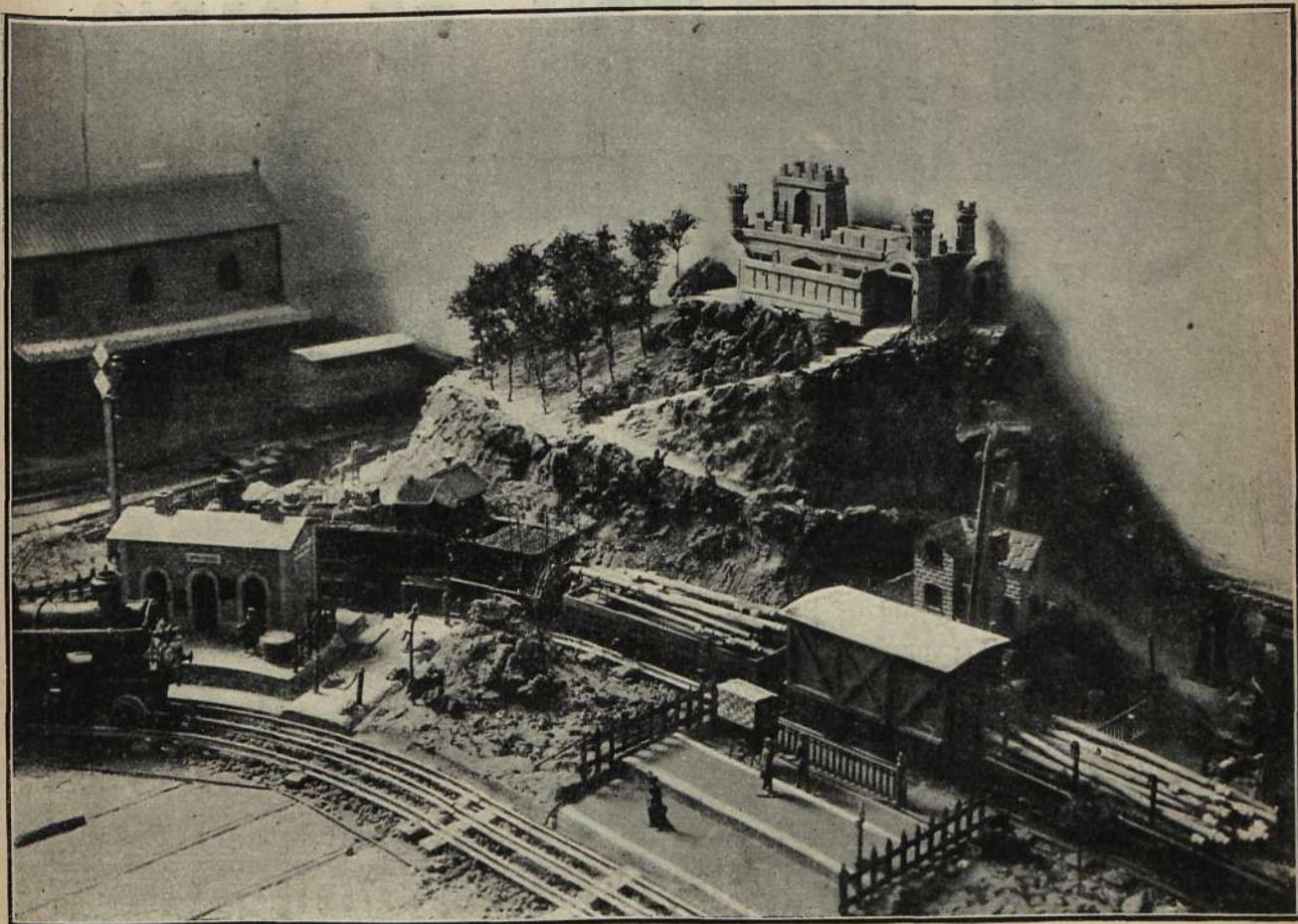


ADELANTE!...



UN FERROCARRIL DE JUGUETE

(Véase el artículo correspondiente)

Para apreciar el tamaño de las instalaciones, compárese con el de las tarimas del suelo [que] aparecen al descubierto en el ángulo izquierdo de nuestro grabado

Revista decenal ilustrada

AÑO I



Número 10

Director-Propietario: _____

— LUIS MIZZANINI

CRÓNICAS Y ACTUALIDADES



LO QUE SOMOS

NI DE LAS COMPAÑÍAS NI ENEMIGOS DE NADIE

Una vez más tomamos la pluma para desmentir unas especies que no sabemos con qué fin se vierten. Es asunto enojoso hablar tanto de nosotros, cuando tantos problemas transcendentales hay sobre el tapete en materia ferroviaria; pero nos vemos obligados en legítima defensa y para dar el alerta.

Amigos cariñosos que tenemos disseminados por España nos avisan—y no saben ellos cuánto se lo agrada—que en algunas líneas se le ha echado á volar entre los empleados dos especies respecto á este periódico: 1.^a, que es una Revista subvencionada por las Empresas para defender su gestión contra toda aspiración de los empleados de ferrocarriles; 2.^a, que somos enemigos de quienes hacen propaganda para allegar asociados á la Unión Ferroviaria.

Pocas palabras vamos a escribir para demostrar la calumnia de tales aseveraciones, hablando muy claro, con la claridad del que nada teme ni debe nada, estando seguro de lo que dice.

A la primera manifestación sólo podemos decir que ¡ADELANTE!... nació por propio impulso de su di-

rector, á quien guiaba únicamente el deseo de poner á contribución su capital y sus iniciativas en favor de quienes fueron en tiempo lejano sus compañeros. Ni ¡ADELANTE!... nació auxiliado moral ó materialmente por alguna Empresa, ni tiene concomitancias de ninguna especie con ellas. Es más; gran número de periódicos, tanto civiles como profesionales, tienen en las Compañías ventajas que no somos los llamados á señalar. La Revista ¡ADELANTE!... hasta esos sueltos cuya publicación cuesta dinero á las Compañías publicarlos en los periódicos, los viene insertando gratuitamente. Na die, absolutamente nadie podrá demostrar lo contrario, y esta honrada manifestación patentizará palpablemente que estamos colocados en un terreno que ya quisieran para sí muchos. No habiendo recibido nada, á nada estamos obligados. A ver si todos pueden decir eso.

Conste, pues, y no pensamos repetirlo más, que es falsa la primera aseveración que se nos imputa.

En cuanto á que somos enemigos de determinadas personas ó entidades, risa nos da tan pueril manifestación. ¿Por qué y para qué?

¡ADELANTE!... no tiene color político; quienes en él colaboran ferroviarios son, y, por consiguiente, sólo pueden querer todo aquello que en bien de la colectividad redunde. Todas las asociaciones, cuando están dentro de la legalidad, son respetables, puesto que significan el común sentir, siendo manifestaciones de una mayoría ó minoría, pero manifestaciones al fin, de ideales respetables dentro de las teorías de la libertad en el pensar.

¿A nosotros qué nos va ni nos viene con que nuestros suscriptores piensen en monárquico, en republicano ó en socialista? La Revista ¡ADELANTE!... sólo se dice á sí misma «adelante» para que á sus columnas vengan todas las manifestaciones sobre materia ferroviaria; mirando «adelante» quiere constituirse en un órgano de cultura, pretendiendo ser por todos los medios grata á sus favorecedores, y mira únicamente «adelante», dejando a un lado pequeñas miserias...

Aunque sólo fuera por egoísmo, ¡íbamos nosotros á pensar de modo distinto que nuestros lectores, cuando de su favor tenemos que vivir!

Conste, pues, que es tan falsa la segunda imputación como la primera, y el tiempo lo demostrará con la claridad de la luz meridiana. ¡ADELANTE!... sólo piensa y pensará como la mayoría, mejor dicho, como piensa la totalidad del personal ferroviario, queriendo ser órgano de sus ideales, que por lo nobilísimos han de abrirse camino.

Quien diga lo contrario, miente.

Lo que pasa es que ¡ADELANTE!... vió la luz pública, y, por un exceso de benevolencia tal vez, fué acogido con un éxito del que estamos orgullosos. Pocas publicaciones profesionales, de cualquier orden que sean, habrán tenido la aceptación que ¡ADELANTE!... Nuestros libros de administración, en la imprenta misma donde se tira el periódico, puede quien quiera comprobar el

lisongero éxito y la relativamente grande tirada que ha alcanzado en pocos meses.

Y, claro está, no han de faltarle enemigos que se apresuren a desprestigiar esta Revista por todos los medios que están a su alcance, comprendiendo que habrá de ser un arma en favor de los empleados cuya causa tiene que defender por todo y ante todo.

Por eso, al principio se decía: ¡ADELANTE!... no vivirá dos meses, porque los ferroviarios no están para Revistas; cuantas se hicieron de tal corte, murieron en seguida. Nosotros oíamos eso, y como los boletines de suscripción venían en paquetes, sonreíamos ligeramente.

En vista, tal vez, de que esa especie no cuajaba, se nos presentó como órgano de la Compañía H ó B, y ahora enemigos de tal ó cual entidad. Pues, señores que nos zañieren, queriendo molestarnos, están ustedes equivocados.

Ni ¡ADELANTE!... es órgano ni organillo de Compañía alguna, ni somos enemigos de ideales, trabajos ó agrupaciones. Somos una Revista que quiere encajar en el gusto de los ferroviarios, altos y bajos, chicos y grandes. Lo único que hay de cierto es que ¡ADELANTE!... no es lo que habrá de ser, porque todo al empezar es deficiente. La primera locomotora de Steffeson no se parecía á las Compound; el tráfico actual de las líneas españolas no está montado con la irregularidad que hace unos años. Toda obra que nace exige algún tiempo para adquirir el máximo desarrollo. ¡Y en los periódicos hay tantos palillos que tocar!

A unos les gusta blanco, á otros negro; al de aquí, amarillo; al de allá, azul; y la Redacción tiene que pulsar, oír y preguntar para conseguir que todos estos colores se superpongan, fundiéndose en uno sólo, ó buscando que, como el arco iris, los tenga todos, pero con transiciones suaves, que den el conjunto de suprema belleza ó de perfección la más aproximada al gusto dominante.

Perdónanos, lector, que hayamos escrito las anteriores líneas en uso de una legítima defensa. Mándanos ideas, aspiraciones, deseos, que aquí

los habremos de recoger cumplidamente. Y, sobre todo, ten la seguridad que hemos de poner cuanto esté en nuestra mano para llegar á ser lo que queremos: una Revista grata, y cuyas columnas estén a la defensa de colectividad tan digna de

ello como lo es la modesta pero pujante clase de ferrocarriles, compendio de abnegaciones y espejo de funcionarios sufridos, disciplinados y merecedores de todas las atenciones por parte de las Compañías y de los Gobiernos.

¿Otra Casa del Pueblo?

Con este título dice el periódico *El Mundo*, en el número correspondiente al día 18:

«Una noticia autorizadísima vamos á recoger ahora, noticia que tiene indudable importancia en los presentes momentos.

Como consecuencia del ambiente desarrollado en las luchas mal llamadas sociales, cuyas primeras víctimas son los obreros, varios elementos del ramo de construcción que desean el bienestar de la clase trabajadora y amparan sus reivindicaciones legítimas, pero apartándose de toda lucha política y especialmente de las influencias internacionales y extranjeras á que pretende someterles el gran apóstol Pablo, han acordado construir una nueva Casa del Pueblo, en la cual quepan todos aquellos elementos del proletariado que de buena fe, sin miras políticas, sin ideas anárquicas, directamente encaminadas a turbar la paz social y á dificultar el

desarrollo y engrandecimiento de Madrid, en cuanto se relaciona con las obras nuevas, quieran libremente asociarse sin trabas ni imposiciones de ningún género, con un gran respeto para la libertad del trabajo y para la contratación.

El capital reunido hasta ahora alcanza ya una cifra que se aproxima á 300.000 pesetas, contando los iniciadores con crédito propio é ilimitado para realizar su pensamiento.

Con esto tendrían los obreros un domicilio social apartado de la lucha política, lejos de las imposiciones de la demagogia, y podrían tal vez resurgir las gloriosas tradiciones de los antiguos gremios, ahogados hoy por el afán de la política que los socialistas disfrazan bajo la capa de luchas sociales, que no tiene de tal más que la acometividad que le prestan sus pactos y concomitancias con los enemigos del régimen actual, de dentro y fuera de la Península.»

Regalo de décimos de lotería

Cumpliendo lo que tenemos ofrecido, el día 20 del mes actual sorteamos entre todos los suscriptores que figuraban hasta tal día nueve décimos para el sorteo del 30 del mes corriente.

Dichos décimos, que son del número 25.980, han sido remitidos á los señores que á continuación se mencionan, por haber resultado agraciados con ellos:

D. Doroteo Garcés Cuesta, subjefe de Contabilidad de M. Z. A., Madrid; D. Ambrosio Rodríguez

Alcázar; D. José Milaret, factor del tranvía de vapor, Castellón, y don Leopoldo López Rodríguez, factor, Almorchón.

UNA JUNTA GENERAL

La Asociación de Empleados y Obreros de Ferrocarriles

El Presidente y dos Vicepresidentes que dimiten.—Escándalos é incidentes.—Denuncias á porrillo.—Acusadores y acusados.—La inhabilitación perpetua para ejercer.—El edificio social.—Nombramiento de una Comisión investigadora.

A manera de prólogo

Entre el personal ferroviario había producido bastante expectación el anuncio de la Junta general de la Asociación de Empleados y Obreros de Ferrocarriles celebrada ayer, no sólo por el orden del día fijado por la Junta directiva, sino por los rumores que habían circulado acerca de supuestas extralimitaciones de funciones en algunos individuos de la mencionada Directiva.

En esta Redacción hemos recibido, durante la última decena, numerosas cartas pidiéndonos que publicásemos referencias de lo que en la citada Junta general ocurriera. Aunque las tiradas de las Revistas ilustradas como ¡ADELANTE!... son más difíciles y pesadas que las de los periódicos diarios, y precisan, por tanto, entrar en máquina con bastante antelación, no hemos vacilado en retrasar esta operación un par de días, con objeto de satisfacer la curiosidad de nuestros suscriptores, que no recibirán seguramente hasta la primera decena del próximo mes el *Boletín* oficial de la Asociación, en el que se publicará, como es costumbre, la sesión, taquigráficamente tomada.

Sólo nos es dable ofrecer á nuestros lectores un extracto de la sesión, tomado al oído por uno de nuestros redactores, y en el que aparecerán probablemente algunas inexactitudes, no sólo por las dificultades que se presentan al hacer una sesión como la mencionada, sino también por los incidentes y escándalos que durante ella se produjeron.

Comienza la sesión

Bajo la presidencia del vicepresidente, Sr. Ibarra, dió comienzo la sesión á las tres y media, estando completamente ocupado el amplio salón de Juntas del Círculo Federal, donde se celebró el acto.

Acto seguido el *Secretario general* dió lectura de la lista de representaciones de provincias recibidas.

El primer escándalo

El Sr. García Conde: Tengo noticias, y como yo mis compañeros de Junta directiva, de que el Sr. Fernández López escribió hace días á varios amigos suyos y consocios nuestros, citándoles para que acudiesen á un café, con objeto de tratar algunos asuntos que encerraban responsabilidades para la Junta directiva de esta Asociación.

Relacionados con este rumor, circularon versiones de anormalidades...

Una voz: ¡Esto es antirreglamentario! Primero vamos al orden del día.

Otros asociados: ¡No, no; antes esta cuestión!

El Sr. García Conde: Se trata de una cuestión de delicadeza, de honorabilidad...

Varios asociados: ¡No! ¡Fuera! (Gran escándalo. El presidente agita fuertemente la campanilla, intentando restablecer el orden. Imposible continuar la sesión por las voces y gritos que se escuchan.)

El Presidente (gritando): Yo reclamó cordura y sensatez de los señores presentes. (Continúa el escándalo, á pesar de las amonestaciones del Presidente, quien, dirigiéndose al delegado de la autoridad, dice: «Reclamo el auxilio de usted para imponer el orden, que es imposible restablecer.»)

Varias voces: Calmarse; la autoridad presidencial, lo primero.

Otras: ¡El acta! ¡El acta!

El Presidente: El que no tenga cordura será expulsado del local. Tengan todos paciencia y guarden silencio, que todo se discutirá. (Rumores.)

El Sr. Fernández Pérez: El espectáculo que estamos dando es bien triste, y yo aconsejo á todos los presentes la suficiente calma para no dar lugar á que nos expulsen del local. Discutamos todo tranquilamente, debiendo advertir que yo reclamo mi derecho para discutir el

acta, en primer término, y después la conducta de la Junta directiva.

No alteréis el orden, porque quizás algunos elementos busquen esta alteración precisamente para que nos disuelvan.

Aprobación del acta

Se pone á discusión el acta de la sesión anterior, que no se lee por haberla publicado el órgano de la Asociación.

