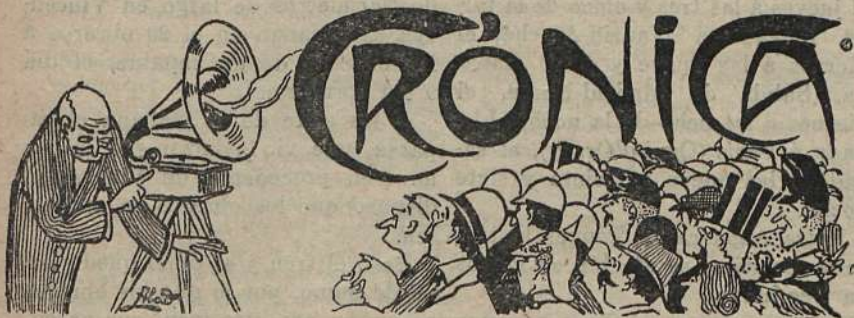


CRÓNICAS Y ACTUALIDADES



Las principales Compañías de ferrocarriles han venido sustentando hasta ahora el criterio de reclutar su nuevo personal entre los hijos de los funcionarios que figuran en las plantillas.

Procedimiento era éste digno por todos conceptos de elogios, puesto que prestaba al personal una protección indirecta: la de que los parientes de los funcionarios de ferrocarriles tuvieran siempre ante ellos un porvenir modesto, pero seguro.

¿Ha dado hasta ahora malos resultados el procedimiento? Indudablemente, no. El hijo de un funcionario de ferrocarriles tiene, naturalmente, que vivir la vida de su padre, conocer reglamentos, aprender circulaciones de trenes, telegrafía, factoría, expedición de billetes, situaciones, servicios combinados y toda esa enciclopedia ferroviaria, en fin, que forma, si no la única, por lo menos la más esencial fuente de conocimientos del empleado.

Nos dicen—una Comisión de empleados ha visitado nuestra Redacción con tal objeto—que hay alguna Compañía de ferrocarriles que proyecta modificar las disposiciones vigentes en el sentido de no conceder ventaja alguna para el ingreso a los hijos de los ferroviarios.

Esa Compañía, sea cual fuere, tiene derecho a escoger el personal que mejor le convenga; pero, ¿no acusaría quizá alguna dureza para el personal antiguo una disposición como ésta de que venimos ocupándonos?

Hay que tener en cuenta que el personal ferroviario español, en general, es de los mejores que se conocen, porque no están viciados ni en su organización colectiva ni en la individual en la forma que constituye la característica de otros personales extranjeros, y que los mayores méritos, los de mayor suficiencia, son los de la relación consanguínea con el personal ferroviario, pues por afición ó por costumbre han de tener los futuros empleados una mejor suma de conocimientos que el que no sabe de materias ferroviarias otra cosa que el extracto de la ley de Policía de ferrocarriles, expuesto a los viajeros en los departamentos, si acaso alguna vez su aburrimiento fué tal que distrajo su mirada en aquel trozo de oficial literatura.

Sobre todas estas cosas, que sólo acusan una conveniencia para las Compañías, pues de ese modo tendrían siempre un mejor y más escogido plantel de funcionarios, opinamos—y esta opinión es absolutamente desinteresada, puesto que ninguna relación tenemos con las Compañías—que tales entidades tienen la obligación moral con los funcionarios que en ellas prestan servicios de que los hijos de éstos sean los preferidos para el ingreso.

Si nuestro consejo fuese el decisivo en esta cuestión, las Compañías de ferrocarriles persistirían en su actitud de siempre. Con ello no saldrían perjudicadas y no perjudicarían tampoco al personal ferroviario.

Conocemos un poco la vida de este personal. Su idiosincrasia, su modo de vivir son tales y tan reducidos los medios de desenvolvimiento, que es lógico hacer la siguiente afirmación: los funcionarios de ferrocarriles ven el porvenir de sus hijos en las Compañías donde prestan aquéllos sus servicios.

Podrá argüírsenos que no se cierra la puerta a nadie, y que mediante el nuevo reglamento que se establece, bien sea admitiendo la oposición ó el concurso—de ningún modo podemos suponer que se llegue al nombramiento libre—, tanto pueden ingresar en la Compañía los propios como los extraños. Ahora bien—y permítasenos la insistencia en punto tan capital—, si se trata de un concurso, ¿cuáles serían los preferidos? Lógicamente, los hijos de los empleados. Cabe suponer que han de reunir éstos mayores condiciones de capacidad, puesto que una práctica indirecta les da conocimientos ferroviarios que otros ajenos a las Compañías no pueden alcanzar sino después de haber ingresado en las Compañías mismas.

Pues si en un concurso de méritos los hijos de los funcionarios habían de ser los preferidos, ¿cómo se va a poder prescindir de un derecho estatuido por la práctica no interrumpida de los años? Es decir, que a pesar de la conveniencia para las Compañías del reclutamiento de personal en la forma que venían haciéndolo, se va a prescindir de ese derecho estatuido.

No; indudablemente, los comisionados que han visitado nuestra Redacción han recogido un rumor, lanzado por quien, persiguiendo fines bastardos, forma parte de ese núcleo de agitadores que no perdona medio de alterar la tranquilidad existente entre el personal ferroviario.

Semejante rumor, si llegase a ser confirmado, provocaría el descrédito y la animadversión, y no hay na-

die tan loco que vaya á conquistar esto sin perseguir un fin positivo de beneficio.

Si hemos acogido el rumor en esta Crónica ha sido para disgregarlo, para analizarlo atómicamente y poder formular una conclusión: la de que tal rumor carece de fundamento lógico.

Y nosotros nos opondríamos abiertamente á semejante cosa.

Un asunto muy interesante tenemos que registrar en esta Crónica, del cual nos hemos ocupado en números anteriores, prediciendo desde luego el resultado y abogando decididamente porque á tal extremo se llegase.

La Compañía de Madrid-Cáceres-Portugal ha accedido á la pretensión de la mayoría de los empleados, que prefiere, á lo estatuido hasta ahora, el cobrar íntegramente los sueldos ó jornales sin descuento del 3 por 100, percibiendo además las gratificaciones que en cada año le correspondan por los aumentos de productos brutos.

Pero como la Compañía de Madrid-Cáceres-Portugal ha tenido ocasión de observar que algunos empleados se mostraban disconformes con el parecer de la mayoría, deja subsistente la Caja de Pensiones con carácter voluntario y en las mismas condiciones que hasta aquí venía funcionando, á fin de que puedan inscribirse en ella los funcionarios que lo deseen.

En otro lugar de este número publicamos íntegra la circular dirigida al personal por el director de M. C. P., á fin de que pueda ser leída por aquellos empleados que no la conozcan.

SERVICIOS DE VIAJEROS

Servicios rápidos para Andalucía y Marruecos

Funciona entre París, Madrid, Córdoba, Algeciras, Gibraltar y Tánger, un nuevo servicio rápido hebdomadario.

Hállase constituido entre París y Madrid por el tren de lujo sudexpres; entre Madrid y Algeciras, por un coche directo, con camas y asientos de primera clase, que circula con arreglo al horario siguiente:

A la ida.—Salida de París el lunes á las doce y dieciséis de la tarde; llegada á Madrid, Príncipe Pío, el martes á las dos y veintitrés tarde. Salida de Madrid, Atocha, el martes á las ocho y veinte noche. Llegada á Algeciras, el miércoles á las dos tarde.

Al regreso.—Salida de Algeciras, el jueves á las tres y cinco de la tarde. Llegada á Madrid-Atocha, el viernes á las nueve y cinco mañana. Salida de Madrid-Norte, el viernes á las ocho de la noche. Llegada á París (Quai-d'Orsay), el sábado á las nueve y treinta y siete noche.

Entre Algeciras y Tánger la travesía marítima se efectúa en menos de tres horas.

Los proyectos del Sr. Gasset

El ministro de Fomento leyó el día 9 en el Congreso un proyecto de ley de obras públicas.

Es de tal importancia, de tal magnitud, que no faltan detractores que consideran irrealizable tan magna obra.

Reproducir aquí el discurso del ministro, el preámbulo del proyecto y la parte dispositiva, sería ocupar muchas páginas de ¡ADELANTE!... y el espacio escasea; pero para conocimiento de nuestros lectores reproducimos la parte concerniente á ferrocarriles, que dice así:

«VIII. Ferrocarriles secundarios y estratégicos.—Con esta nueva ley se ampliará hasta 15 millones la garantía de 10 ofrecida por la ley actual para el pago del interés que garantiza el Estado á los concesionarios de esta clase de ferrocarriles. Por consiguiente, de este modo es de creer que la construcción de esta clase de líneas adquiera un impulso poderoso. Al propio tiempo se corrigen los defectos que la práctica había hecho notar en la ley actual y se toman las precauciones necesarias para que las líneas que se construyan llenen las condiciones adecuadas para satisfacer un interés general. Al propio tiempo que una mayor amplitud en los plazos y en las bases de los concursos, permitirá más grande concurrencia de licitadores, aumentando también el número de ofertas.»

CATÁSTROFE FERROVIARIA

En Vincennes

Accidente en un túnel.—Nueve obreros arrollados.

Con motivo de unas reparaciones que se están haciendo en un túnel de 500 metros de largo en Vincennes, trabajaban en él 20 obreros á las órdenes de un capataz, el día 9 del corriente.

A las siete de la mañana el capataz, que vió avanzar por la vía un tren procedente de Vincennes, dispuso que los obreros se apartasen.

Pasó el tren y el túnel quedó lleno de humo, por lo que los obreros no vieron que otro tren, que procedía de Nogent-Sur-Marne y que marchaba á una velocidad de 60 kilómetros por hora, entraba en el túnel.

Este tren arrolló á ocho obreros y al capataz, que no tuvieron tiempo de apartarse. Los otros 12 obreros salieron desprovistos del túnel y avisaron en la estación de Vincennes, cuyos empleados corrieron al túnel, encontrando á un obrero y al capataz muertos y á los otros siete heridos, de los cuales morirán cuatro, según opinión facultativa.

En Valparaiso

Un tren que cae á un barranco.—Más de 50 muertos.

Comunican por el cable desde Valparaiso, que en la provincia de Higuais ha ocurrido una catástrofe ferroviaria en uno de los pasos peligrosos que tiene la línea que atraviesa la parte Oeste de dicha provincia, donde el terreno está lleno de accidentes.

Un tren lleno de viajeros cayó al fondo de un barranco, desde una altura de 40 metros, aproximadamente.

Los vagones y la máquina quedaron completamente destrozados.

Los muertos pasan de 50.

Choque de frenes.—Dos muertos y siete heridos graves.

El martes 7 chocaron en el túnel de Vincennes (Francia) dos trenes que marchaban en opuesto sentido, resultando dos muertos y siete heridos graves.

La Caja de Pensiones de Madrid á Cáceres y Portugal

El Director de la Compañía de Madrid á Cáceres y Portugal ha dirigido al personal la circular siguiente:

«La Comisión nombrada directamente por el personal inscripto en la Caja de Pensiones para estudiar su organización y proponer al Consejo de Administración de la Compañía las reformas que estimara convenientes y hacederas, se ha reunido en Madrid, conforme á lo acordado, en los días 3 y 4 del corriente.

En esta reunión, después de quedar la Comisión enterada del estado de la Caja y de la inversión de los fondos de la misma, se ha dado cuenta de varias proposiciones, relativas algunas de ellas á puntos de detalle y otras á planes más completos de reorganización, bien tomando por base los aumentos de productos brutos, ó bien tomando por base las retenciones sobre los sueldos y jornales; pero el espíritu que ha predominado en los representantes de la mayoría del personal inscripto en la Caja de Pensiones, en términos de alcanzar casi á la unanimidad, ha sido el de solicitar del Consejo de Administración que la inscripción sea voluntaria y que se permita retirarse á los actualmente inscriptos que así lo deseen, percibiendo las cantidades que se han aplicado al fondo de la Caja por retenciones del 3 por 100 de sus sueldos ó jornales y las que les hubiere correspondido percibir por reparto del 5 por 100 de los aumentos de productos brutos, si no hubiesen estado inscriptos en la Caja de Pensiones, fundando esta solicitud en considerarlo más conveniente para sus intereses y en que con ello no se ocasiona á la Compañía ningún perjuicio.

Claro es que la Compañía, al provocar una elección, excitando á todos á que manifestaran con entera libertad sus opiniones, y al reunir en Madrid á los comisionados para que del mismo modo expusieran sus aspiraciones y deseos, lo ha hecho con el propósito de atenderlos en todo aquello que fuera posible.

Al crear la Caja de Pensiones, á partir del 1.º de Enero de 1905, en favor de los empleados y obreros y de sus viudas y huérfanos menores de dieciocho años, la Compañía no se propuso obtener para sí ningún beneficio. Al contrario, lo hizo imponiéndose una carga en beneficio de su personal, según lo manifestó en la Orden de servicio de 10 de Diciembre de 1904, porque, siendo los recursos aplicados á la Caja insuficientes, según el cálculo matemático, para asegurar el servicio de las pensiones establecidas en el Reglamento, garantizó su pago, obligándose á suplir lo que faltase para cubrirlas, y, en ningún caso ni por ningún concepto se reservó participación ni derecho alguno sobre los fondos de la Caja, consignándose en el artículo 12 del mismo Reglamento que, aun

en el caso de disolución, el fondo que quedase después de asegurar el servicio de las pensiones en curso, se repartiría íntegramente entre el personal inscripto, sin que la Compañía hubiera de percibir de él ni un solo céntimo.

Este carácter beneficioso para el personal, en el sentido de asegurarle pensiones superiores á las que pueden obtenerse con los recursos aplicados á la Caja, está comprobado por el informe del Instituto Nacional de Previsión, de que se ha dado cuenta á la Comisión gestora, y por el estudio presentado por uno de los vocales elegidos, en que, partiendo de las bases científicas adoptadas por el mismo Instituto se demuestra que para asegurar el servicio de las pensiones establecidas en el Reglamento con las condiciones de transmisibilidad que en él se determinan, serían necesarias imposiciones superiores á las que resultan de la retención del 3 por 100 sobre los sueldos ó jornales y de la aplicación del 5 por 100 de los aumentos de los productos sobre los obtenidos en 1900.

La Compañía creó la Caja de Pensiones con carácter voluntario para los empleados y obreros que estaban ya á su servicio antes del 1.º de Enero de 1905, para no alterar por sí las condiciones de trabajo con ellos establecidas, dejando á todos en libertad de optar por los beneficios de la Caja, sujetándose en ese caso al descuento del 3 por 100 y dejando de participar en los repartos de aumentos de productos que venían haciéndose desde el año de 1901, ó de no aceptar aquellos beneficios, continuando libres de descuento y participando en los repartos. Para los que ingresaran al servicio de la Compañía después de 1.º de Enero de 1905 hizo forzosa la inscripción en la Caja de Pensiones, como una condición de la admisión, porque, no estando arraigados en España los hábitos de previsión para la vejez ó la orfandad, consideró necesario darle aquel carácter, y, porque no siendo obligatorio para nadie el ingreso al servicio de la Compañía todo el mundo era libre de solicitar ó no los puestos vacantes, según le convinieran ó no las condiciones establecidas, sin que para nadie hayan resultado, por tanto, impuestas contra su voluntad.

Así han transcurrido algunos años, sin que ni al Consejo ni á la Dirección de la Compañía haya llegado ninguna queja ni observación relativa á la Caja de Pensiones, pudiendo, por consiguiente, creer que tal vez, aisladamente, algún individuo no la considerase conveniente; pero que, en general, el personal estaba satisfecho y conforme con ella.

La votación efectuada por el personal inscripto demuestra, por el contrario, que la inmensa mayoría prefiere cobrar íntegramente sus sueldos ó jornales sin descuento del 3 por 100 y percibir las gratificaciones que en cada año le correspondan

por los repartos del 5 por 100 de los aumentos de productos brutos, que adquirir el derecho al disfrute de las pensiones establecidas para cuando llegue á la edad del retiro.

El Consejo de Administración no ha podido menos de tomar en consideración esta manifestación tan evidente, y, deseoso de procurar la satisfacción del personal y de atender sus aspiraciones en todo lo que sea compatible con la situación de la Compañía, se felicita de haberse puesto por el medio empleado en una relación directa con su personal, dándole ocasión á que manifestara sus deseos.

El Consejo no ha creído que debiera mirar esta cuestión en su aspecto legal, con relación á las condiciones señaladas para el ingreso al servicio de la Compañía, ni la cuestión se plantea en ese terreno, en el cual sería indiscutible la improcedencia de cualquier reclamación. Se trata de una cuestión de conveniencia y de equidad, relativa al empleo de cantidades que, de todos modos, se destinan á mejorar la situación del personal, siendo para la Compañía, económicamente, indiferente repartir el 5 por 100 de los aumentos de productos que llevarlo al fondo de la Caja de Pensiones; y el Consejo, en la alteza de miras con que procede, no ha de hacer tampoco una cuestión de amor propio del mantenimiento de su criterio. Al darle una ú otra inversión se ha inspirado sólo en el deseo de acertar con la que fuera para el personal más ventajosa, y, aun en el supuesto de que éste se equivoque en la apreciación que ha formulado, considera el Consejo que únicamente podría dejar de atenderla en el caso de que pudiera resultar para los demás algún perjuicio.

