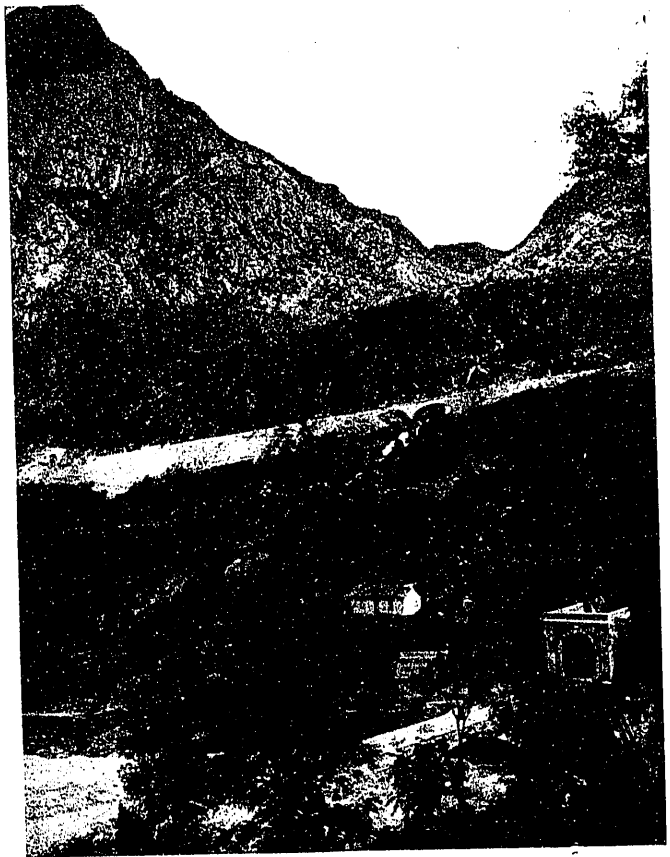
Llegado el momento de los brindis se levantó monsieur Forgeot, que leyó y pronunció un interesante discurso, del que transcribimos los párrafos más importantes:

"Le 18 juillet 1928, il y a donc un an, presque jour pour jour, le premier transpyrénéen Pau - Saragosse était solennellement inauguré. Le Roi d'Espagne et le président de la République française se rencontraient sous le tunnel de Somport. Au travers des Pyrénées vaincues, ils pouvaient, suivant la saisissante image de Sa Majesté Alphonse XIII, se donner la main avec toute la spontanéité de sentiments et la tendresse que ressentent l'une pour l'autre ces deux grandes nations sœurs, l'Espagne et la France.

Nous inaugurons aujourd'hui la seconde ligne transpyrénéenne Ax-les-Thermes-Ripoll. S'il ne m'est pas possible d'assigner des maintenant un terme à l'achèvement de la troisième Saint-Girons-Lérida, je déclare, à mon tour, que nous la poursuivrons sans défaillance, avec la volonté d'aboutir dans le minimum de temps."

El ministro francés, después de hacer un breve resumen de las principales características de la nueva línea ejecutada por el Cuerpo de Puentes y Caminos, añadió:

"Que tous ceux qui, pendant vingt années d'efforts, ont apporté leur patient travail, leur intelligence et leur savoir à l'œuvre grandiose que nous consacrons, ouvriers, contremaîtres, entrepreneurs et ingénieurs soient publiquement remerciés. Ils me sauront gré, ne pouvant les nommer tous d'apporter aux animateurs de la ligne, MM. les inspecteurs généraux Nouailhac, Poch, Le Cornec et Aroles, le tribut de la reconnaissance nationale."