El Sr. Fernández Pérez: Esa acta está llena de inexactitudes imperdonables, de omisiones, de errores. ¿Quién corrige las actas hechas por los taquigrafos?

El Presidente: Puede creer el señor Fernández Pérez que esas inexactitudes, que la Junta ha tenido también ocasión de apreciar, no obedecen á malicia alguna, sino á la precipitación con que fueron enviadas las cuartillas á la imprenta.

Haremos en este documento cuantas aclaraciones se nos pidan, pero no admito suspicacias ni malicias.

El Sr. Fernández Pérez: Bastan esas explicaciones, puesto que la Directiva ha cantado el «yo pequé». Ya sabe la Junta la verdad. (Aplausos.)

Queda aprobada el acta.

Un incidente

El Sr. Sánchez (D. A.) manifiesta que trae representaciones de dos demarcaciones, y que como el reglamento se opone á ello, pide que no queden desamparados los socios de Tarragona, á cuya representación renuncia.

El Censor (Sr. Caamaño): El reglamento impide esa doble representación, y el Sr. Sánchez no debió aceptarla.

El Sr. Anquiano: ¡Que se lea el caso 6.º del art. 79! (Se refiere á los casos de fuerza mayor.)

El Presidente: Aquí no hay caso de fuerza mayor, pues el representante no está ausente ni enfermo, sino que se encuentra con una doble representación, que el reglamento prohíbe.

Queda terminado este incidente.

Una proposición incidental

El Sr. Fernández López presenta una proposición censurando las extralimitaciones y abusos cometidos, á su juicio, por la Junta directiva

El Sr. Caamaño: El art. 64 del reglamento se opone á la presentación de esta proposición, y, por tanto, no puede ser leída. (Muy bien en algunos lados del salón.)

El Sr. Fernández López: Al empezar la sesión, un miembro de la Directiva quiso justificarse. Yo aconsejo un poco de calma, y precisamente por la expectación que ha producido, me remito á la delicadeza invocada por el Sr. García Conde, á fin de que se discuta la proposición que acabo de presentar. (Varias voces: ¡No! ¡No! Ante todo, el reglamento.)

El Sr. Caamaño: Antes, cuando nos apresurábamos á justificarnos para saber si podíamos continuar en este puesto, nos echásteis encima el reglamento, y ahora, por conveniencia vuestra, queréis ir contra el propio reglamento.

Creo que no debe hacerse, y eso que no nos importa esta discusión, porque de aquí saldremos con la frente alta y sin mácula de ninguna especie.

El Sr. García Conde: No puede hacerse. (Fuertes rumores en algunos lados del salón.)

El Sr. Fernández Pérez: Después de la aprobación del acta, sí. (Muy bien.)

Varias voces: ¡Sí! ¡Sí!

Otras: ¡No! ¡No! (Se promueve un ligero incidente con este motivo.)

Nuevo escándalo

El Sr. Verdú: Yo he venido aquí á discutir la orden del día, pero no á tratar esas minucias que sólo interesan á los de Madrid.

Muchos socios: ¡Que siga la orden del día!

Otros: ¡No! ¡No! ¡La proposición!

(Se cruzan frases de banco á banco y á las tribunas. El escándalo se produce nuevamente. Campanillazos. Gritos. Entre los gritos se oye la voz del Sr. Verdú que anuncia que se retirará del local si persisten en la discusión de minucias.)

El Presidente: Requiero al señor Verdú para que permanezca en el local. Se trata de la honra de la Directiva.

(El escándalo sigue en todo su apogeo. No hay posibilidad de entenderse. El Presidente golpea la mesa con la campanilla, intentando restablecer el orden. Por fin, roncas las gargantas, cesa el griterío.)

El Presidente (Sr. Ibarra): Vamos á discutir el asunto de los anticipos.

Dimisión del presidente

Se da lectura de una carta del Presidente de la Asociación, señor González, en la que presenta su dimisión del cargo, con carácter de irrevocable.

(El Sr. Ibarra se retira de la presidencia, que ocupa el Censor, señor Caamaño.)

Léese una proposición de varios socios denunciando á algunos individuos de la Directiva como infractores del Reglamento y cuyo texto es el siguiente:

«1.ª Se desea que el Consejo de Intervención diga si es cierto que el Presidente actual de la Asociación, Sr. González, y los Vicepresidentes, Sres. Ibarra y Carranque han percibido cada uno un anticipo y no han satisfecho reglamentariamente los plazos.

2.ª Si es cierto que no ha sido ingresada una cantidad, en la Caja social, que fué entregada por un Delegado á un individuo que ocupa un elevado cargo en la Junta Directiva.

3.ª Si es cierto que por el Presidente y Vicepresidente Sr. Ibarra se ha gestionado de un modo irregular la adquisición de unas cajas incombustibles, por valor de 13.500 pesetas.

4.ª Si es cierto que en el actual mes de Abril se han ingresado unas 900 pesetas correspondientes á tarjetas del banquete y que debieron hacerse efectivas en el próximo pasado mes de Enero.

5.ª Que la Junta Directiva dé explicaciones acerca de la forma en que ha hecho el depósito de títulos últimamente adquiridos, representativos, no sólo de las cantidades descontadas para domicilio social, sino también del sobrante de la recaudación mensual; y de si es cierto que para obrar así ha sido asesorada por el abogado de la Sociedad.»

Termina pidiéndose, caso de ser ciertas estas acusaciones, un voto

de censura para los aludidos, suspensión de esta Junta y nombramiento de una Comisión que investigue cuanto haya sobre el asunto, proponiendo á la general de Mayo próximo cuanto estime conveniente á los intereses sociales.

El Presidente del Consejo de Intervención manifiesta que en los actos realizados por los mencionados señores habrá únicamente extralimitación de funciones, pero no delito, y que los tres tienen atenuantes muy aceptables.

El Sr. Carranque: Es muy triste lo que ocurre; pero he decir que mucho más lo será, cuando se vea que los acusadores van á convertirse en acusados. (Impresión.)

Ha incurrido el Sr. Fernández López en la misma extralimitación de funciones que denuncia siendo individuo de la Junta en 1905, y no ha abonado los plazos marcados sino dejando transcurrir varios meses entre cada dos abonos y cancelando un anticipo con otro.

Explica también que el mismo día de presentarse el Sr. Fernández López á revisar los libros abonó diez plazos y doce cuotas un hermano suyo.

Lo mismo que el Sr. Fernández López hizo—sigue diciendo el orador—el Sr. Landaburu, otro de los firmantes de la proposición. Vea ahora la Junta cómo tenía yo razón en las afirmaciones que hice al principio.

El tercer escándalo

El Sr. Fernández López pide que se nombre una Comisión que depure responsabilidades.

El Sr. Ibarra: ¡No! De ningún modo. Hay un Consejo de Intervención que debe entender en estas cuestiones.

(Nuevo escándalo. Las interrupciones se suceden. El ruido es ensordecedor. Gritos. Campanillazos.)

El Delegado del Gobernador: Yo, señores, aconsejo á ustedes toda la calma posible, pues de otro modo me veré en la precisión de disolver esta Junta general.

El Sr. Ibarra justifica su conducta, lamentando no haber cancelado antes las obligaciones que tenía; pero que de todos modos lo hizo espontáneamente y antes de que nadie le requiriese á ello.

Ningún perjuicio ha habido para nadie. Esa es mi mejor disculpa.

El *Presidente del Consejo de Intervención* propone que, como castigo, acuerde la Junta general que ha visto con disgusto la conducta de los mencionados señores.

El *Sr. Palenzuela* se manifiesta partidario de ir á la revisión de los libros de contabilidad y de que se aquilaten las responsabilidades.

El *Presidente del Consejo de Intervención* explica las facultades del Consejo, y asegura que no hay irregularidades en los libros.

El *Contador* manifiesta que hay 8.000 cuentas corrientes de anticipos, y da cuenta del trabajo que esto ocasiona, lo cual le ha impedido hacer un examen detenido de los libros en los tres meses que lleva en la Junta Directiva.

El *Sr. Fabregat* propone que se solucione inmediatamente esta cuestión, en la que, á su juicio, ha habido responsabilidades morales.

Se adhiere á la proposición del *Presidente del Consejo de Intervención*, y pide que quien incurra en lo sucesivo en faltas análogas á las denunciadas sea dado de baja inmediatamente.

El *Sr. Ribacoba* afirma que el señor Carranque tiene atenuantes; pero que los otros señores no tienen atenuante alguna.

El *Sr. Fernández López* apoya el segundo punto de su proposición.

El *Contador* justifica el retraso de unos días en el ingreso en Caja de la cantidad entregada por un Delegado, á causa de la enfermedad del *Presidente de la Asociación*.

El *Sr. Fernández López* apoya el punto tercero.

El *Sr. Ibarra* explica que adquirió directamente las cajas de fondos sin contar con la Directiva, por ser muy aceptables las proposiciones hechas.

El *Sr. Fernández López*: En la conducta del Sr. Ibarra ha habido extralimitación de funciones.

Una voz: ¿Se ha rescindido el contrato con la Casa constructora?

El *Presidente*: No ha podido ser, porque el pedido estaba hecho en firme por el *Presidente de la Asociación*. (Fuertes rumores.)

El *Sr. Fernández Pérez*, como firme también de la proposición, apoya el cuarto punto.

El *Contador* asegura que no fué culpa del Sr. Leoz el retraso en el abono de las tarjetas del banquete, y dice que muchos socios no han abonado todavía al mencionado señor el importe de las mismas, teniendo él que pagarlo de su bolsillo.

El *Sr. Fernández López* apoya el quinto punto de la proposición.

El *Contador*: Creíamos necesario separar los fondos que produce la cuota del domicilio social y el sobrante de la recaudación, á fin de abreviar trámites y tiempo cuando llegase el momento de comprar el solar para el domicilio social.

El *Letrado de la Sociedad* explica las razones jurídicas que le hicieron aconsejar esta medida adoptada, puesto que además lo determinan las bases del Reglamento.

El *Presidente*: A pesar de estas explicaciones, nosotros haremos lo que la Junta general acuerde.

El *Presidente del Consejo de Intervención* afirma que las bases 4.^a y 9.^a determinan el acuerdo de la Directiva.

El *Sr. Fernández López*: ¡No ha llegado el momento de adoptar semejante acuerdo!

Varios socios: ¡Sí! ¡Sí!

El *Sr. Fernández López*: De ningún modo, hasta que haya que pagar el local.

El *Sr. Fernández Pérez*: ¿Pero ha aprobado el gobernador las bases acordadas por la Junta directiva?

Voces en la Directiva: Claro que sí.

El *Sr. Fernández Pérez*: Pues no se ha publicado.

El *Presidente*: Habrá sido por falta de espacio en el periódico.

El *Sr. Fernández Pérez*: La cosa ha tenido bastante interés, y se ha faltado á los socios no publicando la noticia en el periódico.

Los Sres. *Leoz* y *Galán*: ¿De dónde saca usted eso? Lea el periódico, y verá cómo en un suelto titulado «Importantísimo» se da cuenta de la aprobación gubernativa.

(Promuévese un largo debate, en el que intervienen los Sres. Ribacoba, García Conde, Fernández López, Valdivia, Vallés, Cortés y otros.)

El *Presidente* propone que se voten, por puntos, los comprendidos en la proposición discutida.

A propuesta del *Contador* se aprueba que los sobrantes de la recaudación vayan nuevamente á la cuenta del Montepío.

El *Sr. Burgoa* defiende el nombramiento de una Comisión investigadora.

El *Sr. Cortés* propone que formen parte de esta Comisión el *Presidente* dimisionario y los Sres. Ibarra y Carranque.

El *Sr. Santodomingo* opina que debe admitirse la dimisión de estos señores y aprobar para ellos una inhabilitación temporal.

Dimisión de dos vicepresidentes

El *Sr. Carranque*: Yo, señores, cuando vine aquí, traía el propósito de presentar la dimisión de mi cargo. Ahora lo hago, y anuncio que nunca, se me rehabilite ó no, volveré á formar parte de la Directiva.

El *Sr. Ibarra* hace análogas manifestaciones, atribuyendo lo ocurrido hoy á campañas personales de determinados socios.

Se aprueba la inhabilitación perpetua para desempeñar cargos en la Directiva para todos los socios que se encuentren en el caso señalado en el párrafo 1.^o de la proposición del Sr. Fernández López.

El *Sr. Verdú* protesta de que se haya dedicado toda la tarde á asunto como éste, dejando cosas más importantes sin discutir.

El *Contador* propone varios nombres para la Comisión investigadora, que funcionará de acuerdo con la Directiva.

Los Sres. *Pedrero* y *Fernández Pérez*, renuncian.

Una voz: Tanta denuncia, y ¡á que nadie se va á atrever á formar parte de esa Comisión!

Se promueve un ligero incidente entre el interruptor y el Sr. Burgoa, que corta la presidencia.

Por fin, queda aprobada la siguiente Comisión investigadora, que funcionará de acuerdo con el Consejo de Intervención y la Junta directiva: Sres. Burgoa, Ribacoba, Cortés, Cáceres, Palenzuela, Santodomingo y Poy.

Una voz: Esa Comisión debe revisar los anticpos desde 1908.

Muchos asociados: De ningún modo. Hay que revisarlos todos, y el que caiga que caiga.

Se da por terminado el debate.

En vista de lo avanzado de la hora (nueve de la noche), propone el *Presidente* que continúe la sesión al siguiente día, para tratar de los puntos puestos en el orden del día, y así se acuerda, levantándose la sesión á las nueve y cinco.

NUESTRAS REFORMAS

En nuestro afán de mejorar esta Revista, hemos ideado varias modificaciones, algunas de las cuales las implantamos desde el presente número, como tendrán ocasión de observar nuestros lectores.

Creíamos que nos daría buen resultado la cubierta en magnífico papel «couché» que veníamos dando desde el primer número; pero la práctica ha demostrado lo contrario, pues la mayor parte de los números llegan á manos de nuestros suscriptores con las cubiertas cortadas y separadas, por tanto, del resto del número.

Por esta circunstancia hemos encargado un papel especial y resistente á fin de salvar tal contrariedad, que nosotros somos los primeros en lamentar.

También introducimos otra innovación, que será, seguramente, bien recibida por nuestros lectores: la de romper con la monotonía de una portada única para todos los números. En lo sucesivo publicaremos en nuestra plana de entrada grabados diversos de ferrocarriles, retratos, páginas artísticas, etc., etc.

Más mejoras que irán apareciendo en números sucesivos; pero dentro siempre del más corto espacio.

Accidentes ferroviarios

El choque de Gobantes

En la madrugada del día 14 ocurrió un terrible choque en el túnel número 3, entre las estaciones de Alora y Gobantes, en la forma siguiente:

Al pasar el tren de mercancías número 221, que procedente de Málaga se dirigía á Granada por el túnel núm. 1, entre las estaciones de Gobantes y Bobadilla, se desprendieron del tren trece vagones, á consecuencia de la rotura de un enganche, y favorecidos por la pendiente, emprendieron veloz carrera en dirección contraria.

Al llegar éstos al túnel núm. 3, ó sea el que se halla entre Alora y Gobantes, chocaron con un tren especial de mercancías que se dirigía á Granada, produciéndose la catástrofe.

Resultaron muertos los guardafrenos Edmundo Marbin Bermesa, casado, natural de Alora, que perte-

Hemos encargado al notable escritor y coleccionista ferroviario, don Clemente Muñoz Roy, una obra de mucha utilidad para todos los empleados, especialmente para el personal de estaciones.

Titúlase la mencionada obra

EL CONSULTOR FERROVIARIO

y es ella una verdadera enciclopedia, pues permite que los empleados puedan resolver cualquier duda que se les presente durante el servicio, cosa imposible de lograr en muchas estaciones que, por ser de inferior categoría, carecen de la biblioteca ferroviaria precisa para estos casos.

Simultáneamente publicaremos las

INSTRUCCIONES GENERALES

de las principales Compañías de ferrocarriles, de preciso conocimiento para los empleados, y que son textos que no están al alcance de todos los empleados de las diversas Compañías.

Tanto

EL CONSULTOR FERROVIARIO

como las

INSTRUCCIONES GENERALES

las publicaremos en forma encuadrable para que cuando se termine su inserción puedan nuestros suscriptores aumentar su biblioteca con obras de verdadera utilidad.

neía al tren cortado y José Portulio Santos, de Málaga, también casado, que iba como jefe del tren especial, así como varios heridos.

El material quedó totalmente destrozado y la línea interceptada en una extensión de más de 700 metros, teniendo necesidad de detenerse y hacer el traslado consiguiente, los viajeros pertenecientes á los trenes que llegaron más tarde al lugar del siniestro.

Un descarrilamiento

El correo de Málaga á Sevilla descarriló el día 12 del actual entre las estaciones de Osuna y Ojuelos.