No lo hay para nadie, puesto que, garantizado el pago de las pensiones por la Compañía, los que quieran continuar inscriptos en la Caja tienen asegurados sus derechos, aunque disminuya el fondo de la misma, además de que en ella quedan sus participaciones y los demás ingresos que la nutren; y el Consejo se hace también cargo de que, en las vicisitudes de la vida, puede ser para algunos un alivio tan grande como la esperanza de la pensión el disponer de una vez de la suma que les corresponda por la entrega de los descuentos del 3 por 100 y de lo que han dejado de percibir en los repartos de aumentos de productos.

Es de lamentar que elementos extraños al personal hayan juzgado injustamente la conducta de la Compañía, atribuyéndola á móviles bien distintos de los que en realidad la han inspirado; pero el Consejo de Administración no puede tener eso en cuenta en sus resoluciones, ni dejar de hacer por ello lo que estime debido y procedente para atender á su personal, que ha respondido á su llamamiento y formulado con toda corrección sus aspiraciones y deseos.

En su virtud, tengo la satisfacción de poner en conocimiento del personal de la Compañía que el Consejo de Administración, en sesión de esta fecha, se ha servido acceder á lo solicitado por la mayoría de la Comisión gestora de la Caja de Pen-

siones, declarando voluntaria para lo sucesivo la inscripción en la misma, autorizando á los inscriptos en ella para retirarse, si así lo desean, y acordando que se entregue á los que se retiren las cantidades que les hayan sido retenidas con destino al fondo de la Caja, por el 3 por 100 de sus sueldos ó jornales y las que les hubiera correspondido percibir por reparos del 5 por 100 de aumentos de productos brutos, si no hubiesen estado inscriptos en ella, con el interés simple de esas cantidades, á razón de 4 por 100 al año, desde las fechas del ingreso de las mismas en el fondo de la Caja de Pensiones; de manera que, según se indicó en la orden de servicio de 10 de Diciembre de 1904, la estancia en la Caja de Pensiones venga á producir el efecto de una Caja de Ahorros para los que no hayan de disfrutarlas.

Oportunamente se distribuirá á todo el personal inscripto los modelos para que los que lo deseen puedan retirarse de la Caja, y se dictarán las reglas para efectuar los pagos correspondientes.

El Director de la Compañía,
ALFREDO LOEWY.»

Prensa de Madrid

El Financiero Hispano-Americano dice en su último número:

«Aplicación viciosa de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos.— Llegan á nosotros noticias que requieren, por nuestra parte, amplia comprobación y detenido estudio, de datos y elementos que suscitan graves sospechas acerca de la posibilidad de que la vigente ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos pueda ser tergiversada, por no usar otro término más expresivo, por logreros y especuladores extranjeros al amparo de heterogéneos valedores de la política, y en detrimento del interés público y aun del decoro nacional, por relacionarse con extremo tan importante como el que afecta al interés del capital dedicado á estas obras públicas, que garantiza el Estado.

En efecto, no tendría, en modo alguno, explicación satisfactoria, sopena de rebasar ciertos peligrosos linderos, el que un ferrocarril estratégico, por ejemplo, cuyo presupuesto total se hubiera fijado, en el plan de estudios, en nueve millones de pesetas, siendo después *fortiori* confirmada esta cifra por el precio de adjudicación real de las

obras á determinado contratista, apareciese, no obstante, providencialmente transformado y adjudicado en concurso, con todas las tramitaciones y actuaciones que el más exigente pudiera desear, en un presupuesto de 17 millones de pesetas, es decir, ocho millones más de la cifra verdaderamente necesaria, resultando así la enormidad (siguiendo este ejemplo hipotético) de que apareciese el costo del kilómetro de esta prodigiosa línea á razón de 300.000 pesetas, siendo así que en la misma zona é igualdad de condiciones topográficas existiera ya alguna otra línea previamente adjudicada á razón de 153.000 pesetas kilómetro, ó sea á la mitad de costo que aquélla.

Como estos rumores y noticias coinciden con una aparatosa inauguración de obras de esta naturaleza recientemente celebrada, con cierta emisión de obligaciones, en circunstancias algo anormales, al parecer, procuraremos informarnos cumplidamente de todos estos hechos por si guardasen entre sí alguna conexión, pues sería verdaderamente escandaloso y caso flagrante de responsabilidad bilateral si llegara á conseguirse, por medios subrepticios, que, por ficciones de mayor capital que el necesario, y con emisión de obligaciones á 65 por 100, por ejemplo, tomadas en firme por negociantes extranjeros para endosarlas después al público á la par, se malbaratasen los recursos del Estado, elevándose, por tales artes, el interés de garantía del 4 por 100 á un efectivo, dado el tipo de emisión, de más de 6 por 100.

Y no queremos, por hoy, aventurarnos en mayores conjeturas, hasta adquirir, repetimos, pleno convencimiento personal de las referencias que á nosotros llegan.»

EN AUSTRIA

Huelga de funcionarios públicos

El Gobierno austriaco se encuentra bajo la presión de un movimiento de resistencia pasiva, organizado por los funcionarios y empleados públicos de Trieste. Allí estos movi-

mientos se mantienen siempre en los límites de la legalidad más estricta. Los funcionarios públicos austriacos han descubierto que el reglamento que rige sus funciones es inaplicable en la práctica, ó sólo es aplicable á costa de una gran pérdida de tiempo en la tramitación.

Para ellos, por tanto, la resistencia pasiva consiste en la observación estricta del reglamento.

Ya, con motivo de la reciente huelga de ferroviarios austriacos, se ha podido apreciar los resultados temibles de este sistema de no omitir la menor prescripción reglamentaria. Los jefes de estación, por ejemplo, se abstendrían de dar la señal de salida mientras no se hubieran convencido por sí mismos de que todas las portezuelas de los vagones estaban bien cerradas. Medios análogos son los que emplean los funcionarios de Trieste para obligar al Gobierno á la concesión de ciertas mejoras que desean para poder hacer frente á la carestía de la vida.

Este movimiento se extiende ya á los empleados de Correos, de Aduanas, de los «docks» y de la banca, y amenaza invadir toda la esfera comercial del puerto.

Desde hace días los envíos postales llegan á su destino con varias horas de retraso; las comunicaciones telefónicas están casi interrumpidas; los empleados de la Aduana someten á una investigación minuciosa cualquier bagaje que pasa por sus manos, provocando con ello dificultades que producen la protesta de todo el comercio de la ciudad y ocasionan una baja grande en los ingresos por este concepto.

Ultimamente la huelga ha alcanzado á todos los ramos de la Administración, dejando sentir en todas partes su pernicioso resultado.

Pero, en especial, en las comunicaciones ferroviarias y en el movimiento aduanero, el desbarajuste ha llegado á su colmo.

Tal estado de cosas, mantenido con admirable y correcto tesón por los huelguistas, ha ocasionado, ya al Estado, ya al fisco y al comercio, pérdidas considerables.

Y es de temer, dado el giro que llevan los sucesos, que la huelga adquiere aún mayor desarrollo, comunicándose á Viena y á toda la región costera de Istria.

LA SEGURIDAD EN EL EXTRANJERO

LADRONES EN LOS TRENS

Un individuo mata á tres funcionarios de Correos y roba los pliegos de valores.

El día 1.º del corriente, en el tren correo que hace el servicio entre Bucharest y el puerto de Constantza (Rumanía), subió al coche ambulancia de Correos, en una estación pequeña, un individuo que, cuando el tren iba en marcha, hizo varios disparos de revólver contra los tres empleados de Correos que iban en el coche, matando á dos y dejando moribundo al otro, que murió poco después.

Luego abrió varias sacas; recogió tranquilamente las cartas que él creyó contenían valores, y se apeó en otra estación, llevándose un maletín con los pliegos certificados y las cartas que había sustraído.

El hecho se descubrió en una estación en que subió un empleado á entregar correspondencia.

Dos ladrones detienen un tren expreso y desvalijan á los viajeros.

El día 2 del actual, cerca de San Luis (Estados Unidos) dos bandidos enmascarados hicieron detener un tren expreso, y desvalijaron á los viajeros, desapareciendo después sin que nadie les molestara.

El importe total del robo se calcula en mil dollars.

Un joven elegante hiere á una señora para robarla el cabás de las joyas.

Hace pocos días, en uno de los trenes que hacen servicio entre Cannon Street y Charing Cross ocurrió un suceso, que demuestra el atrevimiento de los ladrones que operan en los trenes.

El tren citado partió de Cannon Street, y en el mismo instante, un joven muy elegante entró en un departamento en que viajaba sola mistress Robert, señora respetable.

Poco después se oyeron gritos que partían de aquel departamento, y aunque fueron oídos, nadie hizo caso, por creer que procedían de un

niño pequeño; pero al llegar el tren á Charing Cross, el joven elegante se apeó de un salto y se alejó en dirección á la puerta de salida.

Un viajero que subió al departamento en que iba la señora Robert, vió á ésta ensangrentada y sin sentido, y dió la voz de alarma, saliendo entonces los empleados de la estación en persecución del joven antes citado, que fué preso cuando marchaba por la calle, mezclado entre los transeúntes, muy ajeno de que se le perseguía.

La señora Robert fué trasladada al hospital, cuyos médicos le reanimaron, logrando que declarase.

Dijo que apenas salió el tren de Cannon Street se arrojó sobre ella el viajero joven, y que aunque gritó, nadie acudió en su socorro, por lo que el ladrón tuvo tiempo de quitarla un cabás con varias joyas y dinero que llevaba consigo.

La admisión de valores extranjeros en Alemania

La creciente importancia que en el mercado alemán están adquiriendo los valores extranjeros ha motivado en aquel mundo financiero un revuelo muy vivo, cuya expresión más exacta se halla en el debate actualmente planteado en el Reichstag. Su ocasión inmediata ha sido la intentona realizada por dos Bancos berlineses de introducir en la Bolsa de la capital las acciones del ferrocarril de Chicago-Milwaukee. Los conservadores han sido los encargados de lanzar, ante el Parlamento, la voz de alarma, y en su nombre y representación el conde de Kanitz, que ha internelado al Gobierno sobre la eficacia de sus medidas virtuales para evitar la intrusión de los valores extranjeros en el mercado nacional, y, al propio tiempo, la emigración del capital propio.

El orador, en justificación de su pregunta, adujo el siguiente dato: existían en 1908 «745 millones de papel extranjero, y en el año siguiente aumentó hasta «974 millones». Y, en su vista, propuso la creación de una oficina de Intervención central, que reglamentara la admisión de aquellos valores. Tam-

bién aconsejó al Gobierno que impidiera enérgicamente la salida del capital alemán mientras el mercado no esté satisfecho, y salvo el caso en que algún interés nacional lo aconseje.

El Sr. Delbrüch, en nombre del Gobierno, repuso al orador:

«Si bien no hay medio para impedir que los banqueros y capitalistas coloquen su dinero en otros países, sí se puede poner obstáculos á la entrada de los valores extranjeros en Alemania. El art. 36 de la ley de Bolsas prohíbe toda emisión contraria al interés público; el Gobierno, pues, no está desprovisto de armas. Sin embargo, hay que considerar que la colocación de capitales alemanes en el extranjero no deja de tener sus ventajas. Anualmente ahorramos algunos millones de marcos. Esta cantidad, innecesaria para la Hacienda nacional, no está mal empleada fuera de las fronteras. Dado esto, aquellos valores extranjeros, en el caso de una declaración de guerra, nos servirían para lo que puede llamarse la movilización de nuestros capitales; y en tal caso, debemos aceptarlos por razones políticas, aun á pesar de nuestros intereses económicos.

Nos hallamos en un momento en que todo hace creer que los llamamientos de nuestra industria al capital han de ser frecuentes. Por esto, los capitalistas deben obrar con parsimonia. Pero estamos dispuestos á evitar toda reglamentación, seguros de que las personas competentes en tales asuntos comprenderán su deber y no olvidarán que han de mirar no sólo por sus intereses particulares, sino también por los de todo el pueblo alemán.»

En este sentido de templanza se pronunciaron casi todos los grupos políticos del Parlamento. Pero el resultado práctico del debate parece nulo, aunque algunos periódicos alemanes dan por seguro que el Gabinete de Berlín ajustará al criterio, manifestado por uno de sus miembros, su conducta en este delicado asunto de economía internacional.

Vea usted en la cubierta de este número el anuncio de la Relojería de Louis Thierry.

El ferrocarril de Cala

Volvemos á ocuparnos en este número de dicho ferrocarril en proyecto, únicamente con objeto de que nuestros lectores conozcan, paso á paso, la marcha del asunto, hasta su definitiva solución.

Una numerosa Comisión de la provincia de Huelva, interesada en la concesión de este ferrocarril, ha visitado al presidente del Consejo de ministros, hallándose formada por diputados provinciales, alcaldes, jueces municipales y mayores contribuyentes de los pueblos á quienes afecta, bajo la presidencia de los diputados por Aracena y Valverde, Sres. Sánchez Dalp y Fiscowich.

Los comisionados hicieron ver al Sr. Canalejas los beneficios que reportaría á casi toda la provincia de Huelva el ferrocarril que se proyecta, pues treinta y tantos pueblos, con más de 70.000 habitantes, que en la actualidad se hallan completamente aislados de la capital, llevado á la práctica dicho proyecto, podrían comunicarse fácilmente con Huelva, enlazando con el ferrocarril de Riotinto.

El Sr. Canalejas manifestó á los comisionados que, desde luego, estudiará detenidamente este asunto, que tan íntimamente afectaba á la provincia de Huelva, y que á pesar de haber visto en principio que la oposición hecha al proyecto era sólo rivalidades de provincias, que debían desecharse en beneficio de ellas mismas, procuraría armonizar las justas aspiraciones de todos, resolviendo en justicia.

La Comisión salió altamente satisfecha de la acogida que le dispensó el señor presidente del Consejo.

MOVIMIENTO DE PERSONAL

Ferrocarriles de Madrid-Cáceres Portugal

ADMISIONES

Empleados de oficinas : D. Manuel Hernández García, oficial de cuarta clase de tráfico; D. Isaias Valverde Martínez, agente suplementario de tráfico.

Taller de telégrafo : D. Mariano Merino López, ayudante monitor.

Factores : D. Víctor Ortega y Ortega, factor-guardaagujas en Alcañizo.

Mozos : D. Paulino Hernández Rincón,

mozo fijo en Plasencia, empalme; D. Lorenzo Pablos Redondo, mozo fijo en La Bañeza; D. Arturo Ayala Corcho, mozo fijo en Astorga; D. Daniel Rivas Fuentes, mozo fijo en Astorga; D. Juan Concela Fernández, mozo fijo en Cáceres; don Miguel Rubio Durán, mozo fijo en Cáceres; D. Casildo Moreno Pérez, mozo fijo en Cañaveral; D. Alfonso González Fajardo, mozo fijo en Salamanca; D. Paulino Cívicos Martín, mozo fijo en Benavente.

ASCENSOS

Médicos : D. Dionisio Sánchez Rogado, médico supernumerario, á médico numerario de la 15.ª Sección sanitaria, con residencia en Béjar.

Jefes de estación : D. Amador García Mangas, factor de segunda clase de Guijuelo, á jefe del apeadero de Garrovillas.

Factores : D. Mariano Malumbres Francés, factor de tercera clase de Talavera, á factor de segunda clase de Casatejada; D. Sixto Gutiérrez Montesión, vigilante de Torrijos, á factor de tercera clase de La Bazagona; D. Victoriano Salinas Sánchez, mozo fijo de Valencia de Alcántara, á factor-guardaagujas de Malpartida.

Vigilantes de estación : D. Bonifacio García Díaz, mozo fijo de Béjar, á vigilante de Torrijos.

Guardaagujas : D. José Esteban Yáñez, mozo guardaafreno de Talavera de la Reina, á guardaagujas de La Bazagona; don Pedro García Aldea, mozo guardaafreno de Talavera de la Reina, á guardaagujas de segunda clase de Oropesa; D. Antonio

Marqués Gómez, mozo guardaafreno de Arroyo, á guardaagujas de segunda clase de Casatejada; D. Eusebio García Pintado, mozo guardaafreno de Astorga, á guardaagujas de segunda clase de La Calzada.

Mozos guardaafrenos : D. Eloy Samaniego Garrote, mozo fijo autorizado de La Bañeza, á mozo guardaafreno de Astorga; D. Dimas Román Vegas, mozo fijo autorizado de Plasencia, empalme, á mozo guardaafreno de la misma estación; don Juan Palma Roldán, mozo fijo autorizado de Valencia de Alcántara, á mozo guardaafreno de Talavera de la Reina.

TRASLADOS

Jefes de estación : D. Manuel García Mena, de Villanueva á Almendral; don José Boris Moraga, de Almendral á Villanueva.

Factores : D. Julián Martín Nieto, de Casatejada á Erustes; D. Pedro Alvarez Torres, de Erustes á Talavera.

Vigilantes de estación : D. Braulio Durán Ramos, de Torrijos á Naval Moral de la Mata.