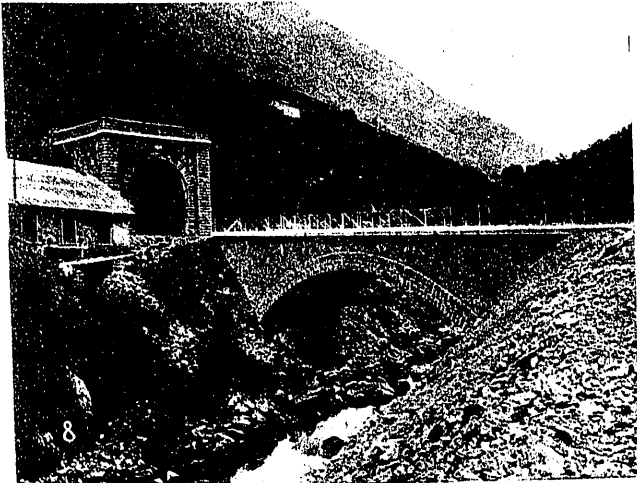


Entrada y salida del túnel helicoidal y, a continuación, puente sobre el Bésnes

gue, le concessionnaire de la section française du second transpyrénéen nous offre les plus sérieuses garanties d'une active et féconde exploitation. Nul doute que la même activité ne se déploie sur la section espagnole et que le nouveau trait d'union jeté entre nos pays ne comporte dans l'ordre économique comme dans l'ordre politique et sentimental, les plus heureux effets"

Y terminó así:

"L'incessant va-et-vient des trains sur le nouveau rail ne facilitera pas seulement cet échange matériel et profitable, mais celui, plus fécond encore, de la pensée, des traditions et des aspirations de deux grands peuples que rapproche la communauté de race, d'histoire, de langue et d'idéal"



Puente sobre el Ariège y entrada al túnel helicoidal

Ponderó después la labor que realiza la Compañía de ferrocarriles del Midi francés, que se encarga, como la del Norte en la parte española, de la explotación de la nueva línea. Con este motivo recuerda que dicha Compañía del Midi no se limita a explotar su red ferroviaria, sino que, además, establece servicios de "auto-cars" y crea residencias espléndidas, a altitudes de 1.800 metros, tales como la de Font Romeu, a pocos kilómetros de Puigcerdá, que fomentan el turismo.

Por eso dijo el ministro francés lo siguiente:

'Vous le voyez, monsieur le ministre et cher collè-



Pueblo de Hospitalet; a la derecha entrada del túnel de Puymorens y puente sobre el Ariège, en el camino de Andorra

Una banda de música, que durante el banquete tocó algunos pasodobles españoles de los más populares, entonó el himno francés, la Marsellesa, que los comensales escucharon en pie.

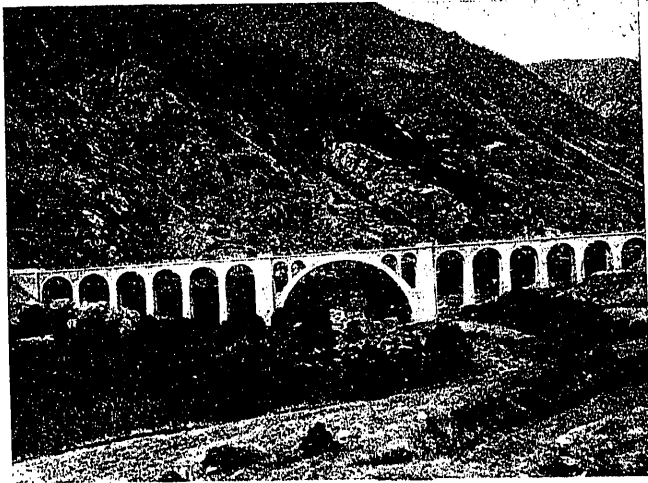
El conde de Guadalhorce se levantó a continuación y pronunció en español, con su elocuencia habitual, un brindis brillante, del que es difícil dar una idea completa.

Dijo que nosotros realizamos con nuestras líneas internacionales la ambición que tuvieron un día los romanos, que luego soñaron los árabes al invadir España, cuya población supo en estos momentos dar una prueba de un espíritu caballeresco, de un patriotismo, de una tenacidad y de un valor que bastaron para escribir una de las más bellas páginas de la historia contemporánea.