Los daños ocasionados por el descarrilamiento de éste, que iba remolcado por dos máquinas, han sido muy grandes, y puede decirse que milagrosamente han quedado ilesos los viajeros que conducía, que ascendían á 400.

Resultó herido levemente el guardafreno Sr. Germán, quedando completamente fuera de la vía 12 vagones.

El ferrocarril directo á Valencia y el de Madrid á Bilbao

El «New York Herald», en su edición de París, publicó hace unos días la noticia referente á la probable construcción del ferrocarril de Madrid á Bilbao de la Vasco-Castellana y del directo á Valencia, por capitales norteamericanas.

Hemos hecho algunas consultas para poder ampliar á nuestros lectores algunos detalles más exactos. He aquí los que hemos podido recoger.

Existe, es cierto, una opción para adquirir, por determinada cantidad, las concesiones que comprende la Vasco-Castellana; y en cuanto á al de Valencia, que fué adjudicado á la Sociedad Spanish Railways, que depositó 500.000 pesetas como fianza, según parece, lo ha transmitido á otra entidad.

Previo mediación de los señores duque de Tetuán y Castro Casaleiz, los capitalistas yanquis y los concesionarios españoles de las líneas citadas han entablado relaciones para ver de llegar á un acuerdo.

Hace muy pocos días han estado en esta corte los Sres. Farnham, asesor comercial del National City Bank, de Nueva York, y de la Casa Hallgasten y Compañía, del mismo punto, así como el Sr. Hallihan, ingeniero americano encargado de examinar el trayecto de las líneas, habiendo dado cuenta de sus propósitos al Sr. Canalejas y al señor ministro de Fomento, saliendo inmediatamente para su país.

Actualmente, dos brigadas topográficas se encuentran en el campo haciendo los replanteos de la estación de Madrid y sus conexiones con las del Norte, M. Z. A. y Delicias.

★

Se ha recibido en Bilbao una comunicación de la Cámara de Comercio de Londres, diciendo haberse constituido una Sociedad con doce millones de libras de capital para construir ferrocarriles directos entre Madrid-Valencia y Madrid-Bilbao.

La noticia ha causado verdadero júbilo en la población, y se ha convocado asamblea extraordinaria en la Cámara de Comercio para tratar del asunto.

Legislación ferroviaria

La circulación de alcoholes

Las disposiciones de las Compañías, basadas en Leyes o Reales órdenes, son en general las que el empuje y el público ha de tener más presente, no porque deban olvidarse de las de carácter interior y que son del fuero propio de las Empresas, sino que las primeras entrañan mayores responsabilidades, puesto que se han dictado en vista de impuestos especiales y para evitar defraudaciones.

Una de las Reales órdenes que por su complicación ha sido causa de mayores daños, y que ha costado multas importantísimas y no pocas veces responsabilidades penales, es la que se refiere a la renta de alcoholes.

En evitación de estos perjuicios voy á empezar facilitando á los amables lectores de ¡ADELANTE!... las disposiciones publicadas con respecto á este extremo importantísimo, para que puedan defender sus intereses y los de las Compañías que representan, coadyuvando á la vez á corregir abusos y defraudaciones penadas por la expresada ley.

La ley de 10 de Diciembre de 1908 y reglamento de la misma fecha para la administración y cobranza de la Renta del alcohol, publicados en la *Gaceta* del 12 del mismo mes, dispone que la circulación de alcoholes, aguardientes y licores se sujetará á las reglas siguientes:

Alcoholes y aguardientes neutros.—Son los que se expenden tal como salen de los aparatos destilatorios ó rectificadores, sin que se les haya añadido ninguna sustancia extraña ni en el acto de su elaboración ni con posterioridad á ésta, ó que no se hayan obtenido por procedimientos especiales que los hagan aptos para dedicarlos á la bebida.

Alcoholes desnaturalizados.—Son aquellos á los que se ha mezclado una sustancia extraña que los haga impropios y desagradables para la bebida, y que no pueda fácilmente extraerse por ninguno de los procedimientos químicos, físicos ni mecánicos.

Aguardientes y licores.—Se consideran los alcoholes y aguardientes que no sean neutros ni estén desnaturalizados.

Se considera como alcohol de vino, además del obtenido de la uva, el procedente de los orujos y otros residuos de la vinificación, el obtenido de la sidra y de los higos y el aguardiente preparado por destilación directa de las mieles y melazas, de la caña de azúcar, cuya graduación no exceda de 75° centesimales.

Los alcoholes y aguardientes neutros, el alcohol desnaturalizado, los aguardientes compuestos y licores, tanto de producción nacional como extranjera, deberán circular por todo el territorio de la Península, islas Baleares y Canarias, «incluso el interior de las poblaciones», acompañados de guía ó vendí.

Los productos químicos, perfumería, barnices, medicamentos y todos aquellos que contengan alcohol y que al exportarse hayan de optar á la devolución del impuesto, deberán ir acompañados de guía desde el punto de producción á la Aduana de salida.

Los vinos dulces que hayan de exportarse con opción al reintegro del impuesto, circularán acompañados de un «conduce» desde la bodega del criador-exportador hasta el puerto ó punto de su embarque ó facturación.

Las esencias de anís ó anetol, ron, caña, coñac, absenta, ginebra y demás propias para la fabricación de licores, deberán circular con guías expedidas por las Aduanas á la importación y por los interventores de las fabricas que las elaboren en España, según su origen.

Podrán circular sin vendí las pequeñas cantidades en poder de viajeros y con exclusivo destino á su consumo, no excediendo dichas cantidades de dos litros de alcoholes ó aguardientes neutros, ó de uno y medio litros de aguardientes compuestos y licores.

Queda prohibida la importación, circulación y venta de las «mezclas de alcohol y éter». Dichos productos serán detenidos donde se encuentren y se inutilizarán, poniendo en seguida el hecho en conocimiento de la autoridad que corresponda. Por tanto, no serán admitidas á tacuración bajo ningún pretexto, y en el caso de haberlo sido contraviniendo la presente regla, los empleados detendrán la partida en el punto en que fuere descubierta, dando aviso al Servicio de Reclamaciones para que éste lo ponga en conocimiento de la autoridad correspondiente.

CLEMENTE MUÑOZ.

Las columnas de ¡ADELANTE!... están abiertas al personal de ferrocarriles para cuantas campañas justas quieran emprender, en la firme seguridad de que si por naturales temores desean escudarse en el anónimo y nosotros estimamos la justicia de la campaña, la seguiremos por cuenta nuestra, reservando prudentemente el nombre de nuestros amables comunicantes.

CORRESPONDENCIA PARTICULAR

Como son muchas las cartas que recibimos enviándonos originales literarios y fotográficos, á las cuales nos es imposible dar respuesta directamente, en esta sección de «Correspondencia particular» podrán ver contestadas sus cartas todas las personas que se dirijan á esta Redacción.

«Un chusco».—Le diré á usted...

«Si es broma puede pasar; pero á ese extremo llevada...»

«Por lo demás», crea usted que para hacer chistes en los tiempos actuales se necesita tener mucha gracia.

«Feminismo».—Allá usted con sus teorías. Puede que tenga usted razón. Nosotros no podemos seguir ese camino.

«Don Ele Ele».—¿Quiere usted que le diga una frase que está muy en consonancia con su carta? Pues

«La barquilla de nuestra gratitud se mece en la atmósfera de vuestras bondades».

«Algo cursillita la frase; pero...»

«El jefe más viejo».—No podemos cambiar de actitud, á pesar de sus indicaciones. ¡ADELANTE!... ha nacido para defensa de los intereses de los empleados, y nada ni nadie le hará variar.

J. L.—Muchas gracias por sus elogios. Así hemos de continuar siempre.

«Un ferroviario muy ferroviario».—Gracias. Eso nos alienta en nuestros propósitos.

F. M.—En este número publicamos un interesante artículo de Legislación ferroviaria, primero de la serie que nos proponemos insertar.

J. G.—Sus deseos quedarán satisfechos, pues en breve plazo, cuando termine su autor la obra, publicaremos en forma encuadernable «El consultor ferroviario».

H. O.—Madrid.—¡Ni que te pongas en cruz!

T. H.—Cuando sea usted tan amable que escriba las cuartillas por un lado, hablaremos.

A. G. J.—Ávila.—Sus deseos serán complacidos, pues en plazo muy breve comenzaremos á publicar las Instrucciones generales de las Compañías y un Diccionario de ferrocarriles, en forma encuadernable. La novela y los cuentos se publican á petición de muchos suscriptores.

L. H.—Madrid.—Si fuera usted tan amable que nos dijera cómo se llaman los aprobados con los tres primeros números en los exámenes para ingreso en M. C. P., los publicaríamos con mucho gusto.

A. R.—Recibida carta. Contestaremos en el próximo número.

P. B.—Alcázar.—Conformes con sus explicaciones. Tendremos mucho gusto en recibir original de usted.

Son varios los suscriptores que amablemente secundan nuestra campaña en pro de la Asamblea ferroviaria. Todos ellos serán contestados en el próximo número.

La decena teatral

Dos nuevos saineteros.—La grandeza del *Cyrano*.—Cécile Sorel en la *Princesa*.—Otro estreno en la Gran Vía.—La primavera y el Circo.—Más obras nuevas.

El chico del cafetín, sainete premiado en el concurso que abrió el Ayuntamiento el año último, ha merecido los honores de ser representado en la catedral del género chico. «A tout seigneur, tout honneur», dice el proverbio francés; y al fallo de un Jurado, formado de notables personalidades de nuestra literatura, se ha respondido, concediendo á la obra premiada el marco de Apolo, ya que no le fué otorgado el del Español—ignoramos por qué causa—como señalaban las bases del concurso.

El nuevo sainete ha servido para darnos á conocer las cualidades de observación y de ingenio que poseen los Sres. Asenjo y Torres del Alamo, autores de *El chico del cafetín*. Saber ver y ser aptos para trasladar graciosamente lo visto á la escena, son la materia prima de todo sainetero; de una y otra cosa son dueños los señores citados, y esto permite abrigar esperanzas en su labor futura. El resto, el dominio de la técnica, es labor de aprendizaje, que la mayor parte de los autores consiguen con la práctica.

Queda dicho con esto que *El chico del cafetín* gustó al público, quien, haciéndose cargo de la situación, escuchó la obra con una plausible benevolencia, que evitó peligrosos rozamientos. Este «visto bueno» animará á los autores para proseguir con ahínco una labor tan provechosamente comenzada.

El sarcástico *Cyrano de Bergerac* se ha entronizado unos días en la escena de la Princesa, para satisfacción del buen gusto literario. El «sello de su grandeza» continúa vivo en nosotros como en los días en que nos fué presentado por primera vez, y *Cyrano de Bergerac* es acogido con los mismos entusiastas aplausos que hace algunos años.

Y es que en el personaje de Rostand palpita un corazón á impulsos de la humana pasión del amor; y

cuando el dramaturgo pone ante nosotros estos conflictos, que destrazan vidas y hacen jirones de nuestras almas, no tarda en posesionarse de nosotros y convertirnos en esclavos de sus pensamientos y de sus sentires, obligándonos á llorar cuando su voluntad nos lo ordena.

Esta pasión volcánica, que estalla con el postrer aliento del ilustre personaje gascón, es y será siempre una fecunda fuente de emoción, y por ello el público no regateará nunca su aplauso á esta obra, en la cual, á un estudio acertado de todos los caracteres, se une el encanto de una poesía hecha de ternura y sentimiento.

Fernando Díaz de Mendoza puso esta obra en escena en la función de su beneficio. Hizo bien el notable actor, pues el *Cyrano* es una de sus más acertadas creaciones, y es seguro que pocas obras se adaptan tan bien como ésta á sus sobresalientes facultades artísticas.

De Cécile Sorel, la ilustre comedianta francesa que ha debutado en el aristocrático teatro de la calle del Marqués de la Ensenada, no hemos podido todavía formular juicio definitivo acerca de su talento de actriz. Al día siguiente de su debut cayó enferma; y como la obra con que hizo su presentación, *La rencentre*, no se caracteriza ni por la novedad del asunto ni por la pericia con que éste está desarrollado, no pudimos apreciar, sino muy ligeramente, las condiciones de la Sorel, pues el dramaturgo apenas si da á la protagonista ocasión de lucimiento.

De una cosa sí nos convenció Cécile Sorel: de que su belleza es grande y mucha su elegancia. De lo que tras estas envolturas se oculta ya tendremos ocasión de hablar.

En la Gran Vía se ha estrenado... ¿Otro estreno?—dirán los lectores.—Sí, señor—respondemos.—¿Y ha sido éxito?—volverán á interrogar.—No, señor—diremos nosotros.—El dios Exito ha huido de aquellos lugares; y aunque los catorce empresarios de aquel teatro están con el lazo preparado para darle caza, es lo cierto que aún están verdes.

La nueva obra es una opereta titulada *La princesa rubia*, de los señores López Monis y Ponte, música del maestro Cabás. El libro y la partitura lograron pasar, y al final pudimos ver tres veces en escena las fisonomías de los autores.

★

Con la revolución que se viene operando en las regiones atmosféricas estamos completamente trastornados, en lo que á las estaciones se refiere.

Antes, el comienzo de la temporada de circo coincidía con el despertar primaveral de la Naturaleza. En la sala de Price se advertía la llegada de la alegre estación; lucían las muchachas los tonos claros de sus blusas alegres, y las cabezas de los jovencuelos conquistadores tocábanse con los jipis más ó menos auténticos.

Este año hay que ir al Circo embozado en la pañosa ó bien subido el cuello del abrigo. En estas condiciones no es de extrañar que la plástica desnudez de «cuyeres» y acróbatas nos produzca cierto escalofrío.

Abandonemos, pues, el Circo y busquemos refugio en cualquier salón de «varietés», en el cual contemplemos otras desnudeces que, aunque menos escultóricas, nos hagan reaccionar contra la baja temperatura del interior, al verlas cubiertas con el velo del pecado.

Para terminar, hagamos mención del éxito de risa obtenido en Lara por Emilio Mario y Ricardo Blasco con su adaptación del francés *La luna de miel*, y mencionemos la discreta acogida, en el Salón Nacional, de la comedia *Josefina se casa*, del Sr. Martínez Olmedilla.

F. N.

Concesiones, Prórrogas, Caducidades

Habiendo sido solicitada la concesión para aprovechamiento de agua de los ríos Segre, Balira y de la Venta, y de las rieras de la Llosa y de Figols, en la provincia de Lérida, con destino á la producción de energía eléctrica para utilizarla en la tracción del ferrocarril de este nombre, la Dirección general de Obras públicas acaba de otorgar dicha concesión á D. Ignacio Romañá, excepción hecha de las aguas de la riera de Figols, por no existir caudal sobrante disponible.

25 DE ABRIL DE 1911

¡ADELANTE!...

DIRECTOR-PROPIETARIO:

Luis Mazzantini

..
Año I

...
:::

...
:::

Núm. 10

...
:::

EL FERROCARRIL DE CREMALLERA DE MONISTROL Á MONTSERRAT

MONISTROL es una estación de la línea de Barcelona á Lérida, propiedad de la Compañía del Norte.

El ferrocarril de cremallera de Montserrat recorre el trayecto que hay entre Monistrol y Montserrat, cuya distancia es de ocho kilómetros, siguiendo uno de los trayectos de las montañas catalanas. Este ferrocarril tan pronto bordea precipicios como se introduce bajo tierra.

La vía tiene un metro de ancho y la pendiente carece de toda uniformidad, variando mucho, pero sin que sea menor aquella de 40 milímetros.

Como toda esta clase de ferrocarriles,

las máquinas llevan una rueda que engrana con la cremallera, con el fin de vencer la resistencia que la fuerte pendiente opone al avance.

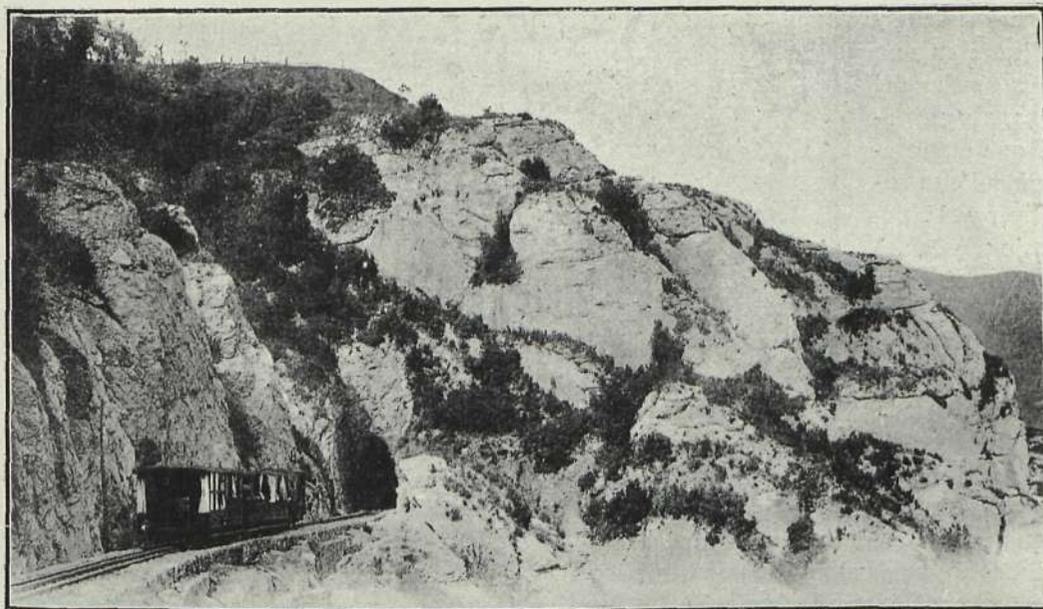
La velocidad varía, como es natural, en razón inversa de la rampa; pero, de todas maneras, nunca puede ser grande la velocidad en este sistema de ferrocarriles porque la cremallera, que en ellos es la base de la tracción, es al propio tiempo una rémora para el avance rápido, desde el momento que con la adherencia que fa-

cilita presenta un roce continuo que dificulta el progreso del tren en cierto modo, en lo que á la velocidad se refiere.