Mozos guardaafrenos : D. Luis González Sánchez, de Plasencia, empalme, á Arroyo.

Mozos : D. Salustiano Cervera Nieves, de Valencia de Alcántara á Arroyo; don Gonzalo Valiente Blas, de Arroyo á Valencia de Alcántara; D. Fernando Vega Romo, de Casatejada á Plasencia, empalme; D. Julián Gil Manzanao, de Oropesa á Valencia de Alcántara.

Obreros primeros de Vía y Obras : Don Pío Alonso Cuevas, de la 12.ª á la 16.ª brigada.

EL FERROCARRIL DEL OESTE-ESTADO

(LA CARICATURA EXTRANJERA)

(De Le Dimanché Illustré.)



—¡Caramba! ¿Los billetes con orla de luto?

—Es una atención de la Compañía á los viajeros en vista de los accidentes que vienen ocurriendo.

—No esperaba encontrarte en estas circunstancias.

—No, ciertamente; pero son sorpresas que nos proporciona la Compañía del Oeste.



Trabajos de precisión.

Los ingenieros que proyectan obras públicas han conseguido, merced á una escrupulosa labor de estudios, realizar trabajos de una precisión asombrosa.

El túnel del Simplón ha sido buena prueba de ello; al comienzo de los trabajos, sus constructores habían determinado, por medio del cálculo, la longitud del túnel con tal exactitud, que, al finalizar las obras, se apreció un error menor de un metro, cuando el inmenso subterráneo se desarrolla en una extensión de 19.803 metros.

Esta misma medida ha permitido establecer otro «record» de precisión. Al procederse, en efecto, á dos verificaciones finales, una efectuada por una Comisión internacional y la otra por la Comisión oficial de inspección en los Caminos de Hierro suizos, cada una de ambas entidades empleó un sistema de medición distinto, obteniendo finalmente longitudes que apenas difieren en dos centímetros.

No será, pues, difícil ponerse de acuerdo en estas condiciones para asignar al gran túnel su longitud oficial y definitiva.

Contra los alfileres de sombreros.

Hace días se trasladaba en un autobús parisién una señora de las que cifran toda su ilusión de elegancia en molestar al prójimo, sea con alfileres descomunales fijos en el sombrero, sea el propio sombrero de exagerada amplitud. La dama en cuestión llevaba una gorra de astrakán negro, sujeta graciosamente á su cabeza por medio de un alfiler, cuya punta excedía, amenazadora, unos doce centímetros. Junto á ella viajaba un obrero con su saco de herramientas á la mano,

En uno de los vaivenes de la marcha, el alfiler de la señora alcanzó la frente del obrero, produciéndole un arañazo y sin motivar la más ligera excusa de la dama. Pero él, dispuesto sin duda á que el lance no se repitiera, tomó con mucha calma unos alicates de entre sus herramientas y procedió á cortar la aguja al ras de la piel.

Los circunstantes prorrumpieron en una carcajada, mientras el obrero restituía tranquilamente al saco sus alicates, y la dama, excitadísima, hacía parar el coche para apearese.

Una nueva aleación.

«The Scientific American Supplement» da á conocer una nueva aleación, que reúne todas las propiedades del acero y que está compuesta de cobalto y de cromo.

El inventor de dicha aleación, mister Elwood Haynes, le ha dado el nombre de «Stillita». La «stillita» no es susceptible, como el acero, de oxidarse.

El color del nuevo compuesto es entre el de la plata y el del acero.

El aire, explosivo.

El aire que respiramos, ese elemento de vida tanto para los hombres como para los animales y plantas, puede ser un explosivo de primer orden. Evaporando el aire líquido y creando el vacío en torno suyo, se ha llegado á solidificarle en barras, cuya fuerza expansiva es seis veces mayor que la de la dinamita. La «aerita», nombre asignado al explosivo, está llamado á tener gran aplicación en las minas de hulla, ya que al hacer explosión desprende abundante oxígeno, que limpia la atmósfera instantáneamente de gases deletéreos, permitiendo la inmediata continuación de los trabajos.

También se empleará el aire líquido para sanear los lugares húmedos. Basta, en efecto, introducir una barra de quince ó veinte centímetros de longitud por cuatro de grueso en una habitación de diez metros cuadrados, para que se condense en el acto sobre la superficie de aquélla toda la humedad existente en la estancia.

Identificación de los soldados.

En las filas militares de Rusia se identifican los soldados muertos en batalla por medio de un pequeño icono de metal que cada individuo lleva siempre consigo.

En el anverso de estos iconos se ven imágenes religiosas, y en el reverso aparece el nombre del soldado y el regimiento á que pertenece.

Casi todos los Ejércitos del mundo emplean análogos sistemas de identificación. En Inglaterra se provee al soldado, cuando se incorpora á filas, de una tarjeta de forma oblonga, que lleva luego cosida en el interior del uniforme, y en la cual se especifican su nombre y señas particulares.

Las reinas de los mercados.

Ya están elegidas en París las muchachas que han de oficiar de reinas de los mercados en las fiestas de la Mi Carême, y con este motivo un periódico publica una serie de noticias acerca de la influencia que su efímero trono ejerció en las reinas de años anteriores. Por tal referencia, venimos en conocimiento de que para tres de ellas no modificó en nada las condiciones de vida, siguiendo hoy entregadas á sus respectivas ocupaciones.

Otra de ellas, la que reinó sobre los mercados parisinos en 1904, mademoiselle Lelinf, ha ascendido á dependiente de un comercio de telas. Otra, Sarah Balmadier (1905), se ha casado con el hijo mayor del general Sauret; la de 1906, mademoiselle Troupel, se encuentra hoy empleada en un almacén de novedades, y otra, finalmente, que vió su exaltación al trono en 1909, desde una carnicería ha pasado á prestar sus servicios en una de las más importantes casas de modas de la calle de la Paz.

Estos datos pueden probar la desigualdad del influjo que ejerce la realeza de la Mi-Carême en las bellas elegidas.

Inglaterra, posesión mora.

Los orgullosos súbditos de Jorge V no quieren recordar á veces que en cierta ocasión fué ofrecido su reino insular á un monarca mahometano. Uno de los antecesores del expresado rey Jorge, á quien la Historia conoce por Juan «Sin Tierra», fué quien hizo tan singular oferta á Miramolin de Marruecos, á condición de que le prestase ayuda contra sus súbditos rebeldes.

Por si esto era poco, prometió Juan «Sin Tierra» al rey africano que si conseguía acabar con la rebelión, renunciaría á la religión cristiana y abrazaría la de Mahoma, reconociendo como rey suyo á Miramolin y transmitiéndole su trono, dominios y dignidades.

Estas proposiciones no fueron aceptadas por el de Marruecos, y, merced á este desdén, pudo seguir llamándose libre y cristiano el país de Nelson y de Wellington.

Reyes robustos

A pesar de la vida, libre, en general, de fatigas corporales, que les marca su rango, han existido monarcas extraordinariamente robustos. Jorge Castrit, príncipe de Albania, esgrimía de tal suerte un formidable espadón, que de un solo tajo cortaba la cabeza de un toro; una vez, para ganar una apuesta, anduvo buen trecho llevando encima una plataforma con diez personas.

A Carlomagno se le consideraba justamente como el hombre más fuerte de su tiempo, refiriéndose de él que rompía las herraduras de sus caballos con los dedos de una sola mano.

Otro monarca clasificable entre los forzudos fué Pedro el Grande de Rusia, quien, por efecto de los años que pasó entregado al trabajo de herrería, adquirió una fuerza muscular nada común. En cierta ocasión, oyó hablar de un herrero que se jactaba de ser el único ruso capaz de levantar su yunque; en seguida, Pedro el Grande partió de incógnito, acompañado de un solo individuo, en busca del herrero, y le retó á una prueba de fuerzas. Aceptada ésta, el herrero levantó el pesado yunque unos treinta centímetros; pero en seguida el rey, cogiéndolo con ambas manos, lo cargó so-

bre sus espaldas y salió tranquilamente de la herrería, dejando espantado á su pobre súbdito.

Digno descendiente de Pedro el Grande fué Alejandro III, padre del czar actual, cuyas fuerzas descomunales le valieron el dictado de «el Sansón ruso». Se cuenta de él que un día, yendo de caza, se le desbocó el caballo, y como se le rompiera la brida y el animal corriera hacia un precipicio, Alejandro no halló mejor medio de detenerle que apretar las piernas hasta matarle.

Tampoco hemos de olvidar á la reina Cymburga, de Polonia, que rompía las nueces con los dedos y clavaba los clavos á puñetazos.

Un marino que se mareaba

Se halla muy extendida la creencia de que los marinos no se marean nunca; pero la historia nos ofrece una excepción de esta regla, probándonos que se puede ser un buen marino y ser muy sensible al mareo.

El almirante Nelson no se embarcó durante toda su carrera una sola vez que no fuese víctima del mareo á los pocos instantes. En las cartas que de él se conservan, alude frecuentemente á estas molestias, que nunca pudo evitar, y manifiesta sus deseos de poner pie en tierra para librarse de ellas.

Y, sin embargo, no creemos dude nadie de las facultades marineras del gran almirante.

Víctimas del aeroplano.

Los grandes pájaros artificiales no hacen siempre buenas migas con los huéspedes habituales de la atmósfera. Según datos de un colega francés, los aviadores, en sus vuelos, hacen á las veces verdaderas hecatombes en la volatería. No es frecuente que las aves sean heridas por el mismo aeroplano; pero, cogidas por el torbellino de aire que levanta la hélice, son proyectadas á tierra, matándose contra el suelo.

De donde se deduce que los triunfos del progreso resultan siempre fatales para la vida natural.

Erupciones de lodo.

De vez en cuando, y generalmente después de lluvias abundantes, se producen en las turberas de Kilmore (Irlanda), erupciones de lodo verdaderamente terribles. Se cree que las

aguas absorbidas por el suelo de la turbera, esponjan la turba hasta un punto tal, que el aumento de volumen acaba por reventar la superficie, poniendo bruscamente en libertad las enormes cantidades de líquido infiltradas entre ella y el subsuelo impermeable.

Un nuevo y terrible siniestro de este género ocurrió á principios del año actual. La enorme corriente de turba que se produjo, sumergió millares de hectáreas, sepultando numerosas casas y obstruyendo peligrosamente varios riachuelos, cuyo embalse produjo grandes inundaciones.

La turba veíase avanzar como una verdadera ola, sepultando cuanto encontraba ante su paso.

Varias personas perecieron ahogadas, recordando el aspecto de la comarca, después del desastre, el de una región volcánica devastada por una corriente de lava.

ALMANAQUE

SOL		MARZO	
Sale		Consagrado al Patriarca San José	
H. M.	P. ne H. M.		
6 26	6 25	16 Juev. San Ciríaco, San Agapito, San Julián, mr. y San Hilario. — <i>Ind. Plen. Ayuno.</i>	
6 25	6 24	17. Vier. San José de Arimatea, San Patricio, pat. de Murcia y Santa Gertrudis. — <i>Ind. plen Ayuno con abstinencia.</i>	
6 23	6 24	18. Sab. San Gabriel Arcángel, San Cirilo y San Narciso. — <i>Ánima. — I. P. — Ayuno.</i>	
6 21	6 21	19. Dom. III de cuaremasa. — <i>San José, esposo de la Santísima Virgen, patrón de San Fernando. — An. ma. — I. P.</i>	
6 20	6 20	20. Lun. Santa Eufemia, pat. de Antequera, y San Ambrosio. — <i>I. P. — Ayuno.</i>	
6 18	6 27	21. Mar. San Benito, abad y fr., patrón de Montreal, y San Filémon. — <i>I. P. — Ayuno.</i>	
Sol en ARIES, á las 5,54 m. de la tarde.			
PRIMAVERA			
6 17	6 28	22. Miér. Santos Deogracias Bienvenido, Basilio y Saturnino. — <i>I. P. — Ayuno.</i>	
6 15	6 29	23. Juev. Santos Fidel, Victoriano y San Toribio arzobispo de Lima. — <i>I. P. — Ayuno.</i>	
C Menguante en CAPRICORNIO, á las 12 y 26 m. de la madrugada. — Tiempo nubarrado y ventoso, fresco y desapacible, con amagos frecuentes de lluvias; llovizna y graniza en algunas comarcas; en otras, el temporal tomará carácter tempestuoso y á los granizos acompañarán las truenas; en los mares habrá temporales furiosos y temibles.			
6 13	6 30	24. Vier. San Agapito, San Segundo y San Simón. — <i>I. P. Ayuno con abstinencia.</i>	
6 11	6 31	25. Sab. La Anunciación de Nuestra Señora y Encarnación del Hijo de Dios. — <i>I. P. Ayuno.</i>	

15 DE MARZO DE 1911

¡ADELANTE!...

DIRECTOR-PROPIETARIO

Luis Mazzantini

Año I

Núm. 6

UN FERROCARRIL ELÉCTRICO EN SUIZA

SUIZA, el hermoso país donde la verdura se extiende cubriendo llanuras y montañas, el país que constituye la constante obsesión del turista, ha sido el primero en Europa que ha implantado un tren eléctrico utilizando la corriente alternativa simple.

Este nuevo ferrocarril, que se ha inaugurado hace poco tiempo relativamente, une Locarno con Bignasco pasando por Pontebrolla, uno de los sitios más encantadores de la encantadora Suiza.

Fué establecida esta línea para dotar de ferrocarril el llano porque corre el Maggia, Locarno y sus alrededores y

los valles de Melezza y de Onserne.

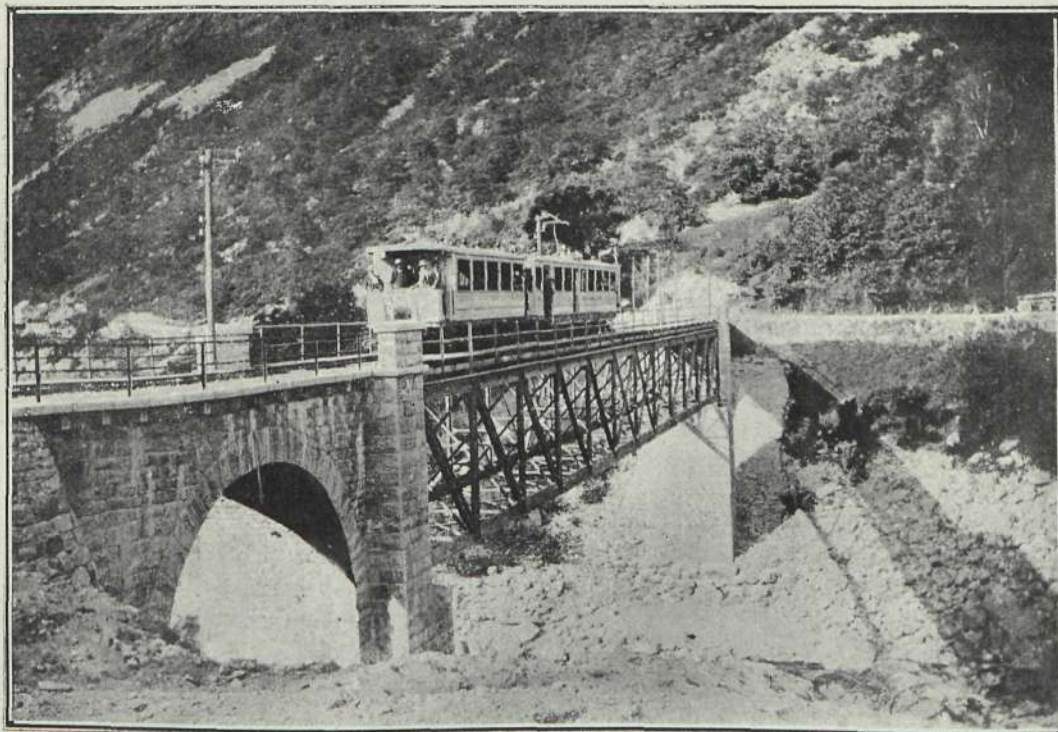
Suministra la corriente una fábrica de electricidad establecida en Pontebrolla, que existía antes para suminis-

trar luz á Locarno. La toma de agua para la producción de la electricidad se efectúa en la orilla derecha del Maggia; el canal de conducción suministra 7 metros cúbicos de agua por segundo; parte de este canal está al descubierto, y parte va por una galería; como la estación generatriz está en la orilla izquierda del río, el agua va á aquélla atravesando este río por un puente-cañería.

La línea férrea tiene una longitud total de 27 kilómetros y medio; atraviesa cuatro túneles y pasa dos veces sobre el Maggia por un puente de hierro de 75 metros y por otro de piedra de 21 metros, cerca de Pontebro-

lla; pasa, en fin, por 26 pasos á nivel, portes pasos superiores, nueve inferiores y tiene doce estaciones.

El servicio se hace con automotrices que se usan



PUENTE DE PONTEBROLLA

solos ó remolcando otros coches, y son de dos boggies.