España recuerda con gratitud y afección las luchas que ha tenido que sostener, unida a Francia, para vencer la resistencia que ofrece a la civilización el pueblo africano.

Nuestras dos naciones tuvieron siempre la voluntad de unirse para asegurar la paz del mundo y mantener la unión cordial y sólida necesaria al progreso humano.

España, que se siente orgullosa de su pasado, que



Viaducto de Porta

ha realizado en América una misión civilizadora intensa y secular, se siente orgullosa, de un modo especial, de emplear su energía en civilizar el norte de Africa al mismo tiempo que se repliega sobre sí misma para reglamentar su riqueza y su vida interior. Así, en este instante contempla con particular afecto y sincera admiración a su amiga la heroica Francia, y siente un profundo deseo de romper las barreras que separan los dos pueblos, abriendo nuevas vías de comunicación para facilitar los cambios comerciales con Francia.

Al terminar este brindis la música entonó la Marcha Real, que fué escuchada con idéntico fervor que antes la Marsellesa.

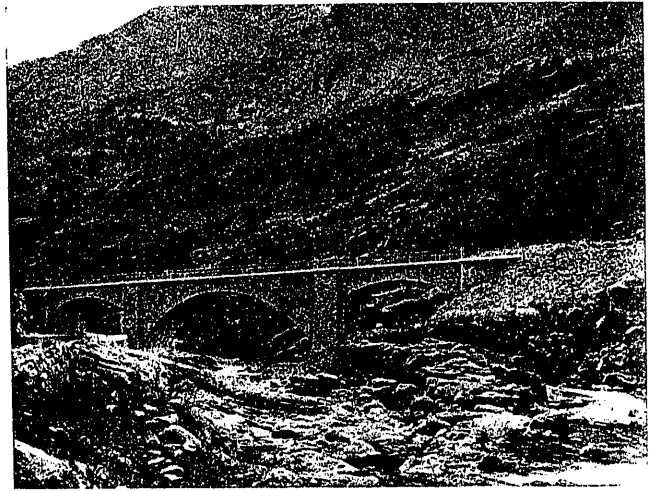
Los dos discursos fueron frecuentemente interrumpidos con aplausos y manifestaciones entusiastas, significativas de la sincera amistad que une a las dos naciones.

A las tres y media de la tarde el tren francés condujo a todos los asistentes al banquete a la estación de Puigcerdá. Se divisa en lo alto la ciudad engalanada. Una sección de Carabineros presenta armas a los acordes de la Marsellesa. El edificio de la estación se halla empavesado con banderas y escudos franceses y españoles. Flores y guirnaldas completan la alegre ornamentación.

La población de Puigcerdá en masa rodea la caravana oficial, que atraviesa rápidamente las vías de la es-

tación, por el subterráneo iluminado, para dirigirse a una pintoresca tienda, característica de la región, donde se sirve un espléndido *lunch*.

Nuevamente el ministro español se levanta para exaltar una vez más los cordiales sentimientos de Es-



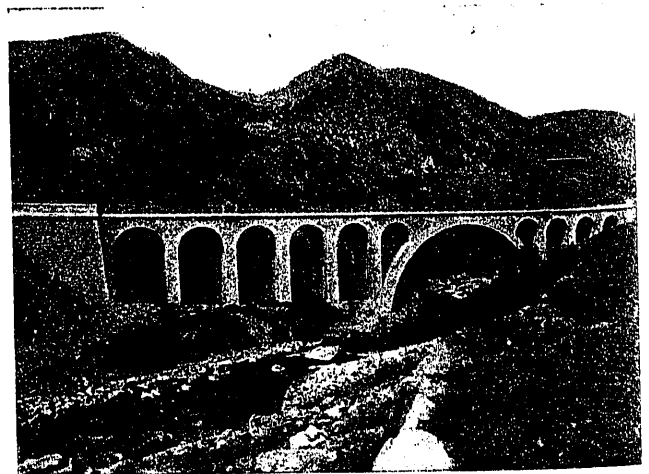
Viaducto de la Fouillatère

paña por Francia, y brinda por la salud del presidente de la República.