Esta Compañía posee un material relativamente numeroso, teniendo en cuenta la longitud de la línea.

Esa proporción es mayor respecto á las locomotoras que al número de coches y vagones, pues posee cinco locomotoras que son de vapor, mientras que el resto de

material se compone solamente de un coche salón, once coches mixtos y tres vagones; de modo que el número de locomotoras es casi la mitad que el de coches, si bien es de advertir que los



TREN ENTRANDO EN UN TÚNEL EN LA LÍNEA DE MONISTROL Á MONTSERRAT

trenes de esta línea, en general, se componen de una máquina y dos coches.

De la última estadística que conocemos resulta que en un año se han transportado en esta línea 90.226 viajeros, cuyo producto ascendió á 224.520 pesetas. Este ferrocarril pertenece á una Compañía suiza, aunque el domicilio social es, oficialmente, Barcelona. El capital de la Sociedad asciende á 2.745.000 pesetas, de las cuales 1.800.000 es por acciones y 945.000 por obligaciones.

Nueva aplicación de la «plataforma giratoria»

LA ciudad de New-York, aunque provista ya de tres sistemas rivales de transporte rápido (ferrocarriles aéreos, tranvías de superficie y líneas subterráneas), estima que no ha dado todavía una solución satisfactoria al problema de la circulación de sus millones de habitantes, problema que toma una gravedad especial en una ciudad encerrada entre dos anchos cursos de agua y construída en sentido longitudinal.

Con este objeto ha entregado al estudio el sistema de la acera giratoria, que hizo, como sabe todo el mundo, una aparición triunfal en la última Exposición Universal, celebrada en París.

Una Comisión de estudios, de la que forma parte el Ingeniero Jefe de la Comisión de servicios públicos, ha entregado un dictamen que recomienda la adopción del sistema y aconseja aplicarle en uno de los nuevos túneles del Metropolitano, singularmente en el que atravesará la isla de Manhattan entre el East River y el Hudson, por bajo de la 34 calle. Los datos siguientes, tomados del dictamen, nos hacen conocer el plan adoptado en principio.

La vía giratoria, dotada de banquetas de respaldo móvil, marchará á razón de 20 kilómetros por hora, velocidad tanto más apreciable, cuanto que será continua sin detención alguna. Efectivamente, estará unida al muelle por tres plataformas contiguas, girando á las velocidades de 5, 10 y 15 kilómetros respectivamente, sirviendo la menos rápida de primer estribo á los viajeros que embarquen. Estos, después de haber comprado su ticket y atravesado un torniquete, abordarán de frente la plataforma de 5 kilómetros, atravesarán las tres plataformas de velocidades reducidas y se instalarán en sus asientos.

En lugar de establecer estaciones con intervalos de

500 metros próximamente, como se ha hecho para el Metropolitano neoyorkino, se establecerán escaleras de acceso á todos los cauces, ó más frecuentemente. El muelle de acceso, construído en arcos, ofrecerá, en suma, un largo paseo cubierto, que bordearán las vitrinas de los almacenes, como lo muestra nuestro dibujo. Los desocupados, si es que existen en New-York, podrán, pues, interrumpir su paseo á lo largo de las instalaciones en el momento que les convengan, comprar

un cupón en un distribuidor automático, franquear el primer torniquete que encuentren y embarcarse en la vía giratoria.

La capacidad de transporte de este sistema sería, según los cálculos de la Comisión, muy superior á la capacidad máxima de los trenes eléctricos subterráneos del sistema actual. Esta, en las horas de prisa (rush-hour time), es de 36.000 pasajeros por hora con trenes expresos de 8 coches, y de 22.500 con los trenes ómnibus de 5 coches, mientras que la plataforma giratoria transportará 73.500 viajeros por hora. Se declara también en el dictamen, que ofrecerá, para las distancias inferiores á 7 kilómetros, un medio de transporte más rápido y más

confortable que los trenes ómnibus eléctricos, en razón al gran número de paradas impuestas á éstos.

No tenemos necesidad de tratar aquí acerca del funcionamiento mecánico de estas vías giratorias, que ha sido ya objeto de numerosas descripciones técnicas, principalmente con ocasión de la inauguración de la plataforma de la Exposición de 1900, antes citada. Mencionemos, pues, que el proyecto neoyorkino no es una innovación, sino simplemente una aplicación en más vasta escala de un medio de transporte, de cuyas primicias gozó la ciudad de París.



PROYECTO DE TRANSBORDADOR SUBTERRÁNEO EN NUEVA YORK



FERROCARRIL DE VILLEFRANCHE Á BOURG-MADAME

ESTE ferrocarril es el primero de la región pirenaica, que pronto estará surcada por una red importante de líneas eléctricas.

Además, desarrollándose en un país muy accidentado, esta línea ha exigido trabajos de construcción considerables, algunos de los cuales presentan un especial sello de originalidad.

El ferrocarril de *Villefranche á Bourg-Madame*, que es la prolongación de la línea de *Perpignan á Villefranche* por *Prades*, parte de *Villefranche* á una altura de 480 metros sobre el nivel del mar. Sube por el valle del Ter y corre por el fondo de gargantas abruptas hasta la del Perehe, con un desnivel de 1.591 metros.

A partir de este punto la línea vuelve á descender á 1.143 metros sobre el nivel del mar, descendiendo luego á *Bourg-Madame*, que dista un kilómetro de Puigcerdá, ciudad fronteriza española, estación de verano muy frecuentada por los catalanes.

El objeto principal del ferrocarril de *Perpignan á Bourg-Madame* es establecer un ramal de unión entre las dos redes que ponen en comunicación á Francia con España: el Este, la línea de *Perpignan á Barcelona*, que sigue la costa del Mediterráneo, y al Oeste

la que se construye actualmente de Tolosa á Barcelona, por el valle del Ariège y del Segre.

El ferrocarril de *Villefranche á Bourg-Madame*, cuya longitud llega á 55 kilómetros, es un verdadero ferrocarril de montaña.

Estaba indicada para esta línea la tracción eléctrica, tanto más, cuanto que era muy fácil de obtener económicamente la energía necesaria, mediante saltos de agua cercanos á la línea.

Los declives máximos admitidos son de 6 centímetros por metros.

Para establecer la línea ha sido preciso construir numerosos viaductos, muchos túneles de longitud variable, y también galerías cubiertas á fin de poner la línea al abrigo de las avalanchas de nieve, tan frecuentes en

aquellos parajes durante el invierno. Se calculan 20 millones de gastos, ó sean 380.000 francos por kilómetro.

Entre esos viaductos hay dos que merecen especial mención: el de obra de fábrica de Fontpedrouse y el puente rígido suspendido del Cassagne.

En el primero, los carriles se encuentran á una altura de 65 metros sobre el nivel medio del Ter, que corre bajo aquel por el fondo de una garganta casi á pico.

El autor del proyecto de este viaducto, constructor de los puentes de fábrica tan notables como los de Larauz, Tolosa y Luxemburgo, propuso franquear el Ter mediante un viaducto de fábrica de dos pisos, el inferior de una sola bóveda, en gira, de 30 metros de tramo. Esta bóveda se apoya sobre las rocas que forman las dos riberas del río. El segundo piso, de 24 metros de altura, está construído encima de la bóveda ojival, y consta de cuatro arcos de 17 metros de luz, cuya pila central se apoya sobre la parte superior de la bóveda ojival del piso inferior.

Del lado de *Bourg-Madame*, el segundo piso se prolonga por un viaducto de diez arcos de 9 metros de abertura, de una altura que decrece siguiendo el perfil del terreno.

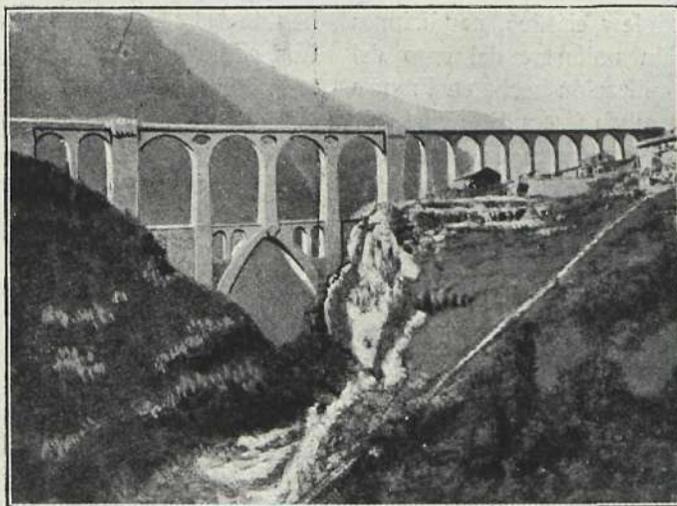
El viaducto termina en la orilla opuesta en dos arcos de 9 metros

de luz. La longitud total es de 276, está en rampa de 6 centímetros por metro, y el viaducto, como está construído con piedra de granito azul de aquella región, ofrece un aspecto hermoso.

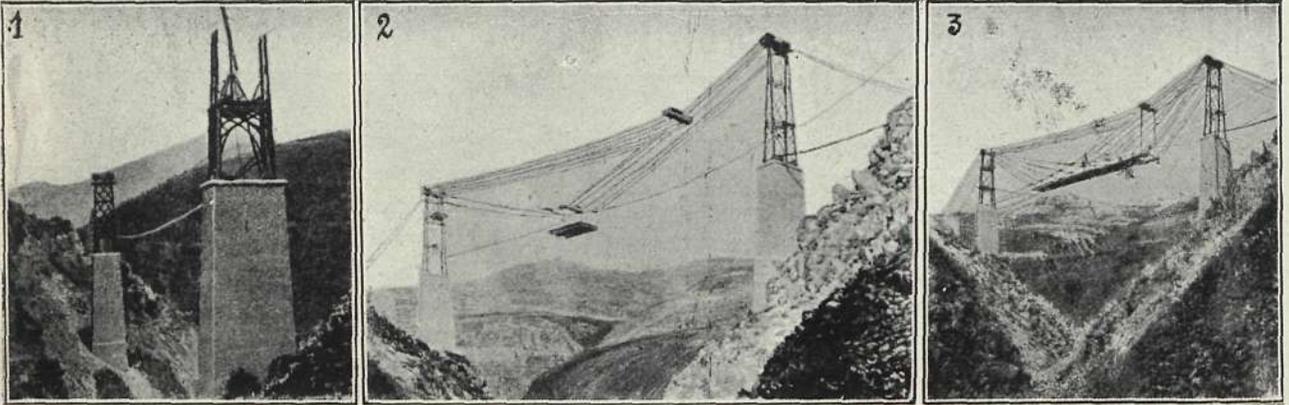
El viaducto de Cassagne, que atraviesa el Ter, es un puente rígido suspendido, de nuevo tipo, muy interesante, estudiado por el comandante de Ingenieros Gisclard.

En los puentes de este sistema la suspensión del tablero está constituída por una especie de arco invertido de tres articulaciones: dos situadas sobre pilas y otra en medio del tramo, y sujeta la armazón por medio de cables verticales y oblicuos.

Así se ha obtenido un sistema geométrico indeformable y rígido, dilatado bajo la acción de las variaciones



VIADUCTO DE FONTPEDROUSE



1. LAS PILAS QUE SOSTIENEN EL VIADUCTO.—2. MONTAJE DE LA PRIMERA PIEZA DEL TABLERO.—3. CONTINUACIÓN DE LAS OBRAS

de temperatura y que tiene la ventaja de que todos los elementos que componen su arma, pueden ser calculados por reglas de la estética, sin recurrir á deformaciones elásticas, á diferencia del sistema de esta clase de puentes americanos, compuestos de una viga triangular suspendida de un cable flexible y elástico, condiciones que dificultan la repartición uniforme del peso del puente. Esta es la primera aplicación hecha en Francia de un puente suspendido para vía férrea. Este viaducto se compone de tres tramos de los cuales el central tiene 156 metros de abertura, limitada de cada lado por dos pilas de fábrica de 30 metros de altura sobre roca sólida, y dos tramos laterales de 39 metros de luz.

La longitud total del viaducto es de 234 metros entre los basamentos de los estribos. Del lado de *Bourg-Madame* el viaducto se prolonga por un tramo metálico independiente de 19 metros de luz, lo que hace que la longitud total del viaducto sea de 253 metros.

El tablero, que no se apoya sobre las pilas, está suspendido enteramente; lo forman dos vigas metálicas, de 1 metro ó 3 de altura, que van de un estribo al otro.

En la parte inferior, estas vigas están sujetas por un sistema de cruces de San Andrés, destinado á resistir á

los empujes transversales del viento, que en esta región es de una violencia extrema. Por esto las

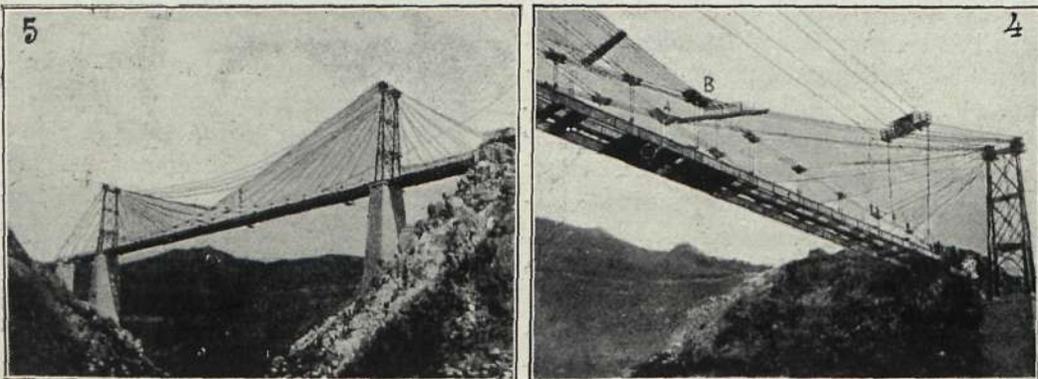
gentes del país llaman á aquel sitio «*Cap des Tempetes*».

El montaje de la parte metálica de la obra se comenzó en Julio de 1907 y se terminó en Septiembre de 1908. El peso de esta parte es de 878 toneladas, ó sea 3,46 toneladas por metro, y el gasto de esta misma parte ha sido de 502.000 francos, ó sean 1.974 francos por metros, cifra ciertamente inferior á la del coste de un puente metálico, de vigas rectas ó en arco.

El día de los ensayos, después de éstos, que habían sido satisfactorios, el personal que había asistido se disponía á regresar en el tren eléctrico que se utilizó para los mismos.

A causa de haber llovido, los carriles estaban resbaladizos, y en el momento en que todos estaban montados en los automotores antes de que fuera dada la señal de partida, el tren, cuyos frenos estaban apretados, y que se encontraba en la pendiente de 6 centímetros por metro, se puso en marcha. El *waftman* no pudo dominar la velocidad acelerada, y después de un recorrido de varios kilómetros, descarriló en una curva de pequeño radio, chocando contra las rocas, en cuyo accidente perdieron la vida seis personas y quedaron doce heridas de más ó menos gravedad. Tal fué el triste comienzo

del funcionamiento de este ferrocarril, que tan útiles servicios presta hoy á la región pirenaica francesa,



4. ÚLTIMOS TRABAJOS DE LA CONSTRUCCIÓN.—5. EL VIADUCTO TERMINADO

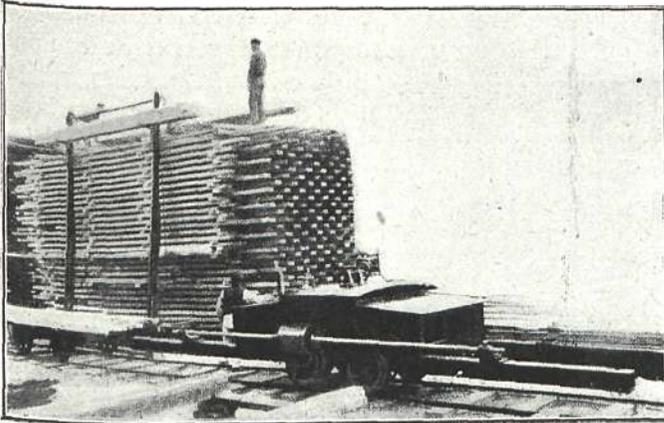
Nuevos tipos de locomotoras eléctricas

A sí como para el transporte de viajeros se emplean sobre líneas de reducida extensión coches automotores eléctricos de los cuales nos hemos ocupado en estas mismas columnas, para el arrastre de las mercancías, y, en general, para los usos industriales se

naturalmente del establecimiento en donde haya de prestar su servicio.