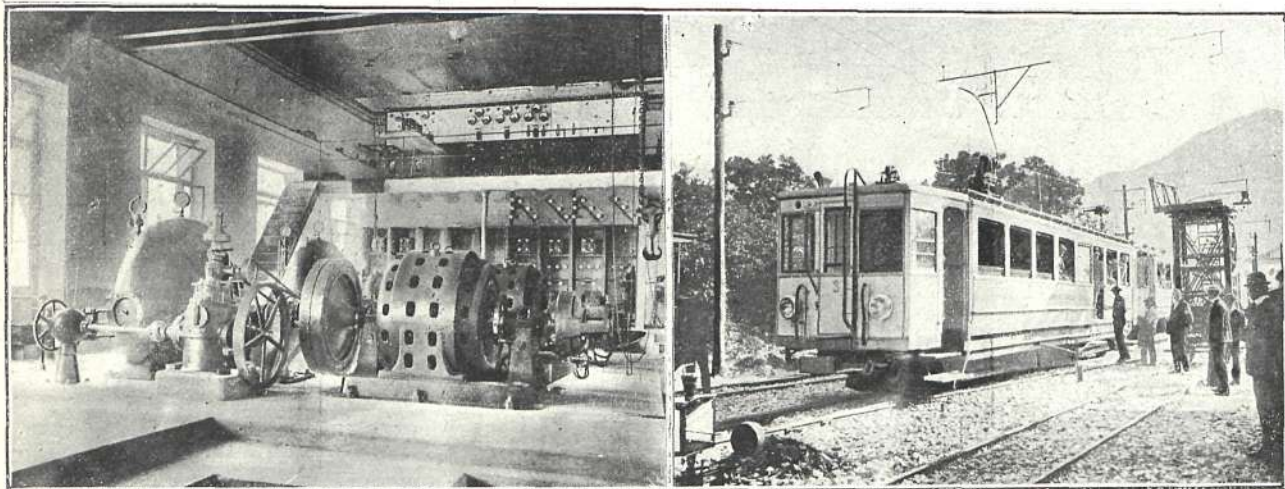
Nuestras fotografías representan el momento de atra-
vesar un puente uno de los automotrices remolcando un
coche; la sala de máquinas productoras del fluido y una
vista general para apreciar el aspecto de los conductores
aéreos instalados en toda la línea.

El puente de Pontebrolla es de un aspecto verdadera-
mente fantástico, pues comienza en un túnel apenas visi-
ble, porque la exuberante vegetación semioculta la
boca y ante el estático turista se presenta á veces el auto-

motriz atravesando el puente y escondiéndose rápida-
mente en el seno de una montaña que parece tocar el
cielo.

La sala de máquinas productoras del fluido que hace
mover los automotrices es de las más perfectas que se
conocen, en cuanto á instalaciones eléctricas se refiere.

Es indudable que la persona que recorre una sola vez
esta línea queda sumamente impresionada. Puede decir-
se que, aparte de su modo de funcionar, este ferrocarril,
en su aspecto general, es único en Europa.



SALA DE MÁQUINAS DEL FERROCARRIL ELÉCTRICO.—CONDUCTORES AÉREOS DE LA ESTACIÓN DE PONTEBROLLA

LA TEMPERATURA DE LOS LAGOS Y FUENTES

La temperatura de los lagos tiene muchas mayores va-
riaciones que la de los mares, pues su superficie, que
puede congelarse durante el invierno, se calienta en ve-
rano hasta 20 ó 25 grados. El fondo, por el contrario,
conserva sensiblemente una temperatura de 4 grados,
que es la del máximo de densidad del agua.

Las fuentes ó manantiales que proceden de las aguas
pluviales infiltradas en la corteza del globo á profundi-
dades más ó menos considerables, tienden, por necesi-
dad, á ponerse en equilibrio de temperatura con las ca-
pas terrestres que atraviesan. Por consecuencia, cuando
llegan á la superficie del globo, depende su temperatu-
ra de la profundidad á que han llegado, y si ésta es la
de la capa invariable, la temperatura de los manan-
tales es de 11 á 12 grados en nuestras regiones, don-
de tal es la de esa capa, y casi también la media
anual. Sin embargo, siendo poco copioso el manan-
tial, sube su temperatura en verano y se enfría en in-

vierno por lo de las capas que atraviesa para llegar de la
invariable á la superficie del suelo; pero si las fuentes
dimanan de una profundidad mayor que la de la capa
invariable, su temperatura puede ser mucho más eleva-
da que la media, y toman entonces el nombre de *aguas
termales*.

Las aguas termales adquieren, por su alta temperatu-
ra, la propiedad de disolver muchas sustancias mine-
rales que encuentran á su paso, y se designan entonces
con el nombre de *aguas minerales*. Las sustancias di-
seltas suelen ser los ácidos sulfurosos, sulfhídrico, clor-
hídrico, sulfúrico y sulfuros, hiposulfitos, sulfatos, car-
bonatos, ioduros y cloruros.

La abundancia de lluvias ó la sequía no modifica ge-
neralmente la temperatura de las aguas termales; pero si
lo efectúan los terremotos, pues se ha visto en ciertos
casos que á consecuencia de ellos se elevaba unas veces
y otras disminuía.

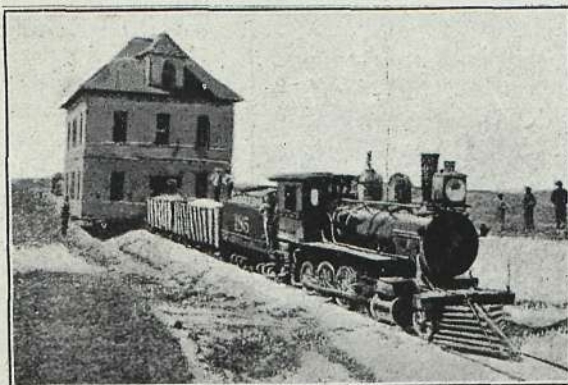
LAS MARAVILLAS DE LA INGENIERIA MODERNA

TRANSPORTE DE EDIFICIOS

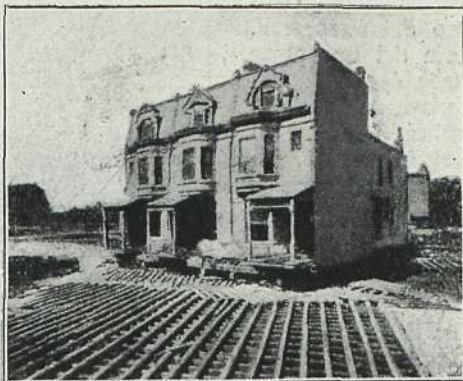
La mayoría de la gente considera las estaciones como elementos esencialmente fijos del material ferroviario, creencia que se encargan de destruir los técnicos llevando á cabo singulares transportes de edificios, que bastarían á causar la admiración de nuestro

vía férrea, junto á la cual quedaron instaladas y se encuentran todavía.

La primera casa que se cambió de sitio en los Estados Unidos fué movida sobre un gran número de bolas de hierro que corrían sobre canales; ello fué en 1832, y



UNA CASA TRANSPORTADA EN FERROCARRIL



CASA QUE SE HIZO GIRAR PARA DARLE NUEVA ORIENTACIÓN

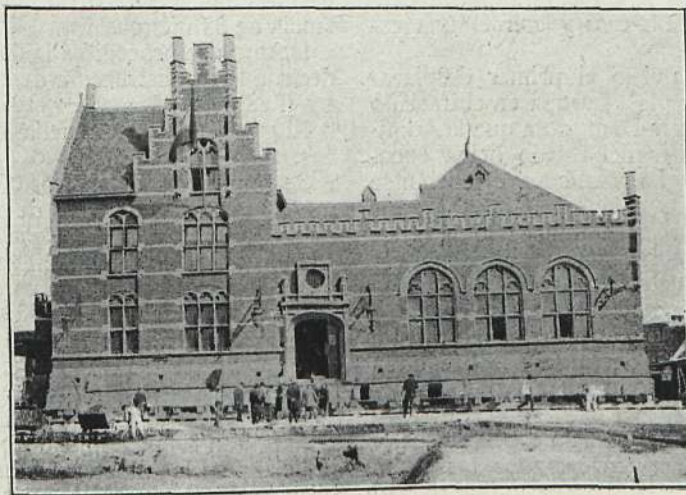
pueblo, donde nunca se ha pensado en trastocar las casas de mampostería, por muy poderosas razones que la soliciten en otro lugar.

En cambio, allá en el nuevo Continente las cosas pasan de muy distinto modo; allí se ven con frecuencia casas y hasta barrios enteros trasladados de un sitio á otro sin que los vecinos tengan que abandonar siquiera sus habitaciones. Se cuenta el caso de una ciudad del Estado de Kansas, que después de intentar por todos los medios posibles que pasase un ferrocarril por sus cercanías, se encontró con que la Compañía hacía el trazado á veinte kilómetros de distancia. Reunidas las autoridades de la ciudad, acordaron que, ya que el ferrocarril no venía á ella, la ciudad iría al ferrocarril. Efectivamente: todas las casas, tiendas é iglesias fueron colocadas sobre rodillos y arrastradas por centenares de caballos, llevando á la cabeza una banda de música, el alcalde y el clero de la población, emprendieron la marcha hasta la

se consideró como un verdadero triunfo de la ingeniería. Antes de eso sólo se habían movido pequeñas casetas empleando carriles engrasados, idea copiada probablemente del procedimiento de botar barcos por el mismo sistema. Este método se emplea todavía para edificios de más importancia; para mover las casas, se hace uso de cabrestantes movidos por caballos. Para arrancar la casa de sus cimientos, se meten por debajo, abriendo previamente los agujeros necesarios, gruesas

vigas transversales que son empujadas hacia arriba por un centenar de gatos. Este mismo medio se empleó para la estación de Amberes; cada día se levantaba el edificio veinte centímetros, y al cabo de ocho días estaba ya enteramente en el aire.

Llevado el edificio á su nuevo emplazamiento, se van edificando bajo él otros fundamentos, y una vez terminadas las obras ya no hay más que sacar las vigas y rellenar los agujeros por donde pasaban. Algunas veces, la operación del traslado es mucho más difícil



VISTA GENERAL DEL EDIFICIO DE LA ESTACIÓN LEVANTADO Á 1,60 METROS

cil y larga por ser necesario atravesar algún río ó lago. Un abogado de Eureka (California) que quiso cambiar de residencia llevando su casa consigo, tuvo que atravesar la bahía de Humboldt, que tiene unos quince kilómetros de ancha. El edificio fué embarcado sobre dos barcas, cada una de las cuales podía transportar 300 toneladas, y llegó á su destino, con muebles y todo, sin otro desperfecto que alguna ligera desconchadura en el estuco.

Algunas veces, la distancia que debe recorrer el edificio es lo bastante larga para exigir el empleo del ferrocarril. En la historia del transporte de casas hace época la del hotel de la playa de Brighton en 1888. Edificado demasiado cerca del mar, el edificio, que no pesaba menos de cinco mil toneladas, tuvo que ser internado en tierra firme. Al efecto, se recavó en sus fundamentos y se instalaron debajo de él veinticuatro vías, en las que se hicieron entrar ciento doce plataformas del ferrocarril, unidas entre sí por un gran número de vigas que formaban entre sí un verdadero entarimado. Engancháronse á estas plataformas por medio de fuertes cables seis locomotoras, y á una señal dada en medio de las aclamaciones de una muchedumbre inmensa, toda la construcción, con sus cinco torres, avanzó majestuosamente. Claro es que en este caso y en todos, el material empleado debe ser de excelente calidad y ensayado escrupulosamente, pues la más ligera rotura puede ocasionar el derrumbamiento de la casa y con él una catástrofe.

En los últimos tiempos ha visto el primer desplazamiento de esta clase nuestra vieja Europa en el traslado del edificio estación de Anvers-Dam, obra que la Administración de los ferrocarriles del estado belga encomendó al ingeniero M. Morglia, y en cuya ejecución se invirtieron cinco meses.

Con el edificio y unida á él se transportó la gran marquesina de la estación, y fué cosa curiosísima ver aquel inmenso techo de cristalería sostenido en el aire y transportado con el edificio como si no pesara nada.

La armadura para el traslado consistió sencillamente en un doble piso de vigas que descansaba sobre otras vigas (rodillos), formando el todo un carro transbordador.

Cuando toda la armadura del edificio estaba hecha, y asimismo la de la marquesina y preparados los gatos necesarios, estalló una huelga en Anvers, lo que retrasó la operación.

Para que el movimiento del edificio fuese uniforme se colocaron en él seis sirenas eléctricas poderosas,

cuatro en el exterior y dos en el interior, y á fin de que los ingenieros pudieran entenderse entre sí, sin moverse de su puesto, se colocaron varios teléfonos.

El descombramiento alrededor de los muros, alcanzó 2'86 metros de alto y 3 metros de ancho.

Una vez descarnados los cimientos, se pusieron cuñas, y utilizando los gatos y las vigas, el edificio fué levantado lo suficiente, 1'60 metros, para colocar debajo y armarlos, las vigas y rodillos que habían de formar el carro transbordador de que hemos hablado antes, carro que había de resbalar sobre 14 vías de dos railes.

¡Cosa sorprendente! El edificio que se estremecía al paso de los trenes, antes, cuando descansaba sobre sus fundamentos, no experimentó la menor sacudida cuando se encontró sobre la armadura de vigas y rodillos.

La operación de la traslación fué la que interesó más al público, y realmente lo más notable.

El edificio avanzó sobre los enormes rodillos empujados por catorce gatos ó crics, cuya base se apoyaba en vigas dispuestas convenientemente como puntos de apoyo.

A cada silbido de la sirena, manejada por el ingeniero director de la obra ó por el contraestre, los catorce hombres daban un cuarto de vuelta á la manivela de los

gatos y hacían avanzar el edificio 3 ó 6 milímetros.

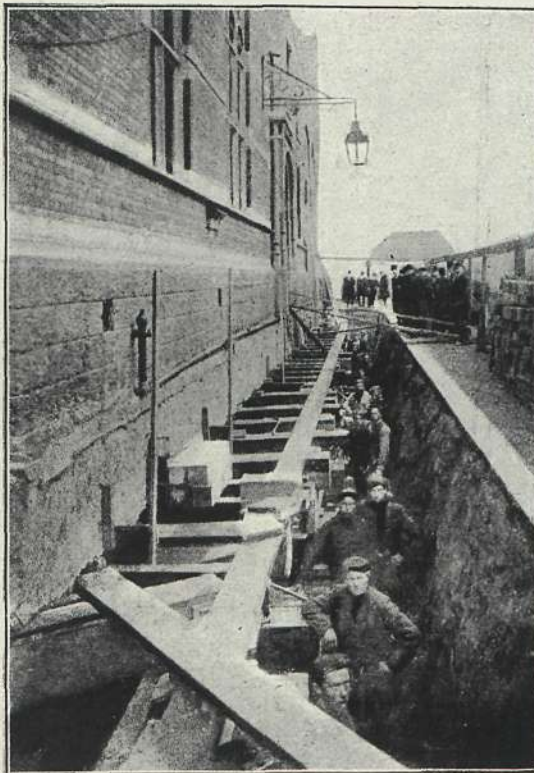
Al fin se llegó al emplazamiento definitivo del edificio, después de haber recorrido la estación la enorme distancia de 33 metros.

Después se procedió á la última parte del trabajo, es decir, á la reconstrucción de las fundaciones y á asentar el edificio.

El gasto total de aquella obra fué de 99.500 francos.

Se emplearon 550 metros cúbicos de vigas de madera y 30 toneladas de vigas de acero; 2 kilómetros de carriles, 1.500 traviesas, 25 toneladas de placas de acero, 1.000 rodillos de acero, 350 gatos (cric) especiales, 700 pares de apoyos de encina para esos gatos y 150 metros cúbicos de planchas, andamios y cuñas, material cuyo coste ascendió á unos 100.000 francos.

Aseguran las notabilidades médicas que es muy perjudicial para los niños dejar luces encendidas en la habitación donde duermen, pues los nervios ópticos tienen entonces que trabajar activamente, y en vez de descansar el sistema nervioso, se altera con esta falta de descanso.



VISTA DE LA OBRA PARA ELEVAR EL EDIFICIO

VARIOS MODOS DE VIAJAR POR EL NILO

CADA día se nota más el incremento de tráfico de pasajeros por el Nilo, debido principalmente al interés que despierta el estudio de la civilización egipcia. Puede asegurarse que este aumento en la navegación

correspondiendo á las exigencias más refinadas de elegancia moderna.

El segundo medio de viajar por el Nilo es por los buques de vapor, de los cuales hay dos flotas: una conocida por el nombre de *Vapores salón*, generalmente llamados *Vapores turistas*, y otra conocida con el nombre de *Vapores expresos*.

La flota de los *Vapores turistas* consta de ocho buques, que son igualmente hermosos y ofrecen las mismas comodidades, estando contruidos con materiales de la mejor calidad, y las máquinas según los diseños más modernos y acertados.

El nuevo vapor *Egipto* ha sido construido dotándole de todas las comodidades y lujos conocidos hasta hoy.

