

calidad. Manifestó que el trabajo del fogonero en estas locomotoras es sumamente sencillo, y que las máquinas apenas producen ese humo que tanto molesta a los viajeros y ensucia el material, saliendo por la chimenea, en cambio, una masa impalpable de cenizas.

Finalmente comparó los costes de la tracción con esta clase de locomotoras y con las eléctricas, y, exponiendo el gráfico de Pforr, dijo que, salvo en casos especiales en que la tracción eléctrica es indicadísima, es probable que resulte más económica la tracción con estas modernas locomotoras de carbón pulverizado.

Añadió que muy recientemente se han verificado en Alemania unas pruebas de este sistema, a las que asistió una representación del Consejo del Combustible, la que no ha emitido todavía el informe oficial que le fué encomendado.

Al concluir su conferencia el Sr. Valentí, fué muy felicitado por el selecto concurso que le había escuchado con verdadero agrado durante hora y media.

Convenio internacional para la explotación del ferrocarril del Canfranc.

Durante los días 14 y 15 de junio último ha celebrado reuniones plenarias la Comisión Internacional de los Ferrocarriles Transpirenaicos, hasta llegar a un perfecto acuerdo en la redacción del Convenio que establece las reglas que habrán de observarse en la explotación de la línea del ferrocarril de Canfranc.

El lugar de las reuniones ha sido la misma estación de Canfranc, que se señaló con el objeto de resolver rápidamente, sobre el terreno, las dudas que hubiere acerca de los acuerdos que debían tomarse. La premura estaba justificada, por haber decidido ambos Gobiernos que la inauguración de esta línea se hiciese el día 18 del mes actual de julio, con la presencia de Su Majestad el Rey de España y el Presidente de la República francesa.

Los delegados españoles de la Comisión internacional actualmente son: D. Servando Crespo, presidente, ministro plenipotenciario y representante del Ministerio de Estado; D. Vicente Machimbarrena, inspector general de Caminos, Canales y Puertos, delegado técnico del Ministerio de Fomento; coronel Alcaine, delegado del Ministerio de la Guerra, y D. Luis Mier, ingeniero jefe de la sección de Ferrocarriles, secretario.

La Delegación española en pleno se trasladó a la estación de Canfranc con dos días de anticipación, para recibir a sus colegas franceses y preparar la labor de las reuniones plenarias. Con este último objeto se incorporaron temporalmente a la Comisión internacional, en concepto de asesores, los Sres. Periquet, Fenoll, Díez Frías y Mestre, en representación, respectivamente, de las Direcciones generales de Aduanas, Seguridad, Correos y Telégrafos y Sanidad. Acompañaron también a la Comisión, representando a la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, que será la que explote la línea, el subdirector, Sr. Graset, y el jefe de Explotación, Sr. Alarcón. La Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles del Nordeste de España estuvo representada por D. Telmo Lacasa, ingeniero jefe de este servicio, y D. Carlos Fesser, ingeniero encargado de las obras.

Sirvió de base a las discusiones un anteproyecto de Convenio, redactado por M. Aroles, inspector honorario de Puentes y Calzadas, delegado técnico del Ministerio de Trabajos públicos de Francia, quien acudió a Canfranc el día 12 de junio, acompañado de los asesores de la Delegación francesa, y el día 14, conforme estaba convenido, a propuesta de España, se presentó, procedente de París, el presidente de la Delegación francesa, M. Gaussent, ministro plenipotenciario, representante del Ministerio de Negocios extranjeros de Francia.

El proyecto de Convenio aprobado consta de los nueve capítulos siguientes:

I. Disposiciones relativas a los gastos de primer establecimiento, de los trabajos complementarios y de los alojamientos.

II. Disposiciones relativas a la explotación:

a) Explotación entre la estación francesa de Forges d'Abel y la estación internacional de Canfranc, y viceversa.

b) Explotación de la estación internacional de Canfranc.

c) Cláusulas aplicables a la sección de línea entre Forges d'Abel a la estación de Canfranc y a la estación internacional de Canfranc.

III. Disposiciones relativas a los servicios de Aduanas.

IV. Disposiciones relativas a los servicios de Seguridad y a las medidas de Policía general.

V. Disposiciones relativas a los servicios postales, telegráficos y telefónicos.

VI. Disposiciones relativas a los servicios de Policía sanitaria medical.

VII. Disposiciones relativas a los servicios de Policía sanitaria veterinaria.

VIII. Disposiciones relativas al personal de los diversos servicios ferroviarios y administrativos franceses y españoles.

IX. Medidas de aplicación. Duración de validez y ratificación.

Basta la simple enumeración de los epígrafes anteriores para darse cuenta de la importancia y complicación de los problemas tratados, que ofrecen la novedad de ser aplicables a la primera estación que se establece en España de carácter internacional, común a los servicios franceses y españoles, siendo preciso dar garantías a los agentes de la nación vecina, sin menoscabo de la soberanía nacional y sin que surjan rozamientos desagradables.

El mejor espíritu ha presidido en las reuniones múltiples celebradas entre los técnicos de ambos países, lo mismo que en las reuniones plenarias, por lo que en breve tiempo se ha llegado a un acuerdo completo, que pronto será, seguramente, ratificado por los Gobiernos de las dos naciones.

Despierta sumo interés en Francia y España, y especialmente en la zona fronteriza, la inauguración de esta línea; acontecimiento que señalará una fecha memorable en nuestras relaciones ferroviarias internacionales, por lo que en el próximo número nos proponemos hacer una amplia información acerca de la línea del Canfranc.

Proyecto de nueva estación de Madrid-Atocha.

La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante ha editado un lujoso folleto en el que se contienen las principales características de un proyecto de ampliación de la estación de Madrid-Atocha.

Las necesidades del tráfico actual exigen parte de la ampliación que trata de llevarse a cabo, y, como es natural, se aprovechan las circunstancias para extender esa ampliación hasta lo que permite la previsión para un futuro algo remoto.

La reforma fundamental consiste en separar la salida, de la llegada, para viajeros y mercancías de gran velocidad; trasladar la Pequeña velocidad al Cerro de la Plata, excepto el servicio de vagones completos, que se instalará en la nueva estación del Abroñigal, y dotar de amplitud a todos los servicios complementarios de la explotación.

El edificio actual se conserva para la salida de viajeros y equipajes, desapareciendo, como antes decimos, la Pequeña velocidad de donde ahora se encuentra. Aprovechando este lugar de emplazamiento y parte del patio de mercancías, se levantará un nuevo edificio, en armonía de construcción con el existente, para las llegadas. Este nuevo edificio se compone de dos cuer-