Muestra de tales variantes nos ofrece el modelo que ha sido construido para serrerías mecánicas, en el que puede servir el mismo motor de la máquina para hacer funcionar un aparato de apilar maderos. Por medio de un sencillo sistema de conmutación puede concertarse para actuar sobre la locomotora ó una contramarcha que por un acoplamiento flexible mueve el aparato apilador.

Como se ve, puede encomendarse al solo trabajo de la locomotora el trabajo de cargar y descargar maderas, transportarlas á su punto de depósito y, una vez allí, disponerlas en las mejores condi-

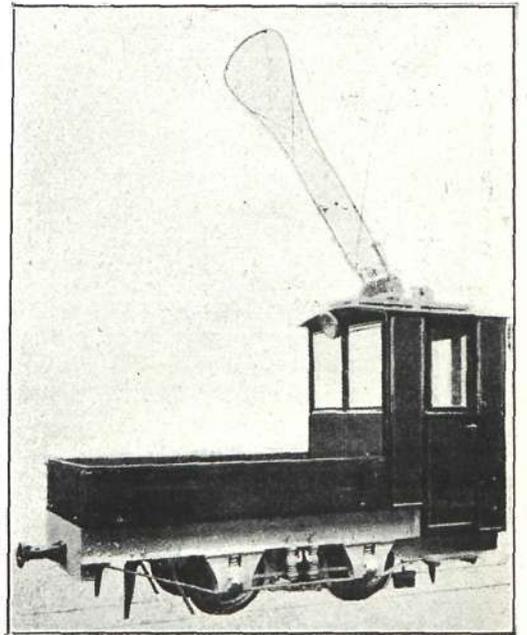


LOCOMOTORA TRANSPORTADORA Y APILADORA DE MADERAS

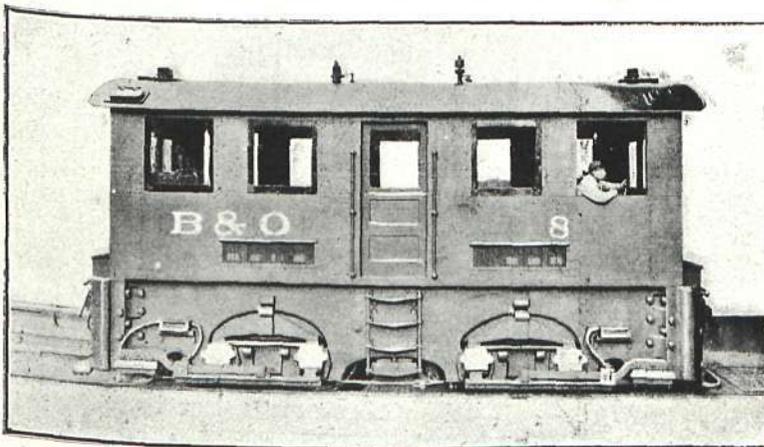
utilizan locomotoras características de contacto ó acumuladores, según sea la instalación en donde vayan á prestar servicio.

Estas locomotoras varían mucho, tanto en sus dimensiones como en su aspecto exterior. La más pequeña construída hasta la fecha en los talleres de Westeras, uno de los más importantes de cuantos se dedican á la industria de tracción eléctrica, arrastra una carga de tres toneladas y se compone de una vagoneta sencilla y un motor de tres caballos. Sin embargo, esta pequeña locomotora satisface cumplidamente las necesidades de un taller ó fábrica en los cuales haya que evitar excesivos gastos de instalación.

Junto á ésta, la más grande construída por la misma y que reproduce nuestra fotografía, lleva dos motores de una capacidad total de 50 caballos y arrastra una carga de igual número de toneladas. Además, como el uso va especializando las aplicaciones de todos los progresos y cada industria necesita llenar funciones diversas dentro de la misma tracción, se ha impuesto la necesidad de dotar á alguna de estas locomotoras de dispositivos especiales, según la



LOCOMOTORA ELÉCTRICA DE DOS MOTORES



LOCOMOTORA DE MERCANCIAS EN LA LÍNEA DE BALTIMORE

ciones de almacenaje, ó en caso conveniente apilarlas sobre un vagón del ferrocarril.

También se emplean estas máquinas de tracción para aportar materiales á las obras de una línea eléctrica en construcción, para arrastre de minerales y como suplemento del tráfico en ciertos ramales ferroviarios.

Uno de los tipos más curiosos de locomotoras eléctricas es el que también reproducimos de la Compañía *Baltimore & Ohio Railroad*.

Esta máquina se utiliza para la entrada subterránea en la estación *Mt. Royal* de dicha Compañía en Baltimore, con el exclusivo objeto de evitar los inconvenientes del humo en aquel túnel, inconvenientes que no se ocultarán á nuestros lectores.

UN FERROCARRIL DE JUGUETE

—¡Cochero!... Claudio Coello 51.

—¿Don José Luis Lequerica?

—Sí; tengan ustedes la bondad de pasar.

Unos momentos transcurren, hasta que un hombre joven, alto, de porte señorial, se presenta ante nosotros y amablemente nos saluda, preguntándonos después el objeto de nuestra visita.

—Hemos sabido que tiene usted una magnífica instalación ferroviaria de juguete, y no hemos podido resistir la tentación de molestarle para ofrecer á los lectores de ¡ADELANTE!... una información curiosa y entretenida.

—Son ustedes los amos de esta casa, y pueden hacer de ella lo que gusten.....

Y el resultado de esta visita es lo que voy á contarte, lector.

★

Dos grandes habitaciones forman lo que pudiéramos llamar «red ferroviaria del señor Lequerica». En ella aparecen claramente determinadas dos líneas del ferrocarril del Norte: la de Madrid á Miranda y la de Venta de Baños á León.

En la construcción de este ferrocarril no se ha omitido detalle. Hasta lo que pudiera parecer insignificante,

extraordinariamente prolijo, se ve allí, acusando una paciencia benedictina y un entusiasmo extraordinario por lo



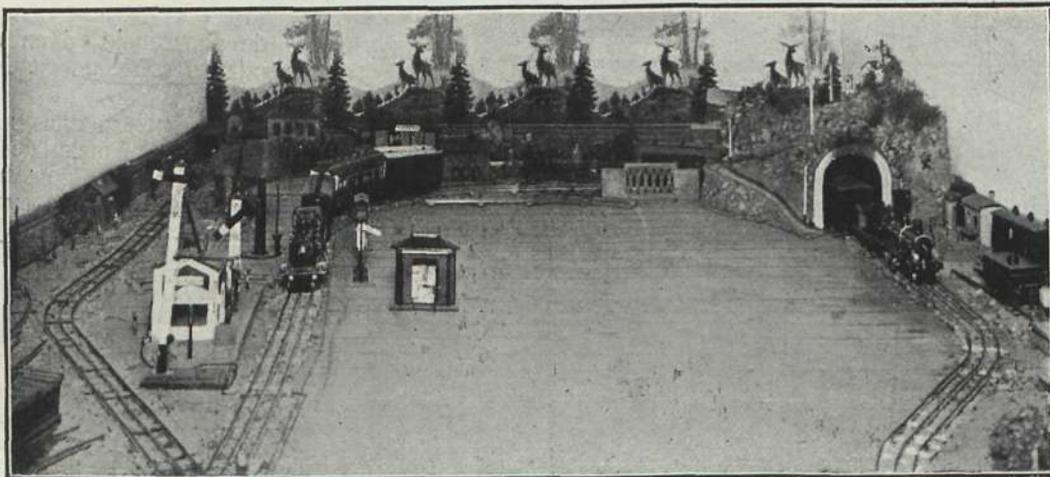
DON JOSÉ L. LEQUERICA
PROPIETARIO DEL FERROCARRIL DE JUGUETE

que á ferrocarriles se refiere. Agujas, semáforos, discos de señales y de agujas, pasos á nivel, muelles de mercancías, pabellones de retretes, kioscos, tomas de agua, depósitos de coches, de máquinas y de carbón, almacenes, garitas; toda esa multitud de construcciones y accesorios que se precisan en los ferrocarriles «de verdad», vense en éste que citamos con una minuciosidad que asombra, que parecería increíble á no haberlo visto.

La instalación de esta «vía férrea» es eléctrica. El flúido que pone en movimiento los trenes, lo toman las máquinas por un conductor en forma de carril central. La construcción de este ferrocarril comenzó en 1906, y pudo ser «abierto á la explotación» pocos días después.

Cuenta esta potente Compañía ferroviaria con seis máquinas eléctricas y una de vapor, quince coches de diferentes clases, dieciséis vagones, seis furgones, un mixto de correo y furgón, doce plataformas, dos tanques, ocho agujas, tres semáforos de puente y dos pequeños, cinco discos de señales y cinco de aguja, un túnel, tres pasos á nivel, tres pabellones de retretes y kioscos, tres tomas de agua, once estaciones, tres depósitos grandes de coches y máquinas, dos almacenes de mercancías, dos muelles y un depósito de carbón; las vías hacen un

checos de diferentes clases, dieciséis vagones, seis furgones, un mixto de correo y furgón, doce plataformas, dos tanques, ocho agujas, tres semáforos de puente y dos pequeños, cinco discos de señales y cinco de aguja, un túnel, tres pasos á nivel, tres pabellones de retretes y kioscos, tres tomas de agua, once estaciones, tres depósitos grandes de coches y máquinas, dos almacenes de mercancías, dos muelles y un depósito de carbón; las vías hacen un



LÍNEA DE LEÓN A GIJÓN.—TRENES SALIENDO DE UN TÚNEL Y LLEGANDO Á UN APEADERO

total de cuarenta metros. Todas las locomotoras han sido construídas en Alemania, excepto una, que se construyó en España, utilizando un motor alemán.

Los coches y furgones fueron construídos en Alemania, Inglaterra y algunos en Madrid. Las estaciones, casi todas en Alemania y España. El túnel, en Madrid, y los semáforos, puentes y señales, en Alemania en diversas fábricas á esto dedicadas. Las locomotoras son: especiales de rápidos, dos; tres, de mixtos y correos, y dos, de mercancías. La vía y agujas son de construcción alemana.

Ha costado toda esta instalación de juguete, seis mil pesetas aproximadamente.

Para dar una idea de que el ferrocarril es completo, baste decir que toda la vía está asentada

con grava y que algunos parajes de la vía son de un realismo perfecto, como puede apreciarse en las fotografías que reproducimos, especialmente en la de nuestra portada.

*

Entre maquinistas, fogoneros y agentes de estaciones y de tren cuenta este ferrocarril con veinticinco figuras, vestidas con los correspondientes trajes; viajeros hay cuarenta.

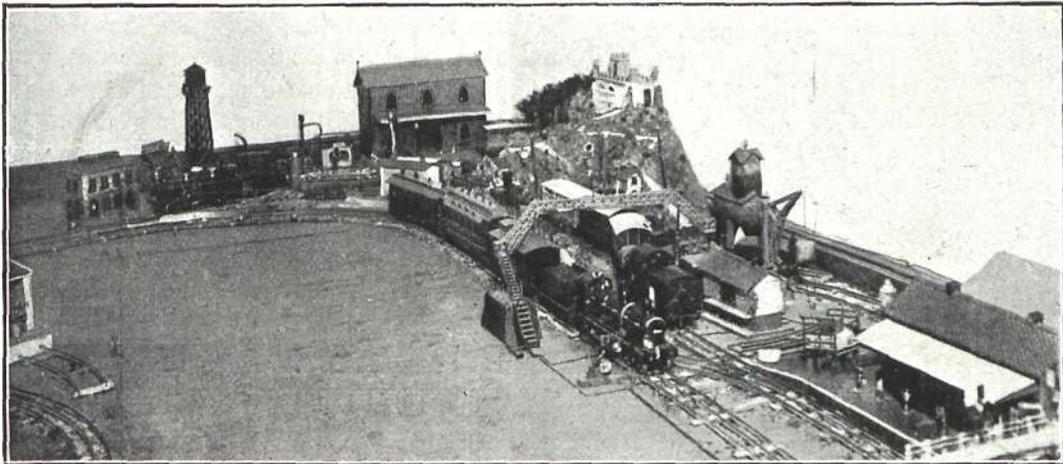
Lo más curioso es que entre viajeros y agentes de la

Compañía no se suscita la más ligera diferencia. ¡Es un verdadero encanto esta Compañía! Claro es que... ni se saludan siquiera.

Algunos accidentes se han registrado en esta diminuta línea, especialmente al principio de su explotación, cuando aún no estaba totalmente electrificada y las máquinas eran de vapor.

Un día explotó una locomotora dentro del túnel. La explosión retumbó como si hubiera sido la de una bomba de dinamita. El parte telegráfico que dió el conductor del tren, estaba concebido en los siguientes términos:

«Metro 8, línea León Gijón, explotado máquina tren rápido dentro túnel, que se hincó aplastando tren. Máquina des-



LÍNEA DE MADRID Á MIRANDA.—CRUZAMIENTO DE DOS RÁPIDOS Y UN MERCANCÍAS

trozada. Maquinista convertido trozos diminutos. Viajeros y yo, ilesos.»

Pocos días después ocurrió otra explosión, yendo á incrustarse un trozo de máquina en el techo de la habitación. También el maquinista «perdió la existencia en esta catástrofe».

Descarrilamientos se han registrado en algunas ocasiones, pero sin consecuencias. Asimismo hubo cierto día un choque de trenes, por equivocación del guarda-agujas, pero los viajeros y los agentes resultaron ilesos.

de abscisa de estas dos líneas da la duración buscada, suponiendo que todas las traviesas de la red considerada han sido cambiadas una sola vez. Se extiende en seguida el método al caso más general, determinando las regiones de la curva de construcción en que las traviesas se han cambiado una vez, dos veces, etc. Se obtiene una ecuación con dos incógnitas, de la que se deduce la duración buscada, por aproximaciones sucesivas.

El interés de este procedimiento parece justificado por la diversidad de opiniones que existen respecto á la duración de las traviesas. La duración atribuída á las traviesas de madera, varía entre doce y diecinueve años, en tanto que es de quince á veintidós para las metálicas. Estos números dependen esencialmente de las condiciones de la instalación.

Duración de las traviesas

Expone el *Organ für die Fortschr. des Eisenbahw.*, el método gráfico aplicable á la determinación de la duración media de las traviesas de los caminos de hierro de un mismo tipo y de una misma red. Este método exige el conocimiento del número anual de traviesas nuevamente instaladas, así como el de traviesas sustituidas desde el principio de la explotación.

Tales resultados, expresados por dos curvas, determinan para un cierto período la resultante de los incrementos de la «curva de entretenimiento» y se busca la resultante de los incrementos anuales de la «curva de construcción» que tiene el mismo valor. La diferencia

Cuentos de ¡ADELANTE!...

AMOR Y MIGAS

I

CARO lector, no sé si lo que voy á referirte es cuento ó historia.

Por verídico tenía el suceso la persona que me lo contó, pero siempre he abrigado dudas de que lo fuera.

Es, pues, el caso, que cuando existían en España alcaldes corregi-



dores, hubo uno en Toledo de cuyo carácter irascible y severísimos procedimientos, ha conservado memoria hasta hace pocos años la imperial

ciudad. Las gentes maleantes le temían, las honradas le respetaban y los aficionados á aventuras y zambras nocturnas ponían especial empeño en traerle y llevarle por pasadizos y callejas seguido de una ronda de alguaciles.

Pero como no hay hombre completo, aunque como autoridad no tenga tacha, el bueno del alcalde corregidor tenía su flaco, y flaco de los más peligrosos, tratándose de un mortal que pasaba de los sesenta.

Quiero decir que estaba enamorado, y enamorado perdidamente de la sin par Dolores, la moza más garrida de la calle de las Armas, que con sus burlas y desdenes traía mustios y cariacontecidos á no pocos arrogantes toledanos.

D. Pedro Cigarral (que así se llamaba el alcalde), guardaba en lo más hondo de su pecho el fuego de aquella pasión; pero á sus ojos asomaban llamaradas abrasadoras, siempre que la casualidad ó el propio intento le ponían enfrente de la moza.