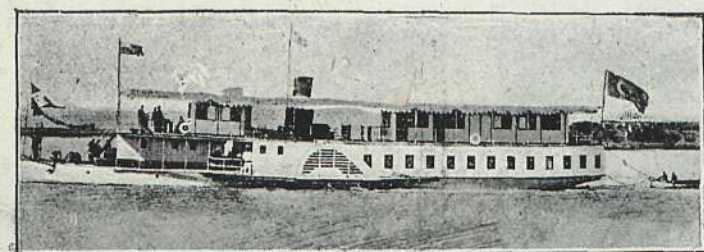
Los vapores expresos son los que hacían antes el servicio de Correos estipulado con el Gobierno egipcio. Son cuatro y salen del Cairo.

El tercer medio no necesita explicación, pues sólo es para que el viajero pueda efectuar el recorrido, parte en ferrocarril y parte en vapor, limitándose á este último solamente los trayectos más interesantes del río.

Las fotografías adjuntas presentan estas pintorescas embarcaciones, destinadas á conducir á los turistas por aquellas regiones tan célebres en los tiempos bíblicos.

Las preciosidades que encierra la cuenca del caudaloso Nilo, la contemplación del desierto, las bellísimas poblaciones orientales que se asientan en sus orillas,

los tipos que habitan aquellas comarcas y las famosas é imponderables Pirámides son, han sido y serán siempre un estímulo, un reclamo para el europeo. Lo sensi-



EL «SERAPIS» DAHABIA DE VAPOR

es la consecuencia de las facilidades que ofrecen las varias maneras de recorrer el río y al refinado *confort*, que ha llegado á hacer de Egipto la residencia invernal favorita de la más alta sociedad y del gran mundo.

El mayor contingente á estas excursiones lo dan aquellos que se dedican al estudio é investigación de los importantes descubrimientos que continuamente se hacen.

Tres son los principales medios de viajar por el Nilo.

Las *dahabias*, los vapores y combinación para efectuar el viaje, parte en vapor y parte en ferrocarril.

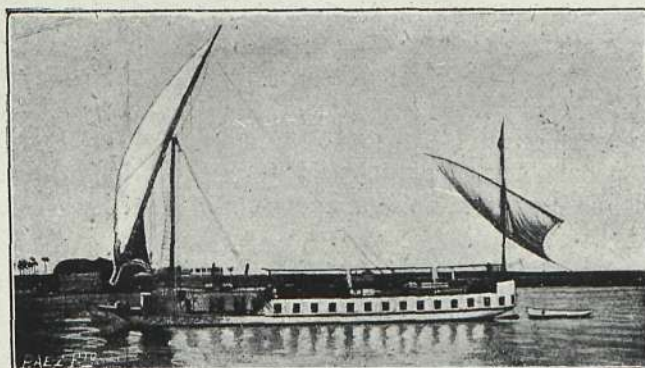
Las *dahabias* son el tipo más antiguo de barco conocido en el Nilo; si bien se asemeja todavía en alguno de sus detalles al tipo original en uso en tiempo de los faraones, ha sido ahora modificado y mejorado de conformidad con las ideas modernas, y representa hoy el medio más lujoso para navegar en el gran río.

Las hay de dos clases: de vapor y de vela; estas últimas son, en caso de necesidad, remolcadas por vaporcitos.

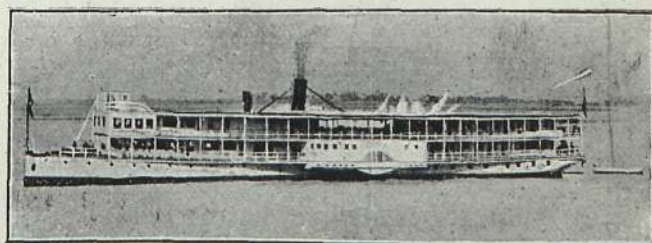
Son buques de primer orden, fabricados sobre los mejores modelos y provistos de quillas de acero.

Las *dahabias* de vapor están dispuestas con gran lujo. Hay siete vapores, siendo el *Serapis*, el mayor de los que componen esta flota, un buque de acero con ruedas.

Sobre el puente principal hay diez camarotes de dimensiones excepcionales, desde los cuales se puede disfrutar de todo el panorama que se presenta en el curso del viaje. Hay, además, otros camarotes y una porción de dependencias, todo con gran comodidad,

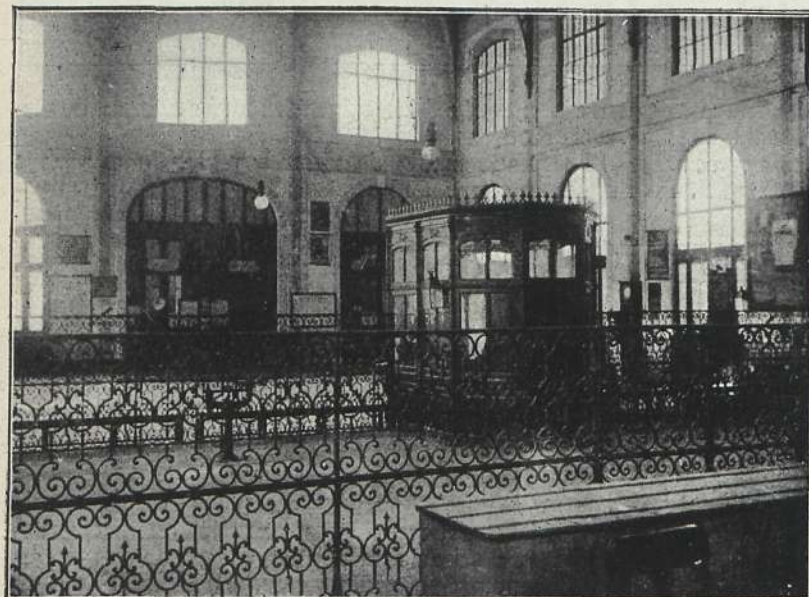


DAHABIA DE VELA



VAPOR EXPRES DE TURISTAS

ble es que las grandes empresas encargadas de fomentar estos viajes no puedan, á pesar de sus buenos deseos, reducir los precios del pasaje.

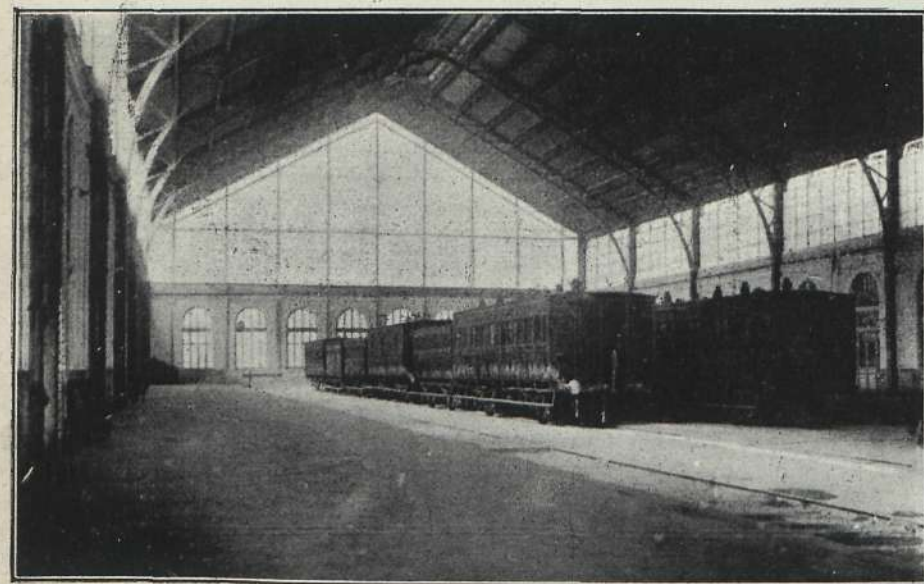


Despachos de billetes y sala de equipajes.

PRÓXIMAMENTE á un kilómetro de la Puerta de Atocha y al mediar el paseo de las Delicias, en el cruce que verifica la línea de contorno, se alza la estación de este nombre, punto de partida de las líneas que explota la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y Oeste de España.

La mencionada estación, que fué construída en el año 1880 por iniciativa de don Francisco de Paula Canalejas, padre del actual presidente del Consejo de Ministros, contiene hermosos edificios, entre los que sobresale su amplio andén de 170 metros de longitud conteniendo cinco vías centrales.

Su inauguración constituyó un verdadero acontecimiento, celebrándose un espléndido banquete, que fué presidido por el malogrado Monarca D. Alfonso XII, al cual asistieron infinitos comensales que ocupaban la totalidad del andén. Engalanada la estación de

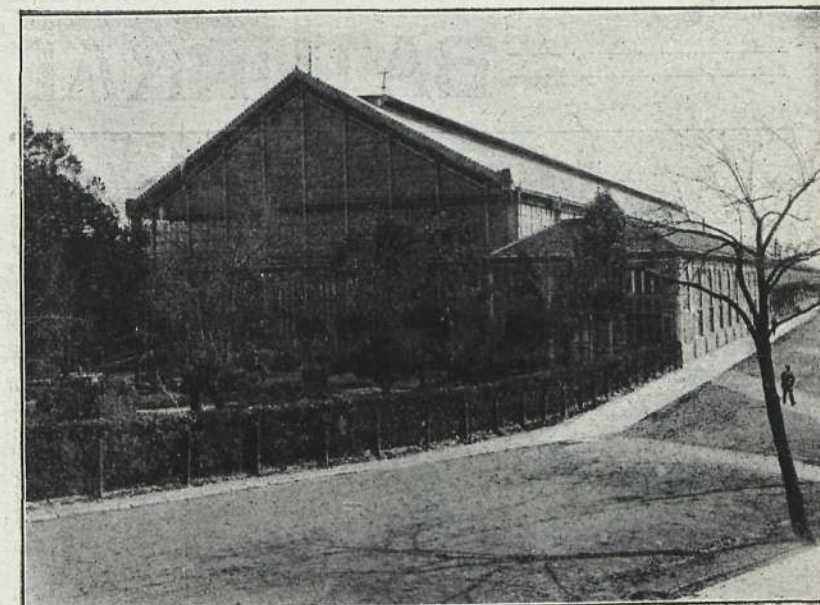


Vista interior del andén.

LAS ESTACIONES EN ESPAÑA

MADRID

Estación de las Delicias



Vista exterior de la estación de las Delicias.



Jefe de estación, subjefe y jefe de factorías.

una manera vistosísima hicieron su entrada majestuosamente al propio tiempo cinco locomotoras empavesadas con los colores nacionales y portugueses, signo demostrativo del júbilo con que se acogía una mejora tan transcendental como la que representaba el establecimiento de una estación por donde habían de verificarse rápidas comunicaciones entre los dos países hermanos,

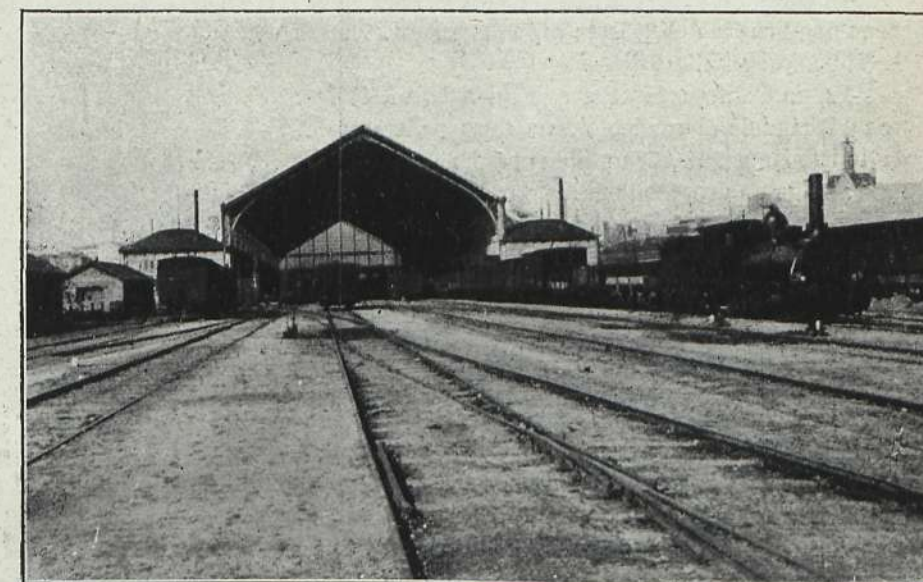
Como dato curioso haremos constar que la marquesina que cubre el citado andén es la misma que cerraba la importante galería de máquinas de la exposición internacional celebrada en París el año 1879, y que una vez desmontada fué traída á Madrid al indicado objeto.

Repetidas veces habrán visto nuestros lectores que la Prensa se ha ocupado con elogio del material que tiene en servicio la «Compañía de M. C. P. y del O. de E.», y, en efecto, forzoso es hacerlo resaltar aquí, pues es de

lo más moderno, cómodo y perfecto que se construye, no teniendo nada que envidiar al de los más aventajados ferrocarriles del extranjero.

El numeroso é idóneo personal que funciona en las distintas dependencias de la estación de las Delicias, se halla á las órdenes del activo é inteligente jefe de la misma D. Fernando Flores, al cual profesan gran estimación tanto los superiores como sus subordinados, pues su carácter afable y bondadoso le hacen acreedor á tal distinción.

Mucho podríamos extendernos en hacer una relación de los diferentes servicios de la mencionada estación, pero apremios del espacio que podemos dedicar á esta clase de informaciones, hacen que tengamos que dejar para otra ocasión el ocuparnos gráfica y descriptivamente de las amplias oficinas centrales que tiene allí instaladas la Compañía, de sus muebles, depósitos, talleres, material móvil, etc., etc.



Salida de un tren mixto de la estación de las Delicias.

BATURRADAS

OTRA qui ti pego! ¿Pero no ti da lástima de ese burro, morros d'uva, pa que vayas tó el camino amontau y no li dejes descansar?

—¿Pues qué quíe usté, tío Cerilo, que se amonte encima é mi?

—De Ricla tenías qui ser pa que no te se ocurriera esa gansaíca.



—S'agradece la intinción. Pero amontau iré.

—Puede qui t'arripientas, Celipe.

—Arripentío estoy de toas mis culpas al echarme sobre los hombros la difícil tarea qui m'impuesto.

—¡Ricontra! ¿Quí me dices?

—Mire, tío Cerilo, usté sabe que mi agüela está enferma y faltándole el cantico de un duro pa estirar la pata indefinidamente. Güeno, pues anoche soñé que si yo me pigaba un tiro, si me tiraba por el puente grande del Ebro ó mi ponía en la vía del ferrocarril la pobre-cica sanaba... y á eso voy, á sucidiarme.

—¿Y pa eso tiés que molestar al burro?

—Misté, tío Cerilo, ya que haga el viajecico á la eternía voy á hacerlo lo menos cansau que pueda.

—No mi convences.

(Los dos baturros llegan á la margen del Ebro, que ha experimentado una gran crecida. Celipe se apea del burro, y haciendo la señal de la cruz, va á lanzarse al agua. El tío Cerilo le coge de un brazo deteniéndole; ata una cuerda que deslía de la cintura á una piedra de gran tamaño y va á ponerla al cuello de Celipe.)

—¿Quí va usté á hacer?

—¡Rimoño! Facilitarte el viaje al otro mundo. Ya tiés qu'agradecérmelo, que no haría tanto por uno de mis hijos.

—Lo creo, tío Cerilo.

—¡Como si trata de una obra de caridad!

(Celipe se acerca al río y mete la mano en el agua.)

—¡Ricontra! qué fría está!

—¿No te decides?

—Mi'usté, si no m'ajugo voy á coger un *riuma*, y bien está que me mate, pero ¡coger un *riuma*!

—¡Tiés razón!

(Ambos baturros reanudan su camino buscando sitio más á propósito.)

—Pero, ¿por qué no dejas el burro?

—Porque no mi dá la reverendísima gana.

—¿Qué falta ti hace pa dir al otro mundo?

—Falta me hará cuando yo lo llevo.

(Los baturros llegan á un puente de gran altura).

—Miá qui buen sitio pa tirarse.

—Ya lo creo; di aquí no paso.

(Celipe se asoma al pretil, y un golpe de viento le lleva la gorra, que el aire arrastra en su carrera durante largo rato.)

—¡Otra qui Dios! Ya no me tiro.



—¿T'ha dao miedo?

—¡Qué miedo ni qué recórcholis! ¿Me voy á tirar pa que el Moncayo me lleve por el aire como á mi gorra, sin saber ande voy á parar?

—Amos, anda, que tu agüela se va á morir.

—¡Que no, tío Cerilo, que yo podré matarme, pero no hacer el redículo!

—¡Pué que tengas razón!

(Nueva caminata.)

—Lo que no m'explico es pa qué quies el burro.

—Ni falta qui le hace.

(Llegan á un paso á nivel cuando faltan pocos minutos para que el tren pase.)

—Esta si qui es una ocasión pintipará para que tu agüela se salve.

—Es verdad. D'aquí no paso.

(Pone Celipe la cabeza en el rál á tiempo que el tren aparece por una curva de la línea. Celipe se levanta rápidamente, separándose de la vía.)

—¡Qué creminales semos, tío Cerilo! ¡Amos, que si

hago discarrilar el tren con la caeza tan dura que tengo!

—¡Chiquio, qué talento tienes! ¡Y yo qui no había ri-parao en ello!