Contesta el ministro francés con frases muy inspiradas, y termina esta nueva peroración del modo siguiente:

“Le resserrement de l'amitié franco-espagnole n'a rien d'égoïste. Il n'est dirigé contre personne. Il est au contraire, un gage de paix, car l'amitié désintéressée peut être contagieuse. Puisse la nôtre s'étendre, de proche en proche, dans la grande famille humaine et inspirer partout la bonne entente. Les peuples, comme les hommes, y trouvent plus de bonheur que dans l'incompréhension et les haines stériles.

Dans cette esperance, je lève mon verre en l'honneur de Sa Majesté Alphonse XIII, dont la France n'oubliera jamais qu'il fut l'indéfectible ami des mauvais jours, de la famille royale et du gouvernement, au nom duquel, monsieur le ministre et cher collègue, vous



Viaducto de Carol

m'avez si aimablement accueilli. Je bois à la prospérité de la noble et chevaleresque nation espagnole et à son glorieux avenir.”

Grandes aplausos sellan estos discursos, y como la tarde avanza se piensa en el regreso.

Parte el tren francés con la brillante comitiva que acompaña al ministro de Obras públicas, siendo despedidos por su colega el ministro de Fomento, que con su séquito retorna en el tren español hasta Ripoll.

La fecha del 21 de julio de 1929 será memorable en la historia de las relaciones de Francia y España, pues la brillante inauguración del ferrocarril internacional de Ax-les-Thermes a Ripoll ha dado motivo a que se cambien los más vivos sentimientos de cordialidad entre los representantes de los Gobiernos de Francia y España.

Inauguración del ferrocarril eléctrico de Palma al puerto de Sóller

El día 10 del pasado mes tuvo lugar, con toda solemnidad, la inauguración del ferrocarril eléctrico de Palma de Mallorca al puerto de Sóller.

En circulación este ferrocarril desde el año 1916 con tracción de vapor, constituía ésta, por lo abrupto del terreno atravesado, un obstáculo serio al desarrollo del turismo, principal base del sostenimiento de la línea férrea. Adherida la Compañía que la explota al Régimen ferroviario de consorcio con el Estado, ha podido llegar, con los recursos de la Caja ferroviaria, a establecer el cambio de tracción, que tantos beneficios ha de reportar, sobre todo cuando, mejorado el puerto de Sóller, constituya éste un punto terminal de la línea de vapores Barcelona-Mallorca, que será la más directa de las comunicaciones con la península.

El acto de la inauguración ha despertado en la maravillosa isla de Mallorca un gran entusiasmo popular, plasmado en el homenaje que al mismo tiempo se ha rendido a D. Jerónimo Estades, hijo de Sóller, director-gerente del ferrocarril, iniciador principal de su construcción y principal propulsor de la mejora que se ha implantado. Este hombre de acción, que posee una tenaz voluntad, ha consagrado su larga vida, bien en el ejercicio de diferentes cargos públicos como al frente de la Empresa ferroviaria, al progreso de su país, que ahora le ha demostrado público agradecimiento colocando una lápida que lo perpetúe en la casa del homenajeado.

Al acto de la inauguración no pudo asistir, por deberes de su cargo, el señor ministro de Fomento, haciéndolo, en su representación, el gobernador civil de Mallorca, que dirigió frases de elogio al Sr. Estades y lamentó que no hubiese podido concurrir el conde de Guadalhorce, que, a más de dar realce al momento inaugural, hubiese podido comprobar, de cerca, determinados anhelos de los mallorquines, tal como el remedio al mal estado de sus carreteras.