Era ésta hija de un famosísimo espadero y excelente esgrimidor, de quien nuestro alcalde se complacía en tomar lecciones, por cierto con más asiduidad y entusiasmo de lo que sus achaques y su edad podían permitirle.

El espadero no sabía, ni aun sospechaba, la causa verdadera de las visitas del corregidor, y como éstas le honraban y servían para dar importancia á su tienda,

le recibía siempre con grandes muestras de contento.

Pero tiró el diablo de la manta, ó lo que es igual, agotóse al señor de Cigarral la paciencia, y declaró á Dolores el sentimiento de su corazón.

Rióse al pronto la muchacha; pero como á medida que el tiempo transcurría las visitas del alcalde se hacían más frecuentes, y sus nada santas pretensiones habían traspasado el límite de lo que una joven honrada podía tolerar á un pretendiente, Dolores cantó de plano, é hizo á su padre confesión general.

Encolerizado el espadero, quiso retar al alcalde; pero considerando luego que era una autoridad con quien tenía que háberse las, resolvió consultar el caso con su protector y amigo, el reverendo fray Bernardo Roquete.

Y así lo hizo.

Pasaba el fraile por hombre de mucha inventiva y de no menos sagacidad, lo que, unido á la bondad de su carácter, le había granjeado el respeto y las simpatías de los toledanos.

Lo que Fray Bernardo y el espadero hablaron puede figurárselo el lector; pero el consejo que el primero dió al segundo debo callarlo por ahora.

II

Quince días habían transcurrido desde aquel en que el espadero fué á visitar á Fray Bernardo, y en tan corto espacio de tiempo el enamorado alcalde había logrado lo que no se hubiera atrevido á acariciar ni aun



en sueños. Dolores no era ya la moza burlona y desdeñosa que le desesperaba; Dolores le escuchaba, le sonreía, le miraba á hurtadillas, y,

en una palabra, había hecho que la esperanza de triunfo arraigase en el corazón de Cigarral.

Y lo que más halagaba al alcalde era que, aunque

aquella metamorfosis había sido advertida por el espadero, éste se mostraba con él más servicial, amable y comunicativo que de costumbre.

Don Pedro se creyó el más feliz de los mortales.

Y al creerlo, resolvió dar el paso que le faltaba para que su dicha fuera completa.

Cierta mañana, al salir Dolores de la catedral, una taimada vieja le entregó un billete perfumado, que á cien leguas denunciaba su procedencia.

Era de don Pedro, que, con su atrevimiento inaudito, solicitaba de la joven una cita nocturna.

Dolores mostró á su padre la misiva, y ¡cosa rara! en la tarde de aquel mismo día don Pedro Cigarral recibió una carta concediéndole el favor ansiado.

Para penetrar en la casa no tenía que vencer ninguna dificultad.

La puerta estaría entornada, y como conocía palmo á palmo la vivienda, le sería fácil llegar al aposento de la joven.

Cuando don Pedro leyó el mensaje creyó volverse loco de contento.

Hasta el punto de que á un cronista que lo intentó, le fué imposible describir sus transportes y manifestaciones de alegría.

Charló por los codos (él que tan poco hablaba), sonrió á cuantas personas le saludaron, é hizo pensar al Corzo, el alguacil de su confianza, si don Pedro no estaría en su cabal razón.

III



Llegó la noche.

Noche lóbrega, tenebrosa, tan tenebrosa y tan lóbrega como todas aquellas noches que los novelistas de otros tiempos escogían para poner á prueba el valor de sus héroes.

Y en punto de las doce, el señor corregidor, vistiendo sus mejores ropas, perfumado como un petrimetre y en alas de la ansiedad, se dirigió, acompañado del Corzo, al domicilio de Dolores.

Llegaron cerca de la puerta y se detuvieron. Don Pedro temblaba, temblaba de emoción, y en sus ojos brillaba el fuego del deseo.

A través de los espesos muros creía ver á Dolores, que ansiosa, palpitante, febril, le tendía sus amorosos brazos.

Aquello era la dicha soñada, el bien acariciado, la realización de un sueño oriental.

Don Pedro avanzó, empujó suavemente la entornada

puerta, penetró en la casa y volvió á entornar aquélla.

Nada se oía: ni el silbido de las lechuzas, ni los pasos de una ronda; nada, en fin.

El silencio era absoluto.

Pero duró poco, pues momentos después se oyeron un ladrido espantoso, un grito agudo, un juramento horrible y una sonora carcajada.

Casi al mismo tiempo, el señor Corregidor aparecía en la calle; pero no iba solo.

Le acompañaba un perro enorme, que, sosteniéndose bravamente sobre las patas traseras, hundía su achatado hocico en cierta parte del alcalde que no creo necesario nombrar.

Acudió el Corzo, se desasíó el perro, y alcalde y alguacil se alejaron á buen paso y recatadamente de aquellos lugares.

Media hora después un embozado salía de la vivienda del espadero y se encaminaba al convento de fray Bernardo.

Bernardo.

Entretanto, el señor corregidor y el alguacil llegaron á la casa del primero, y el Corzo se veía obligado á ejercer de cirujano, pues los colmillos del perro habían dejado señales indelebles en la vetusta humanidad de Cigarral.

IV

Amaneció.

Y en cuanto los primeros rayos del sol se reflejaron en las cúpulas de los templos toledanos, don Pedro se deslizó cuidadosamente de su mullido lecho.

Estaba pálido, ojeroso, encogido, y sus ojos tenían el brillo de la fiebre.

Había pasado una noche horrible, no sólo por el dolor que las mordeduras le producían, sino por la posición en que tuvo que permanecer durante el tiempo que estuvo acostado.

Posición que, á pesar de haber lucido en la estancia una soberbia lámpara, no le permitió contemplar los artísticos artesanados del techo.

Vistióse, pues, y cuando se disponía á salir de la alcoba, penetró en ella doña Leonarda, la anciana y respetable ama de liaves, y le entregó un papel cuidadosamente doblado.

Don Pedro lo desdobló y leyó lo siguiente:

«Para enterarle de un asunto del mayor interés, le espera en el convento, antes de las ocho de esta mañana, su amigo,

Fray Bernardo Roquete.»

Eran las siete y convenía ganar tiempo.

Porque, tratándose de fray Bernardo, no había mordeduras capaces de retener en su casa al bueno del alcalde.

V

En el centro de la amplia celda de su paternidad, había una mesa de nogal, cubierta con un mantel blanquísimo cercanos á la mesa, y frente á frente, dos grandes sillones con asiento de cuero de Córdoba.

Acababa de arrellanarse en uno fray Bernardo, cuando oyó la voz de don Pedro, que decía:

—¿Da su merced permiso?

—Adelante, amigo mío, adelante y sin ceremonia; estamos solos.

Y apenas el alcalde hubo traspuesto el dintel, cuando los robustos brazos de fray Bernardo cayeron sobre sus hombros, sepultándole de golpe en uno de los sillones.

Lanzó don Pedro un grito, se levantó con la misma precipitación que si le hubiera picado una víbora, y, sin poder contenerse, dió cuatro ó cinco saltos.

—¿Os he lastimado?—preguntó el fraile, conteniendo á duras penas la risa que le ahogaba.

—La gota, amigo mío, la gota —replicó el corregidor.

Pues contra la gota, las sabrosas migas que nos tienen preparadas. Para que las comiérais os hice venir, y por quien soy que habéis de chuparos los dedos.

Fueron servidas las doradas migas, pero don Pedro no comió.

En cambio, tuvo que aguantar sentado la alegre charla de su paternidad, que, por espacio de una hora, no dió paz á la lengua ni á las manos.....

El pobre alcalde no podía más; comprendió que iba á darle un soponcio, y levantándose de aquel sillón que le servía de tormento, se dispuso á abandonar la celda.

Pero antes de que pudiera hacerlo y á un levisimo silbido de fray Bernardo, penetró en la estancia, corriendo y dando saltos, una soberbia perra de presa que, al olfatear á don Pedro, gruñó sordamente, y arrugando el hocico dejó al descubierto unos colmillos que hubieran dado envidia al jabalí más reñidor.

Verlo el alcalde y salir corriendo por los claustros, con la velocidad de un corzo perseguido, fué todo uno.

Al mismo tiempo y á grandes voces, decía el fraile desde la puerta de la celda: «Id con Dios, señor de Cigarral, y no paséis pena, que de la primera cría os guardaré el más robusto de los cachorros.»

Y penetrando en la celda, lanzó una estrepitosa carcajada, se arrellanó de nuevo en su sillón, sacó una artística tabaquera y tomó un polvo, que le supo á gloria.

DANIEL COLLADO.

(Ilustraciones de Abad).



El viento, ¿puede levantar á un ser humano?

El caso ha sido planteado recientemente en Bradford (Inglaterra) á propósito de la muerte extraña de una muchacha de diez y seis años llamada María Bailey, y que había sucumbido á consecuencia de una caída de cierta altura. Creíase primeramente que se había suicidado arrojándose del tejado de la escuela; pero la encuesta judicial probó que esta hipótesis era insostenible. Numerosos testigos vinieron, en efecto, á establecer de una manera palmaria que la víctima no había subido al piso de la escuela antes del accidente, y que, además, se había mostrado muy alegre.

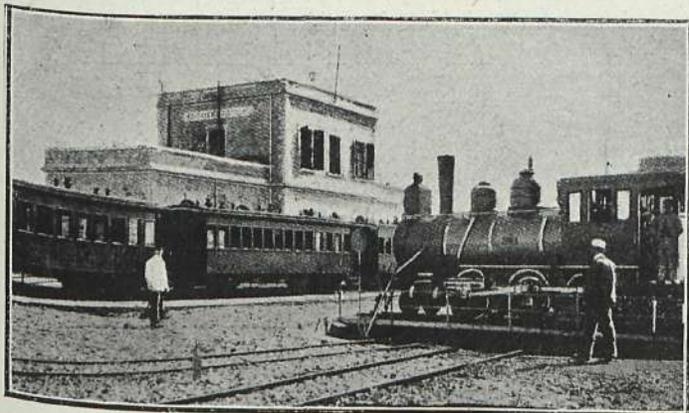
Se probó en seguida que María Bailey no había abandonado el patio de la «Hanson School», en el cual se había aventurado á pesar del viento, que era muy violento. Un viajero, Mr. Parsons, que fué testigo de este

hecho singular, cuenta que poco antes de las nueve esperaba un coche cerca de la escuela, cuando vió de repente en los aires á una joven, cuyas enaguas estaban infladas como un globo. «En el momento que la apercibió estaba al nivel del balcón de la escuela, pero no caía desde éste.» Jamás, dice, desde hacía quince años, había visto un viento tan terrible como el que soplabá esta mañana. La madre de la joven declaró que ésta llevaba una falda ordinaria que la cubría hasta un poco más abajo de la rodilla. El jurado, convencido por las manifestaciones de los testigos, dió un veredicto de «muerte accidental», resultante de una caída provocada por un golpe de viento repentino y muy violento.

Según la justicia inglesa, por consiguiente, está determinado que el viento puede levantar á ocho metros de altura en ciertas circunstancias á una joven de diez y seis años, vestida con una falda ordinaria.

DOS ASPECTOS DE LA CIUDAD DE JERUSALEN

CUÁN lejano se halla el tiempo en que la peregrinación á Tierra Santa representaba una verdadera expedición y no se podía emprender sino con



LA JERUSALÉN MODERNA

grandes fatigas y mil peligros! Hoy desde el puerto de Jaffa, servido por numerosos paquebots, se va en ferrocarril á Jerusalén; ya el nombre de la ciudad santa se halla escrito prosáicamente sobre los muros de una estación.

Es durante la Semana de Pascua cuando los santos lugares atraen mayor número de peregrinos. Grandes procesiones tienen lugar en el jardín de Getsemaní, donde agonizó Jesús en la noche del Jueves Santo.

Las aguas sagradas del Jordán, sirven á los peregrinos rusos para hacerse bautizar en el lugar mismo del bautismo de Cristo.

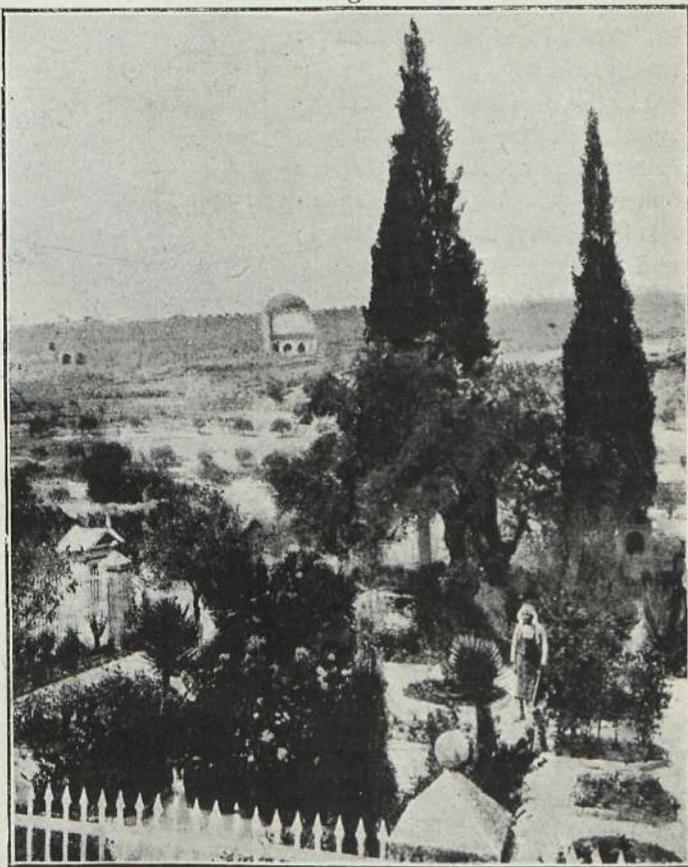
Y mientras que los cristianos celebran el aniversario de la Redención, los judíos van á llorar delante del Muro de las Lamentaciones é imploran todavía de Jehová la venida del Mesías.

Forman, pues, un extraño contraste los modernos adelantos de la humanidad y en particular el estridente silbido de la locomotora con la quietud y el recuerdo de aquellos parajes, que parecen haber sido profanados por el hombre al hacerlos asequibles á millares de criaturas que son transportadas con toda comodidad en lugar de llegar, como antes llegaban, en caravanas de macilentos, que más parecían seres enfermizos que personas deseosas de visitar, ungidas de fe religiosa, los lugares donde se desarrollaron las escenas conmovedoras de la Pasión.

Al oírse la voz de Jerusalén todo el mundo desciende de su coche. Una pequeña estación con su azotea, con la palabra «Jerusalén» escrita en francés en árabe, recibe al término de la línea el tren que

carga en Jaffa, en modernos vagones de pasillo, á los peregrinos del mundo entero. Quizá estos no sueñan ni un momento al embarcar que han de descender así en el corazón viviente y sagrado de la Palestina, en la Jerusalén donde se visitan las tumbas de los Profetas y donde se ven todavía los muros de Salomón.

Lo que será esta misma Jerusalén dentro de veinte años y aun en más corto plazo todavía, dentro de diez, después de que se hayan verificado todas las edificaciones y transformaciones que están actualmente en proyecto, nuestra imaginación, subyugada por evocaciones milenarias, no osa concebirlo. Séanos suficiente por el momento echar un golpe de vista sobre el barrio, recientemente abierto, cerca de la antigua puerta de Jaffa y donde, bordeando una ancha avenida provista de alumbrado perfecto, se levantan nuevas construcciones, hoteles y casas de comercio de un estilo que se esfuerza por conciliar las exigencias de la higiene y del confort moderno con las tradiciones, bien olvidadas en este lugar, del arte oriental.



LA JERUSALÉN LEGENDARIA

Nuevo procedimiento para inscribir la tara en los vagones

EXISTEN, aunque pocas todavía, algunas empresas americanas de ferrocarriles, que en lugar de pintar la tara sobre los vagones, se sirven para inscribirla de cifras metálicas. El nuevo método permite economizar el tiempo necesario para la pintura, y además evita los gastos y molestias que se producen siempre que hay que trasbordar los vagones a la vía de los talleres de pintura.

El dispositivo que se emplea, consiste en una red metálica de ocho pulgadas y media (215 milímetros) de longitud, y siete pulgadas y media (190 milímetros) de altura, clavada sobre un lado del vagón. La tara, con el nombre de la estación que ha verificado el peso, así como la fecha, se indica en caracteres metálicos en un compostor móvil que está introducido en las redes, de manera que las letras y cifras aparezcan en las ranuras de estas últimas.

El boletín en el que consta el peso, cuyas indicaciones sirven para formar el compostor, se establece en triple ejemplar; una de las series figura en el compostor, donde está protegida contra la lluvia, y acompaña al vagón; de esta manera, se puede comparar siempre las inscripciones del vagón con el boletín original.