—Como que á la hura presente podríamos ser yo y usté testigos de una catástofe.

(El tío Cerilo, amoscado ya, señala á Celipe un automóvil que avanza por la carretera á toda marcha y se

separa un poco mientras que su acompañante se queda en mitad de la carretera. El «chauffeur» hace un viraje para no atropellar á Celipe, pero con tan mala fortuna, que arroлла al tío Cerilo y sigue su rápida carrera. El tío Cerilo queda aplastado en la carretera, y

Celipe, acercándose al oído del infeliz atropellado, le dice:)

—Mi'usté, tío Cerilo, ya qui se ha muerto, uste salvará á mi pobre agüela. Y ahura ya sabe usté pa qué quiero el burro. Pa rigresar á Ricla...

ANTONIO ARMENTA

(Dibujos de Abad.)



Ventilación y calefacción de los tranvías

El Comité de Higiene de la ciudad de Chicago ha efectuado experimentos comparativos entre cuatro sistemas diferentes propuestos para la calefacción y ventilación de los tranvías eléctricos de aquella ciudad, de cuya descripción y resultados da cuenta *Electric Railwai*.

En uno de estos sistemas, un motor eléctrico, de un tercio de caballo, obra sobre un ventilador situado sobre el techo de una de las plataformas del tranvía, que aspira el aire del interior del carruaje. El aire del exterior que ha de reemplazar al aspirado entra por los cuatro ángulos del vehículo, y se calienta á su paso por unos radiadores eléctricos.

Otro sistema de los ensayados emplea un juego de dos ventiladores, provisto de motores eléctricos, de medio caballo cada uno, que, en vez de aspirar el aire del

interior de los tranvías se usan para inyectarle en él por cañerías dispuestas debajo de los asientos tomándole del exterior y haciéndole pasar antes de llegar á esas cañerías por radiadores eléctricos.

Los dos últimos difieren esencialmente de los anteriores sistemas en que la corriente aérea necesaria para la ventilación se obtiene, sin ayuda de motores, por la misma marcha de los tranvías, merced á unas aberturas de construcción especial situadas en el techo de los carruajes, que automáticamente hacen entrar en estos últimos el aire exterior y expulsan el viciado.

Evidente es que éstos son más sencillos y menos costosos que los anteriores; pero no es menos claro que ofrecen el inconveniente de hacer depender la ventilación de la velocidad del carruaje y de la dirección é intensidad de los vientos reinantes.

LINEA DE SEGOVIA A MEDINA

UN PUENTE SOBRE EL VOLTOYA

El grabado que ofrecemos á nuestros lectores reproduce el esbelto puente de hierro que salva el río Voltoya en el kilómetro 54 de la línea de Segovia á Medina del Campo.

Lo pintoresco del paisaje y las proporciones del puente, ligero, elegante y atrevido, nos inducen á reproducirlo dando algunos datos acerca de él.

Tiene el tablero una longitud de 110,75 metros, el tramo central una luz de 42 metros y cada uno de los dos laterales 34.

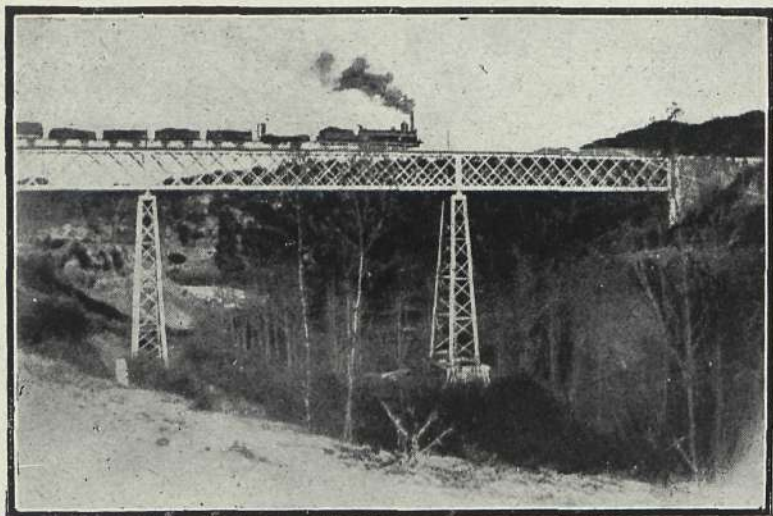
La altura total del puente es de 34,68 metros, siendo todo él de hierro. Desde lo alto del puente, situado poco antes de la estación

de Coca, se dominan los famosos y extensos pinares al pueblo, así como su histórico castillo que, en ruínas como está, acusa, sin embargo, una de las más bellas

construcciones de los siglos medioevales, no menos atrevidas, naturalmente, que estas maravillas que produce la ingeniería de estos tiempos.

Visto este puente desde alguna distancia, asemejase á un juguete de construcción infantil por el que han de pasar trenes movidos por el capricho de un muchacho y es, sin embargo, uno de los puentes más seguros,

que ha ideado la ingeniería, no sólo por su resistencia, sino por ser muy ligero.



“MENUDENCIAS,, EXTRAVIADAS

No se extravián solamente los pequeños objetos que son causa de esos anuncios telegráficos en la cuarta plana de los periódicos. Si el lector quiere seguirnos unos instantes, verá cómo también se pierden cosas que, por su volumen, no parecen susceptibles de extravío.

En el año 1902 desapareció cerca de Londres un tren carbonero. Al cabo de un mes de buscarlo incesantemente fué encontrado en una estación del país de Gales, hacía tiempo abandonado para el servicio.

El comandante del acorazado francés, «Almiral Trehonart», se dió cuenta en el Canal de la Mancha de que se había perdido un torpedo del barco. Cerca de dos meses permaneció flotando el proyectil que fué hallado por unos pescadores.

Un día fué descubierto en Londres un túnel subterráneo, que había servido medio siglo antes para la conducción del correo á la estación de Euston.

El descubrimiento resultó de gran utilidad, pues el túnel se emplea actualmente para el objeto á que fué destinado en un principio.

También ha sido curiosa la pérdida del obelisco

«Aguja de Cleópatra», que se encontró pasado algún tiempo en el Golfo de Vizcaya. En el último tercio del siglo XIX ocurrió un suceso curioso y triste en el Sur de California. Desde Carlton se despachó, con dirección á Yuma, una máquina aislada para que remolcase un tren que salía de este punto por la noche. Aunque el trayecto era corto y sin otra incidencia que un cargadero con una vía muerta, la máquina desapareció sin que nadie pudiese averiguar donde se encontraba.

Al cabo de varios años, tres pescadores de truchas vieron brillar un objeto metálico en el fondo del río. Comenzaron á escarbar y poco á poco quedó al descubierto la chimenea de una máquina del tren, que era precisamente la que había desaparecido años antes.

Entonces quedó averiguada la causa de aquella pérdida. El guarda-agujas del cargadero, impensadamente, había dado entrada á la máquina por la vía muerta, que terminaba en una elevada roca cortada á pico sobre el río. Con la velocidad adquirida saltó la máquina al río y quedó enterrada entre las movedizas arenas del fondo que la ocultaron durante unos cuantos años.

LOCOMOTORAS AMERICANAS

DEBIDO al perfil accidentado que presentan los carrinos de hierro en la región Sudoeste de los Estados Unidos, y la extensión extraordinaria que muchos de sus trenes recorren, la Compañía Southern Pacific Railway se ha visto obligada á poner en servicio locomotoras de gran tamaño y de modelo nunca visto.

Estas máquinas van montadas sobre diez pares de ruedas y pesan 196.670 kilogramos. Pero aquí se ha impuesto una necesidad que desde hacía tiempo estaba prevista y fué que, aumentando sin cesar la potencia de las máquinas y empleando calderas cada vez más altas y de mayor diámetro, se había llegado al extremo de que la vía quedaba oculta casi enteramente á la vista de los conductores. Ya no bastaba, en realidad, buscar atenuaciones á este mal, puesto que las nuevas máquinas, con su cuerpo cilíndrico de dos metros de diámetro, no dejaba ya apenas posibilidad de colocar mirillas á derecha é izquierda en la parte superior de la cabina.

En las locomotoras de vapor, el puesto del maquinista y del fogonero ha de ir cerca del tender, que contiene la indispensable provisión de agua y de carbón. Para atenuar los inconvenientes que de ahí resultan, idearon los ingenieros americanos el tipo llamado «Camel», en que la cabina está en el medio de la máquina y como á caballo sobre ambos lados de la caldera; pero esto no tuvo gran éxito y la inmensa mayoría de las locomotoras americanas fueron como las nuestras.

El mejor medio encontrado para salvar este inconveniente fué el construir una locomotora hecha «para marchar hacia atrás». Para ello era preciso que sus hogares, en vez de consumir carbón, quemasen petróleo,

con lo cual ya no era preciso mantener al fogonero junto al depósito del combustible, puesto que bastaba una sencilla tubería, con un registro regulador, para conducir hasta el hogar el combustible almacenado á presión en el tender.

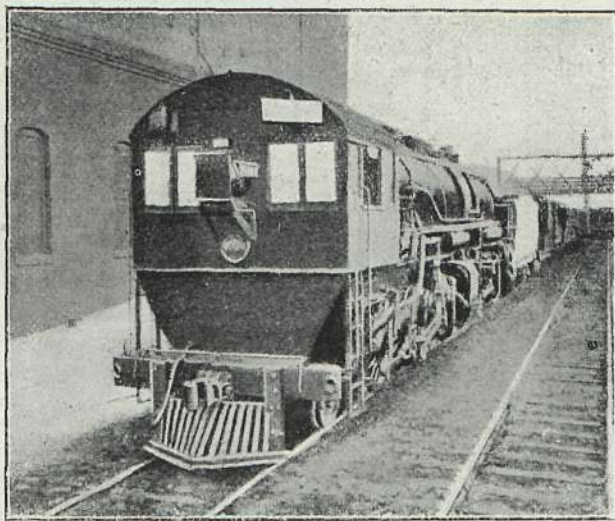
Las condiciones características de estas nuevas locomotoras americanas son, pues, el alimentar sus hornos con aceite mineral y tener el puesto de los mecánicos en la parte anterior, como en los coches automotores eléctricos, á fin de que puedan ver mejor la vía y las señales.

Sus depósitos llevan una provisión de 40.000 litros de agua y cerca de 13.000 de petróleo, asegurando así la existencia de los dos líquidos para los mayores recorridos que deba hacer la locomotora.

Por lo demás, las 16 máquinas de esta clase, empleadas por la Compañía Southern Pacific, son del tipo *Compound*, con dos juegos de cuatro cilindros situados hacia la parte posterior y en la media del cuerpo de la caldera; comprendido el tender, pesa cada una 304 toneladas, y ocho de sus diez ejes son motores.

La caldera tiene 2 metros de altura, 14,6 de longitud y una superficie de calefacción de 575 metros cuadrados, ó sea más del doble que las locomotoras ordinarias. Pueden llegar á desarrollar un esfuerzo de tracción de 42.750 kilogramos, lo cual permite remolcar á gran velocidad trenes de 8.600 toneladas aun con los perfiles más accidentados que se suelen encontrar en la zona de las Montañas Pedregosas y en la Sierra Nevada americana.

La fotografía que ilustra esta plana puede servir para dar una idea de esta iniciativa tan yankee.



LOCOMOTORA DE NUEVO TIPO EN LOS ESTADOS UNIDOS

La máquina de vapor fué inventada en 1690 por Dionisio Papin.

La primera locomotora que recorrió una vía férrea fué la de W. Murdock en 1785.

En 1793 fueron inventadas, por Barlow, las calderas tubulares para máquinas de vapor. La locomotora de Stephenson fué construída en 1813, probada en 1814 y perfeccionada en el año siguiente.

Alfiler improvisado para sombreros de moda, por Abad



I.—¡Dichoso sombrero! Lo que daría yo por ver la cara á esta mujer.

II.—¡Ay!...

—No se preocupe usted, señorita. Corro veloz tras él.

III.—¡Carguen á la bayona! ¡Sombrero, alto... al!

IV.—Señorita, pongo el sombrero en sus manos y el corazón á sus pies.

—¡Jesús! ¡Pues no se me ha roto el alfiler!

V.—¡Bah! Eso no es inconveniente. He aquí mi espadín, que oficiará en este caso muy á satisfacción de su dueño.

VI.—De cómo un espadín puede sujetar un sombrero de señora y un corazón de mujer.

Tranvías eléctricos sin carriles El Mediodía de antaño

En algunas poblaciones de Alemania funcionan tranvías sin carriles para el transporte de viajeros y mercancías. Los coches son impulsados por motores eléctricos que reciben la corriente de una línea aérea sostenida por postes. El *trolley* de estos vehículos les deja suficiente libertad para apartarse hasta unos cuatro metros á los lados de los cables conductores de la corriente.

Cuando se encuentran dos tranvías en dirección opuesta, se retira el *trolley* de uno de ellos del alambre y se vuelve á poner cuando á pasado el otro. El primer tranvía de este sistema se construyó en Sajonia en 1901.

Por los años 1854-55 el ferrocarril del Mediodía, que se llamaba *de los Pirineos á Madrid y al Mediterráneo*, sólo llegaba á Alcázar, y se componía de tres secciones: una que comprendía las estaciones de Madrid, Jetafe, Pinto, Valdemoro, Ciempozuelos y Aranjuez; otra que comprendía las de Villaquilla, Huerta y Tembleque, y otra las de Villacañas, Quero y Alcázar.

De Madrid salía un tren á las 7 de la mañana, otro á las 11, otro á las 12 y 45 y otro á las 6 y 30 de la tarde.

Mientras en aquella época sólo salían de Madrid cuatro trenes con viajeros, hoy salen en aquella dirección doce trenes diariamente.

BROCHAZOS.

A DONDE VAMOS A PARAR

Inclino mi cabeza rindiéndome al avasallador mandato de la nota de actualidad.

Algo borreguil resulta seguir, como mansa oveja, por la senda de las muchedumbres; pero aquí queda mi balido, digo, mi protesta, pues el libre albedrío se troncha cuando el público reclama opiniones y parece res sobre asuntos que llegan hasta el escándalo callejero.

Señoras y señores; tanto «jupe-culotte» nos tiene empachados, y ya huele mal el afán de lucir el «culotte» á todas horas.

Los modistos parisinos, apurando las extravagancias de su ingenio, han pretendido que las damas luzcan sus «culottes» con jupe ó sin jupe, y esta ridícula pretensión ha armado en la tierra española la gran marimorena.

Aquí necesitamos poco para armarnos de poca paciencia, y el primer «culotte» que se lució por calles y plazas, fué recibido con denuestos, silbidos, groserías, rebuznos y manifestaciones de salvajismo.

¡Oh, la civilización! ¡Bien por la educación modernista!

Proclamamos todos con los clarines del progreo la hermosura de la libertad; libertad que escarnecemos á las primeras de cambio, entregándonos al más desenfrenado liberti-

naje, sobre todo si es una moza juncal la que se nos tercia en el camino. ¡Triunfarán los pantalones femeninos? ¡Veremos por esas calles de Dios á las mujeres recurriendo sus formas exuberantes con la falda pantalón? Al paso que vamos, y mientras los zulús sigan imperando, puede contestarse negativamente, pues en las manifestaciones pasadas, si se descuidan un poco las elegantes, se quedan sin perneras, con grave peligro de la moral y gran contento de los machos.

Opino, y seguramente no me equivoco, que si fuera posible conocer la condición de los protestantes por la moda á la «dernière» de la falda pantalón, la mayoría de ellos son de los calificados por las esposas de «calzonazos».

Resulta ridículo protestar en la calle contra las señoras, y en casa ser sopapeado por la propia; ¡los hay muy mansos!, ¿verdad?

*

En la casa de doña Filomena, dueña de una modesta casa de huéspedes, reinaba desde lo de la falda - pantalón una tremolina es-

pantosa. Esta señora, chapeada á la antigua, es partidaria de la falda modelo del año 82, y su hija Pura, llena de impurezas, sueña con lucir el «culotte», siguiendo las corrientes de la moda.

—El afán del lujo—decía la madre—va á ser la causa de tu eterna desgracia.

—Usted, madre, es ya una señora cursilona, dedicada únicamente á la condimentación de la lombarda, y desconoce lo que es refinamiento de la moda.

—Modera tu lenguaje, ó te doy con la alcuza en las narices. ¡Pues no faltaba más!



—Me callo; pero que conste que don Bernardino dice que soy una chiquilla super, y que los pantalones me sentarían muy requetebién.

—No te fíes del camastrón de don Bernardino, ni con pantalones ni sin ellos...

—Usted, que figura en el pelotón de las refractarias, me parece que también los usará.

—¡Dios me libre de ello! Una vez que quise ponérmelos en vida de tu padre, me arreó dos morradas que me desencuadernaron el rostro.

La Purita, á hurtadillas de la madre, se confeccionó una falda-pantalón, deseosa de sentar plaza de muchacha elegante, y en su primera salida á la vía pública, fué casi desnudada por las turbas, luciendo, á través de los desgarrones, unas carnes cálidas, macizas, provocativas... y mientras dejaba correr el llanto de la indignación, decía entre sollozos:



«¡Si, al menos, imitando á los hombres, hubiese llevado calzoncillos...!»