Al final de los festejos celebrados se dirigió al ministro de Fomento un telegrama de salutación, expresivo del agradecimiento que todas las fuerzas vivas locales sienten por las facilidades oficiales que se han otorgado para el logro de mejora tan importante como la inaugurada.

La honradez en los concursos

El Ayuntamiento de Zaragoza, según leemos en algún periódico, ha convocado un concurso para cubrir una plaza de aparejador municipal, y tras de estipular las condiciones de los concurrentes, manifiesta que *se concederá preferencia al mérito de la bien probada honradez.*

Los aparejadores, como es natural, han solicitado que se rectifique la convocatoria, porque la honradez es una de las virtudes que adornan al Cuerpo a que pertenecen, y entienden que el Ayuntamiento debe limitarse a exigirles suficiencia.

La reclamación está muy puesta en razón, aunque no parezca rechazable la innovación introducida por

una Corporación municipal deseosa de acoger en su seno personas honradas.

Es dilema de difícil solución el decidirse, en tiempos de regeneración social, entre la preferencia por la suficiencia técnica o por la honradez, y por ello entendemos que la incógnita, en este caso, está despejada por los aparejadores, que le dicen al Ayuntamiento: *Nosotros somos igualmente honrados: escoja V. E. al más suficiente.*

Creemos que tienen razón, y que sería peligroso que el ejemplo de los municipios zaragozanos cundiera, por las consecuencias técnicamente desastrosas a que daría lugar el que las Corporaciones locales se metieran a entender de honradez, siquiera limiten el ensayo a los funcionarios facultativos.

Segunda Conferencia Mundial de la Energía

Del 16 al 25 de junio de 1930 se celebrará en Berlín, debiéndose dirigir la correspondencia a Weltkraft. Berlín N W 7, Ingenieurhaus.

El programa técnico, que se detalla a continuación, se limita a indicar, en líneas generales, las cuestiones a tratar; no impone los temas de las ponencias. Se invita a los ponentes a que indiquen los últimos adelantos en la materia de los temas escogidos, tratándolos tanto desde el punto de vista técnico como del económico.

CLASE A.—FUENTES DE ENERGÍA

Parte I.—Combustibles sólidos.

Parte II.—Combustibles líquidos.

Parte III.—Combustibles gaseosos.

Parte IV.—Fuerzas hidráulicas.

Parte V.—Utilización del calor solar y terrestre; energía del viento.

Se recibirán con el mayor interés datos y estadísticas sobre el aprovechamiento de nuevas fuentes de energía, así como las informaciones referentes a proyectos para el mismo objeto que ofrezcan perspectivas favorables para su realización.

Asimismo se considerarán de particular interés los datos sobre el proceso técnico esencial realizado en la producción (así como en la producción sintética) y en el transporte de los combustibles sólidos, líquidos y gaseosos. Los informes referentes a todas las publicaciones importantes existentes en relación con estas materias tienen un valor muy apreciable.

CLASE B.—PRODUCCIÓN, TRANSPORTE Y ACUMULACIÓN DE ENERGÍA

PARTE I

Instalaciones de vapor y combustibles

Grupo 1.—Transporte y almacenaje de combustibles sólidos.

Grupo 2.—Transporte y almacenaje de carbones pulverizados.

Grupo 3.—Transporte y almacenaje de combustibles líquidos.

Grupo 4.—Transporte y acumulación de gases (transporte del gas a grandes distancias).

Grupo 5.—Hogares para combustibles sólidos, pulverizados, líquidos y gaseosos.

Grupo 6.—Regulación de las instalaciones de calderas de vapor.

Grupo 7.—Generación de vapor a alta presión; más de 30 atmósferas.

Grupo 8.—Máquinas y turbinas de vapor.

Grupo 9.—Turbinas de vapor de mercurio y turbinas de vapor binario.

Grupo 10.—Instalaciones de calefacción a distancia (vapor, agua).