Se pueden también anotar sobre dicho boletín, datos complementarios concernientes a las condiciones parti-

culares en que ha sido pesado el vagón; por ejemplo: si se ha efectuado en tiempo húmedo.

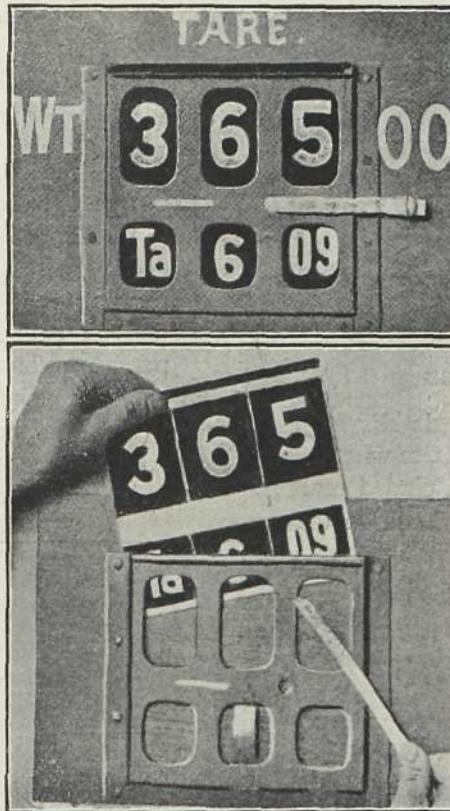
Las inscripciones de tara y el boletín, están preservadas contra cualquier alteración por un plano de numeración progresiva, de cerradura espontánea, ó por el precinto ordinario de los vagones, en que el hilo de plomo atraviesa la red y el compostor.

De esta forma, las inscripciones pueden ponerse sobre los vagones sin pérdida de tiempo.

El encargado de la báscula puede preparar de antemano las iniciales de la estación, las cifras del mes y año; no queda que añadir, después de pesarlo, más que las tres primeras cifras de la tara.

Es, pues, una operación en la que se emplean algunos segundos, tras los cuales el vagón está dispuesto para la circulación.

Se evitan así todas las pérdidas de tiempo debidas a la conducción de vagones a la vía del taller de pintura, a borrar las cifras antiguas, a la aplicación de nuevas inscripciones y al plazo necesario para secarse. Además, los peligros de errores se reducen notablemente, porque las inscripciones se hacen en el mismo momento del peso y es al encargado de la báscula a quien incumbe toda la responsabilidad, mientras que hasta ahora es compartida entre los agentes de las estaciones y los del material móvil.



EL MAYOR DEPÓSITO DE MÁQUINAS

Nos referimos al depósito de Altoona del Pennsylvania Railroad, que es el depósito más importante de los Estados Unidos; es un ejemplar interesante de la organización y funcionamiento de los grandes depósitos americanos.

El depósito de Altoona está situado en el centro de una estación de *traje* (clasificación) de dimensiones excepcionales, pues sus vías pueden contener 10.500 vagones de bogies.

El movimiento aproximado de máquinas alcanza a las siguientes cifras aproximadamente:

Número de máquinas que salen del depósito en las veinticuatro horas término medio, 243. Número máxi-

mo en el mismo período de tiempo, 290 máquinas. Número máximo en una hora: 40 máquinas, incluyendo las de maniobras.

Todas las locomotoras que hacen el servicio de trenes son del tipo *Consolidation*.

El movimiento considerable de este depósito obedece a que todos los trenes que se dirigen hacia el Oeste emplean para la travesía de los montes *Alleghany*s tres locomotoras, dos en cabeza y una en cola.

En dirección Este, siguiendo el curso del río Juniata, basta una locomotora.

Además, el trabajo exige en aquella estación 35 pilotos y 70 brigadas para estas máquinas.

BROCHAZOS



TIMO RELIGIOSO

Nada hay más hermoso en el mundo que columpiarse en los brazos del amor. Una mirada profunda, intensa, donde la pasión brilla, capaz de atortolar a la mismísima estatua del Comendador.

En todas las épocas del año las hembras son codiciadas; pero en Santa Semana, cuando las oscuridades de los templos invitan al recogimiento, cuando hasta los más descreídos sienten desfallecer sus



convicciones por la tremenda tragedia del Calvario, resultan más hermosas, más lindísimas, más apetitosas; una carita de mujer española acariciada por las ondas caladas de la mantilla, arranca siempre murmullos de admiración. En cambio, los hombres, vestidos de negro, enfundados en levitas de corte antediluviano y luciendo chisteras procedentes de la liquidación de una cochera, parecen unos adesiosos.

Nadie ignora que el amor obliga a efectuar mil tonterías, y por acreditarse de enamorado, es capaz cualquier mortal de llegar al mayor de los sacrificios. A mí me parece que el amor puro, ideal, es enemigo encarnizado de la Semana de Pasión, y opino así por los compromisos que acarrea.

Si alguien lo duda, que se lo pre-

gunten á Gumersindo Mondragón, un muchacho presumido, funcionario público con escaso sueldo y huésped anémico de una casa donde el potaje y las raspas de bacalao son el más nutritivo alimento, y que, para mayor desnutrición de su escuálida persona, tenía amores con Nita, la hija de un acaudalado comerciante de comestibles.

—Te encuentro cada día más mejorado—decía Nita á su Gumersindo—; ¿qué te ocurre, vidita?

—Muy sencillo; tu amor me destroza el corazón y el bacalao el estómago, y los dos unidos preveo me van á liquidar.

—Lo del amor pase, porque efectivamente nos queremos muchísimo; pero el bacalao no puede perjudicarte si lo comes de la clase del que vende papá. ¿Qué mal os cuidan las patronas!

—¡Pésimamente, rica! Todas ellas debían ser perseguidas por enemigas de la salud pública.

—¿Y pagarás un dineral de pupilaje?

—Nueve duros al mes, incluido todo servicio.

—¡Por Dios, Gumersindo, no le digas á mamá este detalle, porque se opondría enérgicamente á nuestro matrimonio al descubrir que no tienes un céntimo, y que quieres casarte conmigo, pensando darle un pellizco al «gato» de mi padre

—¡Pero tú no piensas así, Nita mía?

—No, Gumer; yo no veo en ti más que un hombre perdidamente enamorado de su nena, ¿verdad?; pero oye una advertencia: el día de Jueves Santo, mamá y yo estaremos en la mesa de petitorio en San Ginés; procura, rico, aun imponiéndote un sacrificio, quedar á buena altura, echando en la bandeja una cantidad re-

gular para no sentar plaza de ta-caño, que la Anita te lo premiará con una mirada representadora de un mundo de felicidad y de placer...

—Vive descuidada, que, como siempre, serás complacida.

*

Las proximidades de Jueves y Viernes Santo tenían á Gumersindo medio loco. Forzosamente tenía que vestirse de levita negra y chistera; pero este asunto, tan sencillo para quien tiene dinero abundante, era un castillo inexpugnable para él, que por todo caudal sumaba doce reales mal contados.

—Doña Flora, mi querida patrona, ¿cómo saldré del atolladero? Usted tiene recursos para todo; dígame, ¿qué hago?

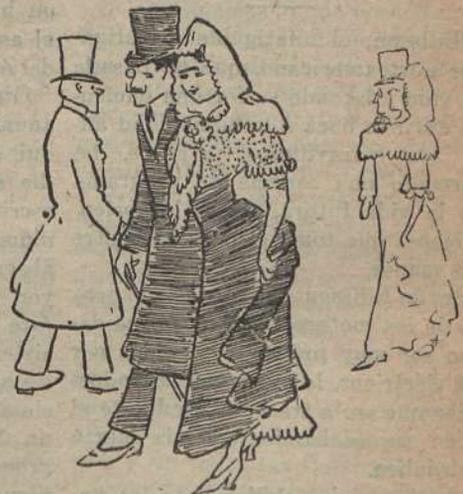
—Amigo mío, si fuese un guiso barato hallaría fácil solución; pero de rop: de hombre elegante, por mi parte, ¡piscis!; quiero decir, que no entiendo ni jota.

—Había pensado proveerme de ello en esas tiendas de la calle de Toledo, que las dan á plazos y con fiador.

—Allá usted, señorito.

*

¡El pórtico de la iglesia de San Ginés era un hervidero! El mundo creyente, ataviado con las galas mejores, entraba y salía entre empujones y codazos, envueltos en una



ola de silencio, misticismo y dolor que contristaba el ánimo mejor templado.

Nita y su mamá, arrellenadas en butacones, presidían la mesa de petitorio. La madre mascullaba ora-

ciones y más oraciones, pasando y repasando cuentas de rosario; de vez en cuando elevaba una mirada suplicante al Cristo de metal blanco, ó quitaba los churretones de cera de las velas; la niña, menos devota, ojeaba, febril y coloradilla, un devocionario, y de sus ojos negros, sensuales, fluían miradas interrogativas, como diciendo: ¿cuándo vendrá mi Gumer?

Un codazo de Nita a su madre anunció la llegada del novio; saludó Gumer, chistera en mano, y con aire de aristócrata sacó lujosa cartera, y de ella un billete de Banco de 25 pesetas, que depositó en la bandeja de plata, encima del revuelto montón de duros, pesetillas y perras. La chicuela, no pudiendo contenerse, le dijo á su madre: ¡Olé, el rumbo!

—Buena caridad—exclamó la señora que las acompañaba en el petitório.

—Ya lo creo—interrumpió la ma-

dre, mostrando el billete—; vea usted, cinco duros del novio de mi chica.

—Al dejar el billete en la bandeja lo pusieron sin darse cuenta, por el reverso, donde se leía: «Tienda



de comestibles, la mejor de Madrid, etc.»

Nita se desmayó; la mamá se cansó de llamarle «golfo», por utilizar para un asunto sagrado el anuncio de la tienda de su marido.

El pobre Gumer había equivocado el billete al sacarlo de la cartera.

CARLOS TOVAR

(Dibujos de Abad.)

Edisson un olímpico desprecio hacia los actuales medios de transmitir el pensamiento y la palabra; dice que nuestros admirados teléfonos sólo son juguetes imperfectos, asegurando algo más completo y concluyente, que nos sirva para conversar á distancia con las demás personas. Tanto estos aparatos como el telégrafo con ó sin hilos, deben funcionar admirablemente en los siglos futuros, por la intervención de una nueva fuerza que Edisson no conoce todavía, pero que se la figura.

Una aplicación que el genial inventor asigna al radium, es la de transformar un metal barato en metal precioso. Como consecuencia de esta pequeñez, resulta la muerte del valor intrínseco del oro, pues en un plazo relativamente breve podremos convertir en oro los más falsos doublés, los cubiertos y hasta los carriles de las vías férreas.

Pero la última predicción del brujo americano es morrocotuda.

«Muy en breve—dice—se habrá inventado una máquina que, recibiendo el paño, los botones, el hilo, el papel de seda y la pasta del cartón por un lado, nos entregará por el otro un traje completo á la medida, cuidadosamente empaquetado entre cartones.»

Admirable. Este Mr. Edisson es el único para simplificar la vida.

Fantasia de Edisson

Edisson, el infatigable investigador norteamericano, que ha pasado su vida y labrado su fortuna haciendo abrir la boca á la humanidad ante sus maravillosos inventos, ha formado una especie de programa de la vida futura, según las orientaciones que toma el progreso entre sus manos.

Según Edisson, se aproxima el ocaso de los motores de vapor, que deben ser muy pronto substituídos por los eléctricos, lo mismo en las industrias que en la tracción, mediante el buen aprovechamiento de la fuerza hidráulica.

Además, el mobiliario de las habitaciones se construirá de acero, con no poca ventaja para la economía sobre los de madera, pues con muy reducida cantidad de metal podía fabricarse mesas, camas y sillas, mucho más sólidas que las actuales.

Por si esto era poco, el acero es susceptible de recibir en su superficie un barniz especial, que le da todo el aspecto del nogal, de la caoba ó del ébano.

Otra de las sustituciones que nos anuncian las profecías del sabio yanqui, es la referente á los libros. Hoy día se hacen experimentos para la escritura é impresión sobre hojas de níquel, poniéndose de manifiesto que absorbe la tinta con la misma ó mayor facilidad que el papel; sobre éste resulta más flexible, más resistente y más económica, poseyendo apenas un espesor de una milésima de milímetro. Según este dato, un libro de cinco centímetros de grueso, constará de 20.000 hojas de níquel, y sólo pesará 450 gramos. Edisson asegura que este peso de metal podrá adquirirse por el económico precio de seis francos, antes de que un poeta malo estropee las 20.000 hojas.

Unase á estas predicciones de

RECETAS ÚTILES

PARA LAVARSE LAS MANOS.—Después de reconocer lo difícil que es en ciertos casos lavarse bien las manos, la revista *Omnia* da la siguiente receta, que creemos interesante dar á conocer. En el caso de tener las manos impregnadas de grasa de máquinas, conviene, ante todo, darse con un poco de esencia para motores, que, por su origen mineral, disolverá toda la grasa depositada. En seguida conviene secarlas bien y repetir la operación hasta que toda señal de mancha haya desaparecido. Entonces se aplica un cuerpo graso de origen vegetal ó animal, como, por ejemplo, el aceite de olivas ó la manteca sin sal, que disolverán el aceite mineral, y después de secarse perfectamente, ya sólo resta enjabonarse bien, obrando entonces el jabón eficazmente sobre los cuerpos grasos, animales ó vegetales.

La acción de estas grasas saponificables es tan perfecta, que aun cuando las manos estuviesen impregnadas de petróleo, no quedará el menor vestigio, ni siquiera de olor. Este procedimiento tiene, además la ventaja de no reseca la epidermis.

DE LA VÍA

Numerosas Comisiones de los pueblos interesados en la construcción del ferrocarril de Valladolid á Fuentesauco, han sido presentadas al ministro de Fomento por los señores Requejo, Díez Macuso y Zorita, habiendo salido altamente satisfechas y con la esperanza de que pronto será un hecho la construcción del mismo.

★

Adelantan rápidamente las gestiones para la construcción del ferrocarril de Requena á Baeza y Valdepeñas, cuya Sociedad quedó constituida el 26 de Enero próximo pasado con 15.000 libras esterlinas de capital, dividido en 10.000 acciones preferentes de una libra y 100.000 acciones ordinarias de un chelín cada una.

La razón social de esta Empresa es English Spanish Construction and Frisame y Compañía, quien se propone, merced á activas diligencias que está verificando, que no quede en proyecto el mencionado ferrocarril.

El senador D. Federico Ochando favorece grandemente las aspiraciones de la comarca, que dicho ferrocarril ha de atravesar.

★

Parece ser que se ha disuelto la Sociedad Ferrocarril y Minas del Segre, que se disponía á construir el ferrocarril de Ripoll á Puigcerdá, por haberse anticipado los señores D. Joaquín Nennich y D. Agustín Briant, los que han hecho ya el depósito de 2.650.000 pesetas, como garantía para la construcción.

★

Se hallan á informe de las correspondientes Divisiones de ferrocarriles los proyectos de ferrocarriles estratégicos de Burgos-Santander y Calatayud-Soria-Burgos, habiendo causado muy grata impresión en los pueblos que han de atravesar las mencionadas líneas la noticia de que muy pronto han de llevarse á la práctica los citados proyectos.

★

La Sociedad Minas de Irún y Lescaca y Ferrocarril del Bidasoa había recibido hace tiempo varias proposiciones para el arriendo ó cesión de su línea; pero habiéndolas considerado inaceptables, se halla en el momento actual en negociaciones

con una respetable entidad, que se propone prolongar esta línea hasta la villa de Elizondo (Navarra).

★

El ingeniero Sr. Gallegos y el abogado y diputado provincial Sr. Sáinz de Bustamante han estado en esta corte, procedentes de Cádiz, gestionando facilidades para el estudio del proyecto del ferrocarril de la Sierra, acompañados de los ingenieros de la Compañía que trata de construir y explotar la línea.

El proyecto ha quedado terminado, habiendo sido remitido á París el informe que se les había encomendado á dichos ingenieros, estando el asunto pendiente de resolución de la Compañía francesa.

★

Reunida en Bruselas la Junta de accionistas de la Compañía Internacional de Coches-camas y de los Grandes Expresos Europeos, aprobó la Memoria, balance y cuentas. El beneficio neto, 5.602.781'57 francos, ha permitido distribuir 19 francos, por 18 que se repartieron el año anterior, á todas las acciones, que representa 4.750.000 francos.

★

En la noche del 8 del corriente se declaró un incendio en la estación de Fuente de San Esteban, que amenazaba destruirla por completo. Quemáronse parte de los pisos inferior y posterior, y gracias á los esfuerzos hechos por los Sres. D. Dionisio Alvarez, Jefe de la misma, y los factores Leovicildo Mateos, Angel Martín, José Repila y Fausto Martín, en unión de varios obreros de la Compañía y guarda-agujas José Sáez, auxiliados todos muy eficazmente por el personal de la fábrica de los Sres. Olivera Hermanos, fué sofocado sin tener que lamentar grandes pérdidas.