★

La modista, mejor dicho, las modistas del día, van encaminadas á que las mujeres se vistan de hombre, y los varones usen las prendas femeninas.

Ellas con pantalones, y nosotros con americana de vuelo y gabanes acampanados, no me dejan por mentiroso.

¿Quién ganará en el cambio? Condición humana es apetecer lo que no se tiene, y esta ley nos invade, nos domina, y pocos son los que tienen bríos para oponerse á las corrientes del deseo.

Yo no he filosofado aún con el detenimiento debido sobre el caso; yo, con mi balido de protesta como digo al principio, seguiré la senda estúpida de las muchedumbres, ¡soy una oveja más!; pero, y conste que este pero es firme, sentencioso é incapaz de hacerlo nadie desaparecer, si por corrientes de la moda, por imposicio-

nes de la masa, por convencimiento utilitario, nos determinamos los varones á sustituir á las señoras en sus funciones y cometidos, por mi parte queda aceptado, con el balido



de marras, con una salvedad solemne; me conformo con la permutación en todo y por todo, menos en dar á luz. A esto me resisto y me resistiré toda la vida. ¡Hasta ahí podría llegar las bromitas!

CARLOS TOVÁR

(Dibujos de Abad.)

El lenguaje de los monos

Quando los periódicos americanos anunciaron, hace siete ú ocho años, que el profesor Garner, de la Universidad de Pensylvania, había resuelto ir á vivir con los monos de las selvas africanas, para estudiar sobre el terreno sus costumbres y penetrar su lenguaje, la Prensa europea se resistió á tomar en serio la noticia. Solamente los periódicos festivos y los almanaques se ocuparon de ella, celebrando con las más jocundas de sus frases la ida del sabio profesor, y más especialmente su plan de estudios, aquellos proyectos de llevar á lo más intrincado de los bosques una gran jaula de ferreos barrotes donde vivir en la deseada sociedad de los cuadrumanos, sin temor á las fieras.

Pero ahora nos hallamos con la injusticia de aquellas burlas, según vienen á demostrar hechos recientes. El profesor Garner acaba de regresar á Filadelfia, después de haber pasado seis años en los bosques del Africa Central, y aunque se ha negado á facilitar noticias de sus descubrimientos hasta que haya puesto en orden sus notas y sus cilindros fonográficos, van conociéndose ya algunos de sus descubrimientos. La prolongada expedición, que le ha causado importantes quebrantos en su salud y no poca parte de su fortuna, no hā sido infructuosa.

Recogiendo sobre el fonógrafo los sonidos emitidos por los antropoides, ha llegado á la conclusión de que estos monos tienen la facultad de comunicarse sus impresiones, merced á un vocabulario de veinti-

dós palabras distintas. Los chimpancés se advierten mutuamente la proximidad de un peligro emitiendo un grito espècial; otros sonidos les sirven para anunciar el descubrimiento de frutas maduras ó de un cauce de agua.

El amor, la cólera y el orgullo del vencedor que ve á su adversario batirse en retirada, tienen entre los monos su equivalente fonético, expresándose por distintas emisiones de voz.

Garner ha llevado al Congo una colección completa de cuadrumanos que le facilitarán continuar los estudios en su gabinete de la Universidad de Pensylvania. Ahora se ha entregado á la tarea de enseñar á hablar correctamente á un pequeño y espabilado mono, que escucha con atención sus lecciones; pero, sin duda, encuentra muy difícil el inglés, pues no se decide á romper á hablar.

Guerras por cirios

En Guipúzcoa, y en el siglo XIV, según la tradición, dió origen á las gas discordias civiles y á campales batallas la manera de llevar unos cirios.

Juntábanse los guipuzcoanos á 1.º de Mayo en cofradía y procesionalmente llevaban á la iglesia grandes velas de cera de tres quintales, enorme peso que les obligaba á valerse de andas para llevarlo. A principios del siglo XIV, según refiere la tradición, sucedió que unos querían llevar las andas en alto, sobre los hombros, y empezaron á gritar «¡Goienboa!» (¡Vaya arriba!); pero los otros que decían era mejor llevar las andas en la mano, contestaron «¡Oyñezboa!» (¡A pie vaya!). De esta sencilla disputa nacieron los bandos enemigos de «Gamboinos» y «Ofiacionos», que ensangrentaron durante siglos el suelo de las Provincias Vascongadas y especialmente de Guipúzcoa.

Conspicuos historiadores, teniendo apenas en cuenta esta tradición, han encontrado el origen de tan famosos bandos en el nombre de las familias Oñaz y Gamboa, y han retrotraído el principio de las discordias civiles en Guipúzcoa y Vizcaya á la muerte de D. Lope Díaz de Haro (en 1288) y á la de su sobrino D. Diego Lope de Haro, en cuya ocasión inflamáronse grandemente las ambiciones de los nobles vascongados que aspiraban al dominio del país.

¡ADELANTE!...

¡Adelante!... ¡Bella frase! Compendio del sempiterno ideal que guía nuestros pasos, resumen de ansias, anhelo de un porvenir que antójanos siempre brillante, y que cierra en predecires realizados, sin realizarse, por nuestra propia impaciencia.

Mágica palabra que, acicateando los sueños de un puñado de hombres ferroviarios, auna paz, esfuerzo, tesón y energía para conquistar el lauro de un rudo trabajo.

Querer es poder, y cuando la voluntad manda imperativamente el progreso y la cultura obedecen. ¡Y qué grato es obedecer cuando se presiente que el éxito ha de ser la corona del esfuerzo!...

Yo me permito aconsejar á los hombres que ven rodar su vida paralelamente con el deslizamiento de los monstruos de hierro, una sempiterna mirada hacia adelante; que si la vista, medrosa, recorre los senderos pasados, el espíritu acógese cobarde en su propia esencia, el ánimo desfallece, las ilusiones se desfloran.

Haga la unión fuerza y yunque donde apatía y recelo queden aplastados en inconfusa amalgama, en tanto que el trabajo forme crisol de esperanzas, convertidas en poderoso resorte por la obsesión del sueño perseguido...

A vosotros, hombres que manejaís estoicamente las masas de hierro; á vosotros, que á un sólo gesto os obedecen máquinas, trenes, convoyes; á vosotros, los que podéis precipitar al abismo con un solo movimiento centenares de vidas; á vosotros todos dedico estas pobres líneas.

Angustias, privaciones, sufrimientos, sólo compensados por las caricias de los vuestros...

Por esto quizá, por estas mismas emociones que os arrancan un suspiro de intensa alegría, vuestro espíritu, cansado por la observación y vigilancia constante, y vuestro cuerpo, rendido por el trabajo corporal, busca gozoso el hogar que os proporciona la dicha, dando tranquilidad á vuestra conciencia.

No todo ha de ser miserias en la vida. Por eso ella ha de ser más fe-

liz á vosotros que trabajáis que á los ociosos, en los que su espíritu no vibra con esas emociones benditas, y en los que el tedio, la tristeza y el aburrimiento les domina. Creed que os envidiarán. Estos no saben lo que son las gratas emociones que os señalo. Para estos no tiene fuerza esa frase «Adelante». No saben interpretarla.

Que sea el lema de vuestra bandera el título de este periódico. No sé si al ponerle os escogieron á vosotros para que fuérais los heraldos de ese porvenir brillante...

ANTONIO PEQUEÑO

LA CATÁSTROFE DE COURVILLE

UN MINISTRO EN LOCOMOTORA

Hace días los viajeros que partían de Chartres en un tren pudieron observar que subía á la locomotora un personaje con traje y maneras de «chauffeur» ó de maquinista ó que podía ser tomado por el rey Fernando I de Bulgaria, cuya afición á manejar locomotoras es bien conocida.

El personaje en cuestión hizo el viaje desde Chartres á Courville, y durante el trayecto estuvo haciendo preguntas, tomando notas y dándose cuenta de las deficiencias, que tal vez presentaba el sistema de señales, y el modo de funcionar todos los servicios de la línea férrea.

Aquél descendió en Courville con el rostro y las manos ennegrecidos por el humo del carbón y el traje cubierto de manchas de aceite.

En seguida procedió á efectuar una detenida información sobre los sitios que la reciente y espantosa catástrofe ferroviaria ha hecho célebres, y hasta pasadas varias horas no dió por terminado su trabajo.

La persona en cuestión era el ministro de Obras públicas, M. Carles Dumont, que deseaba recoger datos y antecedentes previendo la interpelación sobre el siniestro, que fué desarrollada en la Cámara de Diputados.

Relojes á plazos, Louis Thierry. Véase el anuncio en la cubierta.

Los ferrocarriles norteamericanos

Generalmente los trenes de viajeros en América del Norte se componen de coches de 1.^a ó de 2.^a clase, según la categoría del tren, siendo estas dos las únicas clases que únicamente existen allí.

En aquellos trenes no puede viajar con la impedimenta de maletas, sombrereras, cestas y demás balumba con que solemos ir en España y aún en Francia, pues aquellos carruajes carecen de las cómodas regillas que llevan los coches del ferrocarril aquí, y como los coches son grandes salones provistos de asientos de los que vuelven á uno y otro lado, iguales que los de los primitivos tranvías cangrejos de Madrid, los americanos sólo llevan una maletita pequeña, achatada, que únicamente debajo del asiento puede colocarse.

*

Los norteamericanos no tienen el sistema europeo de establecer un ferrocarril para unir por este medio dos ó más poblaciones.

La mayoría de sus ferrocarriles han ido tendiéndose á partir de una población, con el fin principal de extender la red, porque sabrán que, como ha ocurrido, á medida que la línea avanzaba iban surgiendo á su lado primero apeaderos, luego granjas, que al fin se convertían en centros de población mediante un desarrollo rápido.

*

En Europa, y sobre todo en España, los trenes de gran velocidad son solamente los destinados al transporte de viajeros, mientras que en los Estados Unidos son trenes de gran velocidad también los destinados al transporte de mercancías.

En Norte América tienen la ventaja de poseer una doble vía para los trenes de viajeros, y otra doble vía para los trenes de mercancías, lo que, como comprenderán nuestros lectores, permite imprimir la velocidad deseada á las mercancías, favoreciéndose así todos los intereses, pues además del mayor producto para las Compañías, el Comercio y la Industria obtienen las naturales ventajas.

DE LA VÍA

Los obligacionistas hipotecarios de los ferrocarriles de circunvalación de Santander y San Julián de Musques se reunieron en Coruña el día 4 del corriente, para acordar el modo de pedir la modificación de la ley Hipotecaria, con el fin de que los capitales aportados á los ferrocarriles queden garantizados, pues los obligacionistas no han cobrado ni un céntimo en seis años.

Gran parte del capital comprometido, que asciende á varios millones, se encuentra en Galicia.

Un telegrama de Valencia, fecha 6 del corriente, dió cuenta de que el tren rápido de Alcoy, núm. 616, al llegar cerca de la estación, chocó con un vagón-plataforma vacío que se había escapado.

El vagón-plataforma quedó destrozado y dos coches del tren rápido quedaron averiados.

Resultó con heridas en un brazo un viajero llamado D. José Piquet, que se dirigía á Alcira, y el inventor Sr. Moreno con graves contusiones en la cabeza.

Por causa del accidente la circulación de trenes quedó interrumpida hasta primera hora de la noche, en que se restableció.

El Juzgado del distrito del Centro, de Bilbao, ha decidido que se lleve á efecto el convenio que la Compañía anónima de ferrocarriles Vasco-Castellana había propuesto á sus obligacionistas.

Este proyecto de convenio fué aprobado por la mencionada entidad en la junta general de accionistas celebrada el día 14 de Julio de 1906.

En vista del resultado obtenido por la suscripción abierta entre los pueblos interesados, parece ser que dentro de poco tiempo comenzarán las obras de construcción del ferrocarril de Calancha á La Carolina (ancho normal), para continuar después las del de La Carolina á Río Grande (vía estrecha).

La Compañía general del ferrocarril de la sierra de Cartagena, con domicilio en Bruselas, ha celebrado

junta de accionistas el día 13 de este mes.

El día 26 se celebrará la de la Compañía del ferrocarril Norte Central español (Bilbao, Vitoria y sus ensanches).

Pasado breve plazo se abrirá á la explotación el trozo de ferrocarril Madrid-Viñuelas, correspondiente á la línea Madrid-Colmenar Viejo, pues las obras de construcción tocan ya á su fin.

Se asegura que la Dirección de la Compañía del Norte someterá en breve á la aprobación del Comité ejecutivo una propuesta creando 50 nuevas plazas de maquinistas y 59 de fogoneros.

De aprobarse esta propuesta, el número de maquinistas de la Compañía del Norte será de 700 y de 759 el de fogoneros.

Ha quedado solucionada la huelga de obreros ferroviarios de la línea de Salamanca a la frontera portuguesa.

El 7 del corriente circuló por Calatayud la noticia de que la Casa Sous había contratado la construcción del ferrocarril de Santander-Burgos-Soria-Calatayud, noticia que ha producido júbilo general en toda la comarca.

En Zaragoza, los habitantes del barrio del Castillo prosiguen sus gestiones para que cuanto antes den principio las obras del paso á nivel de la Compañía de Madrid-Zaragoza.

El diputado á Cortes Sr. Castellano ha indicado por telégrafo al ministro de Fomento que es de su conveniencia se realicen las obras con toda urgencia para aliviar en algo la crisis obrera actual.

Varios huertanos de Valencia y Gandía, formando una Comisión, visitaron el día 8 al presidente del Consejo, en el Congreso, para rogarle se exima á las hortalizas del impuesto del transporte.

El señor presidente del Consejo ofreció hablar sobre ello al señor ministro de Hacienda.

La Compañía de los ferrocarriles Andaluces ha establecido un despa-

cho central en la población de Priego y un servicio ordinario de transportes por carretera para facilitar la comunicación entre dicho punto y la estación de Cabra.

Con este motivo, las distintas Compañías de ferrocarriles que tienen en vigor tarifas combinadas con las de los Andaluces han ampliado estas tarifas al referido despacho central.

Han salido para Feria y La Lapa los ingenieros de la Compañía minero-ferroviaria extremeña, á fin de estudiar el medio de efectuar una variación en el trazado de la vía de Alconera á Burguillos y que la línea pase por aquellos puntos.

NUESTRA NOVELA

Desde el próximo número publicaremos una novela titulada

ODIOS DE RAZA

ó

Un drama en tierra africana

Es esta novela quizá la más interesante que ha lanzado el notable escritor A. Gourdrecourt, admirablemente vertida al español por «Zeda», uno de los estilistas más puros de nuestro mundo literario.

ODIOS DE RAZA

es un relato de aventuras que cautivan desde el primer momento la atención del lector, y así sucede que

Un drama en tierra africana

subyuga, aherroja la voluntad de tal suerte, que no puede perderse una sola página de lectura.

Nuestros lectores, á quienes cumplimos con esta publicación uno de los compromisos que teníamos anunciados, podrán apreciar en

ODIOS DE RAZA

el drama que naturalmente se produce en las tierras africanas por la incompatibilidad de grandes familias, que saborean su odio para mejor emprender su venganza.

La forma encuadernable en que publicartmos nuestro folletín podrá hacer que nuestros lectores conserven la interesantísima descripción de A. Gourdrecourt.

DE FUERA DE ESPAÑA

Austria Hungría

De las estadísticas oficiales resulta que el producto en 1896 del movimiento de extranjeros en Austria, producía 42 millones de coronas, con 1.400.000 viajeros.

En 1904 la cifra llegó a 2.100.000 viajeros, que representaba un producto de 89 millones de coronas.

Aunque en los hoteles y empresas de transporte hay empleado un capital de 250 millones de coronas, el aumento del número de viajeros extranjeros beneficia principalmente al Estado.

Cabo de Buena Esperanza

El producto bruto de los Caminos de Hierro del Cabo ha sido de mas de 2.850.100 libras esterlinas en 1908, más de 3.129.054 en 1909, y el producto neto se eleva a 1.056.713, deducción hecha de los intereses pagados al Tesoro.

La longitud de las vías férreas del Cabo, es de 4.476 kilómetros, 1.471 de ancho normal y 400 de vía de 0'60 metros.

Canadá

La Compañía Canadian Pacific Railway obsequia á todos los novios que viajan para trasladarse al punto donde ha de celebrarse la boda, con un «ticket» matrimonial de primera clase, que da derecho á los recién casados al regreso gratuito ó á un recorrido cualquiera de igual distancia.

Argentina

Se proyecta la construcción de una vía férrea entre el puerto de Antofagasta y Sulta, en la Argentina, cuya región en este punto es muy rica, por su agricultura.

La línea será de 100 kilómetros de longitud, creyéndose que estará inaugurada en 1915.

China

El primer día de Enero último comenzó el tráfico entre 82 estaciones de los ferrocarriles imperiales del Japón y diez líneas del Sur de la Manchuria, utilizando los buques japoneses «Dairien-Japón», de la línea Osaka-Shosen-Kaisha, y entre Darien (Manchuria) y Shimonoseki, Moji y Kobe (Japón).

Estados Unidos

La Compañía de los ferrocarriles New-Haven y Hasbort esta convirtiendo en eléctricas varias de sus líneas, explotadas hasta ahora á vapor.

Asimismo, el ferrocarril de Boston, que pertenece á la Compañía antes citada, está estudiando la electrificación de la línea en el túnel de Hossac, que es de vía doble, y viene de largo ocho kilómetros y medio.

También se trata de electrificar el ferrocarril de Nueva York Westchester y de Boston, de cuádruple vía, y lo mismo será electrificada la línea de Haaslem River (seis vías).

Las demás líneas eléctricas serán también prolongadas, como consecuencia de la electrificación de la línea de cuatro vías de Stamford á New-Haven.

En el ferrocarril circular de Boston se va á emplear también la electricidad para los trenes de viajeros y para los de mercancías, mediante corriente monofásica á 11.000 voltios, con conductor aéreo.

★

Según parece, el embajador de Alemania en Paris ha hecho insinuaciones á fin de que Francia no ponga dificultades al ferrocarril de Bagdad, á cambio de lo cual, Alemania no pondría tampoco ninguna en Marruecos.

El ministro de Estado saliente, á quien se dirigieron dichas insinuaciones, no contestó, con el fin de dejar al ministro entrante la libertad debida.

Francia

En las declaraciones leídas en la Cámara francesa por el presidente del Gobierno, M. Monis, el 6 del actual, se dice, entre otras cosas, que procurará hacer que cumplan las disposiciones para la represión del «sabotage», la retroactividad de los ferrocarriles de la red del Estado y la admisión de los empleados despedidos durante la última huelga, exceptuando los que lo fueron por actos de violencia y anarquía.

Interesará de las demás Compañías que tomen iguales medidas, de manera que puedan ser revisados amigablemente los convenios acordados entre las empresas y el Esta-

do, con objeto de mejorar los medios de transporte, sin perjuicio de los portadores de valores ferroviarios.

Obras en las líneas

Han comenzado las obras de sustitución del paso inferior del kilómetro 300'615 de la línea de Zaragoza á Barcelona (Compañía del Norte).

★

Asimismo ha empezado el establecimiento de un cruce á nivel de vía estrecha en el kilómetro 19'025 de la línea de Villabona á San Juan de Nieva.

Dicha vía estrecha será utilizada por la Empresa Náutica de Transportes y Dragados para efectuar relleños en las marismas de la vía de Avilés.

★

Se ha aprobado ya el oportuno crédito, por la Compañía del Norte, para la prolongación de vías é instalación de dos nuevas vías muertas en la estación de Paredes.

★

En breve comenzarán las obras de asfaltado del patio de viajeros y colocación de una verja de hierro en la estación de Oviedo.

★

Dentra de poco tiempo se procederá á la prolongación y enlace de una vía muerta y cierre del muelle cubierto de la estación de Grañen.

El Consejo de Administración de la Compañía del Norte ha concedido el oportuno crédito para la sustitución de los pontones de San Andrés, Legazpia, Lecuona, Descarga, camino de Zumárraga, Altuve y camino de Ormaiztegui, situados en la línea de Madrid á Irún.

Asimismo ha aprobado otro crédito para proceder á la sustitución del pontón de Reus, situado en el kilómetro 86'555 de la línea de Lérida á Reus y Tarragona.

El aperitivo Valdespino es tónico. Pedido en los establecimientos de «El Triunfo».

Concesiones, Prórrogas, Caducidades

Por la Dirección general de Obras públicas, con fecha 23 de Febrero último, se ha otorgado á D. Pedro Alcober y Marpons la concesión del ferrocarril secundario, con garantía de interés por el Estado, de Palma al Puerto de Sóller.

*

La Dirección general de Obras públicas ha aprobado el acta de subasta, por la que se otorga á la Compañía del tranvía urbano de Bilbao la concesión de un tranvía eléctrico desde la plaza de Santiago á la de San Nicolás, en aquella ciudad.

*

La Dirección general de Obras públicas ha otorgado á la Compañía del Tranvía Urbano de Bilbao la concesión de un tranvía eléctrico para mercancías desde la calle de Achuri, en dicha capital hasta la estación de los Ferrocarriles Vascongados, con arreglo al pliego de condiciones aprobado antes y á las tarifas que han servido de base á la subasta.

*

La misma Compañía ha obtenido la concesión de un tranvía eléctrico para viajeros, en Bilbao, tranvía que irá por las alamedas de Recalde y Mazarredo, con un ramal á la plaza del Mercado por la calle de Orueta.

Acciones y Obligaciones

Norte

Esta Compañía participa á los portadores de obligaciones que desde 1.º de Abril próximo se pagará el cupón del vencimiento correspondiente de los valores cuyo detalle se publica en la *Gaceta* del 7 del actual, y que corresponden á las siguientes líneas: Norte, primera y segunda serie; Asturias, Galicia y León, Alar á Santander y Tudela á Bilbao.

Madrid á Villa del Prado y Almoróx

Esta Compañía cita para Asamblea general ordinaria, que tendrá lugar en Bruselas el 12 de Abril próximo, en las condiciones que anuncia en la *Gaceta* del 7 del corriente.

Compañía del ferrocarril Central Catalán

Esta Compañía anuncia á los accionistas que la Junta general anual se celebrará el 12 de Abril, á las tres, en Bruselas.

El depósito de acciones para asistir á la Junta deberá hacerse hasta el 27 de Marzo actual.

Compañía de Alicante á la Marina en liquidación

La Comisión liquidadora convoca á los accionistas á la Junta general que se celebrará en Alicante el 29 de Marzo, á las diez de la mañana.

Ferrocarril Madrid-San Martín de Valdeiglesias

La Compañía del ferrocarril de Madrid á San Martín de Valdeiglesias, en liquidación, ha hecho saber á los tenedores de obligaciones hipotecarias de esta Compañía que, en cumplimiento de las cláusulas 2.ª y 3.ª del convenio aprobado por el Juzgado de primera instancia del distrito de la Latina de esta Corte, y de la 7.ª de la escritura de cesión de la línea al ramo de Guerra, desde el 8 de Marzo corriente estará abierto en la Agencia del Credit Lyonnais, en Madrid, el pago del cuarto y último dividendo á razón de 11 pesetas por obligación, sin descuento alguno, mediante la presentación de los títulos, por medio de facturas duplicadas, que facilitará la mencionada Agencia.

NUEVAS TARIFAS

La Compañía del Norte y la de Ferrocarriles Vascongados han presentado á la aprobación del Gobierno una tarifa especial combinada N. V. número 1 (P. V.), para el transporte de varias mercancías, divididas en seis clases, desde la estación de Bilbao á otras varias y viceversa.

*

La Compañía de Zaira á Huelva ha presentado una tarifa especial local número 11 para el transporte en pequeña velocidad, por vagón completo, de piratas ferro-cobrizas, desde Valdelamusa, el Cerro y Calañas á Huelva.

*

La Compañía del Ferrocarril Central de Aragón ha presentado una tarifa especial local, número 9, para el transporte de trigos, harinas y salvados, por vagones completos de 10 ó 15 toneladas, desde varias estaciones de su línea á Valencia, Santa Eulalia y Teruel.

*

Las Compañías del Norte y M. Z. A. han presentado una adición á la tarifa N. M. número 23 (P. V.), para el transporte de yute en balas prensadas, por vagones de 10 toneladas, desde la estación de Barcelona á las de Vinaroz, Benicarló, Villarreal, Castellón, Burriana, Valencia, Grao y Cabañal, sin reciprocidad.

*

Las Compañías del Norte y Villena-Alcoy-Yecla han presentado un proyecto de tarifa especial combinada para varias mercancías desde las estaciones de El Grao y Valencia á la de Bocariente ó viceversa.

*

Las mismas Compañías (Norte y Madrid, Zaragoza y Alicante) han presentado una adición á la tarifa especial N. M. Z. O. número 1 de P. V., para el transporte de ejes montados, muelles de sus-

pensión, espirales de choque y tracción y topes planos y convexos, por vagones completos de 10 toneladas, desde Beasáin á Barcelona y Badalona, por vía Manresa, sin reciprocidad.

*

Las Compañías de M. Z. A. y Villena-Alcoy-Yecla han presentado una tarifa especial M. Y. número 1 (P. V.), para el transporte de vinos comunes del reino en barriles, pipas ó bocoyes, desde las estaciones de Biar, Benejama, Bañeras, Bocariente, Alfafara, Agres, Muro, Yecla, Ardal y Jumilla á Alicante, puerto.

*

Las Compañías de los ferrocarriles de París-Lyon-Mediterráneo, Mediodía de Francia y M. Z. A. han presentado un anexo, número 5, á la tarifa internacional E. M. L. número 6, para el transporte de varias mercancías desde Marsella Arenç, St. Charles, Marsella-Joliette y Marsella-Prado á Barcelona.

NECROLOGÍA

El día 28 de Febrero falleció en Monóvar, á los setenta y un años de edad, D. Juan Verdú y Brotón, tío del inspector principal de la Compañía del Norte, D. Arturo Pérez Verdú.

El día 4 del corriente falleció en Vallecas doña Mariana Tarrero, madre del inspector jefe de la primera sección de la Compañía de M. Z. A., D. Ricardo Alonso. El cadáver fué trasladado á la Sacramental de Santa María, de esta corte.

Después de larga enfermedad ha fallecido en Sevilla doña Consolación Sánchez de Nieva y Arias de Caso, esposa del factor de la estación en aquella capital, don Antonio Caso.

Han fallecido:

En Castejón, D. Gervasio Marín Gil, fogonero del Norte.

En Alicante, D. Matías Llorente, mozo de M. Z. A.

En Aljucén, D. Francisco Rodríguez, capataz de M. Z. A.

En Zaragoza, D. Joaquín Ardeo, factor del Norte.

En Aznaga, D. Francisco Barrroso, jefe de estación de Peñarroya.

En Huelva, D. Enrique Gutiérrez Fuentes, de M. Z. A.

En Aldea del Cano, D. Francisco Badino López jefe de estación de M. Z. A.

En Madrid, D. Cecilio Santiago Ore, Norte.

En Villena, la niña Joaquina Iñiguez, hija de D. Francisco Iñiguez, asentador en dicho punto.

Toda la correspondencia debe dirigirse al Apartado de Correos, núm. 445.



CHARADAS

¡ Por vida de Pitágoras
y de la hipotenusa!

¡ Qué cuarta-tercia-dos!
¡ Este todo me apura!

Así decía un día
de la semana última
mi amigo y compañero
cuarta-prima-segunda.

*

Contemplando mi TODO ante el espejo
ví que es tan *prima-tres* mi *dos-tercera*,
que por mucho que la haga y que la estire,
á la *primera* y *dos* alcanza apenas.

*

Toma *dos-tercia-cuatro*,
vete á la plaza,
y compra para el todo
un *prima-cuarta*.
Y se lo llevas
al *primera-segunda*
mitad de *tercia*.

*

Ramillete

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

Sustituir puntos y estrellas por
letras, y leer en cada una de las
líneas horizontales el nombre de
una flor. En la línea vertical de es-
trellas se leerá el nombre de un pá-
jaro.

*

Escala animal

DO	• •
RE	• • • •
MI	• • • • •
FA	• • • • • •
SOL	• • • • • • •
LA	• • • • • • • •
SI	• • • • • • • • •

En cada punto colocar una le-
tra de modo que se lean siete nom-
bres de animales.

Soluciones del número anterior

A las charadas:

Tímida.—Montera.—Instante.

A la sustitución:

C	A	Y	O
C	U	Y	O
C	I	R	O
C	O	N	O
C	U	B	O
C	O	M	O
C	E	R	O
C	O	C	O
C	A	S	O
C	A	R	O
C	L	I	O
C	N	E	O

Al logogrifo numérico:

Comedia.
Médico.
Medoc.
Dedo.
Día.
Mi.
E.
Ca.
Amo.
Coco.
Momia.
Cómoda.
Comicio.

*

MISCELÁNEAS

En un tranvía:

—Diga usted, conductor, ¿se pue-
de fumar en el tranvía?

—No, señor.

—Pues entonces, ¿de dónde pro-
ceden estas cerillas que cubren el
suelo?

—De los fumadores que no han
preguntado nada.

*

En una reunión.

—Improvisaré un monólogo—dice
Pérez—si Paco se compromete á
recitarlo.

—Acepto—contestó Paco—con tal
de que todos los presentes tomen
parte en él.

*

—¿Cómo al nueve por ciento! Si
usted me dijo que me prestaría di-
nero al seis y medio...

—Justamente: seis, y la mitad de
seis, que son tres; total, nueve.

*

Una pianista célebre le decía á
un coronel que tiene fama de va-
liente:

—¿Le gusta á usted la música

—No lo sé, señora; pero puedo
asegurarle que no la temo.

*

Un crítico distinguido que no pue-
de ver á las mujeres marisabidillas,
como le preguntase una que las
echaba de literata:

—¿Qué opina usted de Homero?

—Según—respondió—. ¿Es para
casarle con la hija de usted?

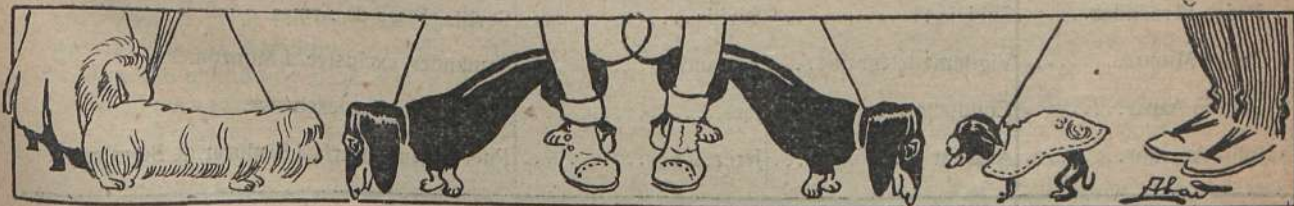
*

ANÉCDOTA

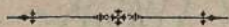
Debiendo ir Felipe IV á Sevilla,
se reunió el Ayuntamiento para dis-
poner los festejos públicos que de-
bia hacer la ciudad, proponiendo
cada uno de aquellos ilustres capi-
tulares las fiestas de toros, cicañas,
bailes, comedias y mojigangas que
creían más propias ó que eran más
conformes á su carácter.

Entre todos aquellos dignísimos
señores hubo uno que dijo:

—Señores, soy de parecer, y pido
se me dé testimonio de esta propo-
sición, que se haga á S. M. una Se-
mana Santa, que es lo que aquí se
hace mejor.



Corresponsales administrativos de ¡ADELANTE!...



Continuamos la lista de corresponsales administrativos de ¡ADELANTE!... para satisfacer las peticiones que venimos recibiendo en este sentido.

Esta lista es complemento de la que publicábamos en el número 2 de nuestra Revista.

NOMBRES	CARGO	RESIDENCIA	ESTACIONES EN QUE NOS REPRESENTA
D. José Rivas.....	Jefe negociado.....	Málaga.....	Toda la Red de los ferrocarriles Andaluces.
» Fulgencio Atuzarra....	Forjador.....	Zaragoza, Norte.....	Zaragoza, Norte.
» Anastasio Rojo.....	Ordenanza.....	Madrid.....	Oficinas de Madrid, Delicias.
» Timoteo Ramírez.....	Idem.....	Idem.....	Todas las dependencias de Madrid, M. Z. A.
» Ignacio Rodríguez.....	Conductor.....	Gijón.....	Santibáñez á Gijón, menos Oviedo.
» Manuel Español.....	Interventor telégrafo....	Lérida.....	Barbastro á Manresa, Mollerusa á Balaguer, Lérida á Tarragona, exclusive, y Salou á Tortosa.
» José Perea.....	Conductor.....	Segovia.....	Madrid á Segovia.
» Martín González.....	Idem.....	Salamanca..	Salamanca, exclusive, á Fuente de Oñoro y Boadilla á La Frejeneda.
» Laureano Fuentes.....	Idem.....	Oviedo.....	De Oviedo á San Esteban de Pravia.
» Andrés Carpio.....	Idem.....	Mérida.....	Aljucen á Badajoz, exclusive, Aljucen á Aldea del Cano y Don Alvaro á La Gamonita.
» Armando Alvarez.....	Factor.....	Badajoz.....	Badajoz.
» Leopoldo Boal.....	Mozo de tren.....	Valladolid.....	Palencia, exclusive, á Villalba por Avila.
» Antonio Andrés.....	Recorrido.....	Bilbao.....	Bilbao, Norte.
» Adolfo Rubio.....	Empleado principal....	Algeciras.....	Bobadilla á Algeciras.
» Alfonso Armenta.....	Empleado.....	Barcelona.....	Barcelona, Norte.
» Pedro Fernández.....	Subjefe.....	Sevilla.....	Sevilla, Plaza de Armas.
» Pedro Muñoz.....	Vigilante telégrafo....	Santander.....	Santander, exclusive, á Monzón.
» Ramón Aznar.....	Conductor.....	Jaca.....	Jaca á Zaragoza, exclusive.
» Julio Amador.....	Auxiliar tracción.....	Jerez.....	Puerto Santa María á Sanlúcar de Barrameda