INGRESOS EN FERROCARRILES

	Ingresos en 1910	Ingresos en 1911	Diferencia en 1911
Norte....	26.426.673'77	26.218.055'17	- 208.618'62
Alicante..	23.516.452'69	23.747.811'87	+ 231.359'18
Andalucía	4.971.828'07	4.595.537'21	- 376.290'87
M. G. P. y O de E.	1.681.778'25	1.820.318'54	+ 138.540'29
Centr. Arg.	656.733'35	643.848'81	- 12.884'54
Md. á Salp.	287.688'72	262.586'74	- 25.091'98

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

LA ASAMBLEA FERROVIARIA

Sr. Director de la Revista ¡ADELANTE!..

Muy señor mío: Con satisfacción veo la publicación en el periódico de la idea, vertida por un compañero, en que se propone la Asamblea ferroviaria.

Actualmente son tres las publicaciones de los ferroviarios. «El Organó de la Asociación General de Empleados», «La Unión Ferroviaria» y su Revista. Yo me atrevo á invitar á usted interese de los directores de ambos periódicos la publicación de la idea, para que el personal diga la última palabra.

Creo firmemente que á todos les guía, como móvil, el mejoramiento moral y material de los empleados, y de ahí la necesidad de que, utilizando los órganos de propaganda, llegue hasta el último empleado, para que en el fondo de su conciencia examine la proposición y emita su juicio.

Desechemos de una vez para siempre ambiciones y egoísmos, aceptando el acuerdo de la mayoría, sin preocuparnos de predicaciones de una ú otra índole; pero despertemos de este letargo, impropio de hombres conscientes, alejando la indolencia y apatía habitual en nosotros, para dar paso á la savia vivificadora.

Hora es ya que unos y otros pensemos, con serenidad de juicio, lo que nos conviene, y, unidos en uno solo, reclamemos lo que necesitamos. Si no se escucha, la unión estará hecha é iremos donde las circunstancias aconsejen. Si se nos escucha, realizaremos la obra más grandiosa que pudiéramos soñar, sin las emociones habidas en otros países.

Programa: cada cual aporte las iniciativas que su cerebro le sugiera, en uno ú otro periódico. Con todas estas iniciativas puede hacerse el cuestionario, á repartir á todo empleado ó agrupación, nombrando las Juntas regionales ó de sección, que, con los acuerdos adoptados, vayan á la Asamblea general á defenderlos empleados de todos los servicios y de todas las Compañías.

Con esto conseguiremos trazar una línea de conducta á seguir, desconocida hasta hoy.

En el número próximo aportaré datos y antecedentes que sirvan de base á nuestras aspiraciones.

UN INDEPENDIENTE.

De la red al estudio

Los rails ferroviarios y la estación de un pueblo son un «libro». Este «libro» no tiene cubiertas ni hojas, no está cosido con hilo bramante ni ostenta las primorosidades y buen gusto del hábil encuadernador; sin embargo, este «libro», para el ferroviario, lo es todo.

De este extraño «libro», el editor es la Compañía. Los gratuitos lectores son los empleados. Ante «él» se descubre á simple vista un mundo de ilusiones, y al transcurrir los días y leerlo más y más, se auguran alegrías y risueñas esperanzas.

¿Quién no espera? Esperamos todos; pero aquél que ha leído el «libro» y se sabe al dedillo lo que son los carriles del tren y la estación de un pueblo, espera más.

A tí, obrero de manos negras y frente curvada por el sol; á tí, empleado, á quien la obligación es vida y tu vida es el deber; en fin, á vosotros, incógnitos ejércitos de trabajadores que ganáis el pan del carril, á todos me dirijo, recomendándoos la lectura de este selecto y misterioso «libro».

Que os sirvan de páginas las vías y en la estación hallaréis el historial de las mismas.

★

Las anteriores y mal perjeñadas líneas, hechas á guisa de cinematógrafo, las tracé una noche en que, después del penoso trabajo, me propuse escribir algo para ¡ADELANTE!... Y me pareció tan estrambótica la idea, tan pobre el fondo de mi pensamiento, que hice punto final y me fui á descansar, esperando que las pobres cuartillas, emborronadas la víspera, servirían al día siguiente... para envolver mi almuerzo. Después dormí... y soñé; sí, querido lector, soñé el «libro». ¡Deja que vuele un instante mi fantasía y deja que sueñe!

★

Se me aparecieron primero las tapas del colosal «libro» en forma de un cuero de toro, y á ello se asemeja el mapa de España. Dentro de las tapas había 49 provincias, ¿qué digo? ¡49 hojas! Las rayas... eran líneas de ferrocarriles, los capítulos... estaciones, los puntos... discos, las comas... curvas, los guiones... agujas, etc., etc. Y contemplando todo este arsenal del carril, ví una legión de trenes que circulaban con exactitud matemática en todos sentidos y todas direcciones, y luego, una multitud de hormigas que cubrían el «libro» y me impedían leer. Después... desperté.

Ahora, lector benévolo, perdona si por unos momentos he distraído tu atención en la reseña de un fan-

tástico «libro», que materialmente no existe. ¡Todo ha sido un sueño! Y los sueños... ¡sueños son!

S. PELEGRÍ ARGILAGA.

Reus.—M. Z. A.

Congreso de Turismo en Lisboa

Del 12 al 19 de Mayo próximo se celebrará en Lisboa el IV Congreso de Turismo, del que tenemos noticias que se han inscrito gran número de congresistas.

En todo Portugal se organizan numerosos festejos en su honor y se les da todo género de facilidades para efectuar sus viajes, hasta el punto de que podrán viajar gratuita y libremente por todos los ferrocarriles del país, mediante la presentación de sus tarjetas de identidad, y para aquellos que lo efectúen en automóvil, tendrán á su disposición garages gratuitos.

Todas las excursiones y fiestas organizadas por el Comité Ejecutivo é inscritas en el programa oficial, serán absolutamente gratuitas, exclusión hecha del Concurso hípico.

Las Compañías de ferrocarriles españolas ofrecen también grandes rebajas á los señores congresistas, y todo hace esperar que el mencionado Congreso revestirá excepcional importancia y redundará en beneficio de la república vecina.

Billetes para empleados y sus familias

En una Junta directiva recientemente celebrada por la Asociación de empleados y obreros de ferrocarriles, se ha nombrado una Comisión encargada de hacer gestiones ante las Empresas ferroviarias para ver de poder obtener que éstas creen una tarifa combinada, económica, con un maximum de percepción para los empleados y sus familias.

Como creemos que esta petición que va á formular la Asociación es de justicia y que no causará ningún perjuicio á las Compañías y sí grandes beneficios á los modestos empleados, prometemos ocuparnos más extensamente del resultado de las gestiones de la Comisión, y por nuestra parte, puede contar la Sociedad con nuestro apoyo para lograr el deseo de sus asociados.

Agradeceremos á los empleados de ferrocarriles en general se sirvan darnos cuenta del movimiento de personal, con objeto de publicarlo en la sección correspondiente.

Al mismo tiempo estimaremos como un favor que nos faciliten todo género de noticias referentes á ferrocarriles, con objeto de que las conozcan nuestros lectores.

DE FUERA DE ESPAÑA

Francia

Se ha abierto al servicio público la línea B del camino de hierro subterráneo Norte-Sur de París, que enlaza la estación de San Lázaro con la Puerta de Saint-Ouen.

★

En los trenes de «banlieu», de París, que toman al anochecer los viajeros por asalto, deprisa y corriendo, especialmente los días de fiesta, ocurren varios incidentes porque el público no ve bien la numeración de los coches é ignora en el primer momento, como es preciso, cuál es la clase de coche correspondiente á su billete.

Para evitarlo, se piensa que los coches lleven esas cifras en caracteres luminosos, á los costados, como nuestros tranvías de Madrid, durante la noche, la llevan al frente.

Marruecos

Han dado principio los trabajos para la construcción de un ferrocarril en Chauia, como asimismo los de la línea férrea de Lalla-Marnia-Odjuda, ambos en Marruecos.

Inglaterra

Acaba de establecerse en Inglaterra por la Compañía «Great Eastern Railway» un servicio de trenes rápidos por la vía Harwich y Hoop of Holland, que acorta en hora y media el viaje de Londres á Berlín y en dos horas y media el de Londres á Hamburgo.

Portugal

El ministro de Fomento de la vecina república portuguesa se ocupa del estudio de los proyectados ferrocarriles del Entroncamento á Gouveia, Valle do Sado, de Ponte de Sor á Potalegre y de la prolongación de la línea férrea de Vidago á Chaves, al objeto de proceder en breve plazo á la construcción.

Italia

Acaba de empezarse la construcción de un ferrocarril de 17 kilómetros de extensión entre Savone y San Giuseppe (Italia), entrando en el propósito de la Sociedad concesionaria de poner esta línea en explotación á fines del año actual.

**: INTERESANTE PARA :
: LOS FOTÓGRAFOS Y :
: : AFICIONADOS : : :**

En nuestro afán de mejorar la parte gráfica de esta Revista con las notas de palpitante actualidad ferroviaria, ofrecemos a los fotógrafos y aficionados CINCO PESETAS por cada original fotográfico que nos envíen y se publique, teniendo en cuenta que, a no mediar circunstancias especiales, no devolveremos los mencionados originales, aunque no se reproduzcan.

Mediante este anuncio muchos aficionados, que ahora se encuentran sin periódico gráfico donde colaborar, tendrán en ¡ADELANTE!... ancho campo para lucir sus iniciativas.

La responsabilidad de las fotografías es, en absoluto, de quienes las envían.

Compañía de Andaluces

- Han sido trasladados :
D. Antonio Estrado, Factor, de Pizarra á Sevilla E.
D. Eugenio de la Torre, ídem, de Granada á San Francisco.
D. José Márquez, ídem, de Los Remedios á Pizarra.
D. Bernardo Fernández, ídem, de Utrera á Jaén.
D. José González, Jefe, de San Francisco á Los Remedios.
D. Manuel Olarte, Factor, de Sevilla á San Fernando.
D. Joaquín Nieto, ídem, de Pizarra á Granada.
D. Antonio Heredia, ídem, de Montilla á Alcaudete.
D. Emilio Herrera, ídem, de Málaga á Cádiz.
D. José Jiménez, Guardafreno, de Puente Genil á Málaga.
D. Felipe Salas, Factor, de Málaga á Illora.
D. Juan C. Garrido, ídem, de Cádiz á Málaga.

Compañía de Medina á Zamora y Orense á Vigo

- Han sido ascendidos :
D. José Fernández, Jefe de Pontevedra á Inspector Contabilidad.
D. Arturo de Castro, Factor de Vigo, á Jefe de Cabanal.
Han sido trasladados :
D. Benigno Silva, Jefe de Guillarey, á Representante en Monforte.
D. Bernardo Lezcano, Representante en Monforte, á Jefe de Pontevedra.
D. José Quintana, Jefe de Canabal á Barbantes.
D. Emilio Prieto, Jefe, de Barbantes á Guillarey.

Compañía de Bobadilla á Algeciras

- Han sido trasladados :
D. Domingo Lamolda, Alumno de Algeciras, á Telegrafista de Cortes.
D. Antonio Grimaldi, Telegrafista, de Cortes á Gaucín.
D. Manuel Horrillo, ídem, de Gaucín á Algeciras.
D. Manuel Lorenzana, ídem, de Algeciras á San Roque.
D. Antonio Luque, Factor, de San Roque á Algeciras.
D. José Sánchez, ídem, de Ronda á San Roque.
D. Rodrigo Becerra, ídem, de San Roque á Bobadilla.
D. Francisco Gutiérrez, ídem, de Bobadilla á Castellar.

En todos los números de ¡ADELANTE!... publicaremos una sección de "Correspondencia particular", y en ella podrán ver contestadas sus cartas aquellas personas que se dirijan á esta Redacción.

La electrificación de los trenes en los Estados Unidos

La Compañía del ferrocarril de Nueva York á New-Haven y Hartford se halla electrificando parte de sus líneas, y tiene también en estudio la aplicación de la tracción eléctrica á la vía del tunel de Hoosac, que es de doble vía y mide ocho kilómetros de longitud.

Se va á aplicar igualmente la tracción eléctrica en el ferrocarril de Nueva York-Westchester-Boston, de doble y cuádruple vía y que tiene 34 kilómetros de extensión.

Se proyecta también electrificar la línea férrea de Haerlen Priver, que va desde New-Rochelle á Monriana, que tiene seis vías.

Y, por último, se están verificando estudios para aplicar también la electricidad en el ferrocarril de circunvalación de Boston, tanto para los trenes de viajeros como para los de mercancías.

MOVIMIENTO DE PERSONAL

Compañía del Norte

- Han sido trasladados :
D. Luis Gonzalez, factor, de Ciaño á Avilés.
D. Eusebio Rúa, ídem, de Avilés á Ciaño.
D. Luis Zamarro, ídem, de Segovia á Palencia.
D. Francisco Mario, ídem, de Nules á Grao.
D. Manuel Pla, ídem, de Albaida á Játiva.
D. Florentino Rodríguez, ídem, de Briesca á San Sebastián.
D. José Sarrat, Empleado principal de tracción en Madrid, á Depósito de Valencia.
D. Leocadio Rodrigo, Guarda de noche de Castejón á Pasajes.
D. Custodio Saura, ídem, de Pasajes á Castejón.
D. Francisco Orobia, Factor, de Sariñena á Calaf.
D. Atilano Carrascosa, ídem, de San Guim á Sariñena.
D. Alberto Vicente, ídem, de Barcelona á San Guim.
D. Francisco Armentia, Subcapataz, de Manresa á Barcelona.
D. Domingo Rubiralta, mozo de Manresa, á Subcapataz de ídem.
D. Juan Prosper, Factor, de Sahagún á Monforte.
D. Hipólito Fernández, ídem, de Monforte á Torre.
D. Vicente Pastor, ídem, de Santa Bárbara á Buñol.
D. Angel de la Cal, Mozo de tren, de Barbastro á Bárcena.
D. Mariano Torrego, ídem, de Barcelona á Burgos.

ALMANAQUE

SOL			ABRIL	
Sale	Pone	Consagrado á los dolores y soledad de María.		
H. M.	H. M.			
5 22	7 4	26	Miér.	Nuestra Señora de la Cabeza y San Cleto, obispo.
5 21	7 5	27	Juev.	Santos Toribio de Mogrobojo y Pedro Armeugol.
5 19	7 6	28	Vier.	San Esteban, Prudencio y San Vidal, mártir.
Eclipse total del sol, invisible en España.				
● Nueva en TAURO, á las 10 y 25 m. de la noche. — Tiempo revuelto; los vientos, débiles y ondulantes al principio, se alborotan del 80., trayendo nublados y amagos de lluvias.				
5 18	7 7	29	Sáb.	San Pedro de Verona, San Roberto y San Paulino, obispo.
5 17	7 8	30	Dom.	Nuestra Señora de la Divi á Pastora, Nuestra Señora del Villar, Santa Catalina de Sena y San Amador.
MAYO				
Consagrado á María Madre del Amor Hermoso.				
5 15	7 9	1	Lun.	Santos Felipe y Santiago, apóstoles y San Oren. lo.
5 14	7 10	2	Mar.	San Anastasio y San Félix — Aniversario por los primeros mártires de la Independencia española — En Madrid Fiesta Nacional
5 13	7 11	3	Miér.	1.ª invención de la Santa Cruz y San Alejandro.
5 12	7 12	4	Juev.	Santos Paulino, Cirjaco y Florian y Santa Mónica.
5 11	7 13	5	Vier.	San Pio V, papa, San Máximo y Sta. Crescentiana.
○ Creciente en LEO, á la 1 y 14 m. de la tarde. — Vientos flojos y de rumbo incierto, templados y húmedos, en diversos puntos se fraguarán y estallarán pequeñas tormentas.				



Charadas

Prima-dos siempre es igual á *prima-dos* y *tercera*;
Y el que *dos-tres*, dice luego:
He *segunda-tres-primer*a.

★

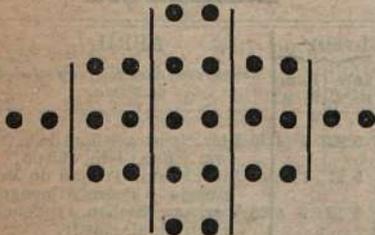
Animal que ve cualquiera,
la *primera*;
en las huertas mucho abunda,
la *segunda*;
en el pentágrama ves,
la *tres*.

Y si mi *TODO*, lector,
quieres saber lo que es,
busca una cosa que quema
llamada *prima-dos-tres*.

★

Ssegunda-prima quimera
que por el *TODO* no fuera.

Rombo de sílabas



Sustituyendo puntos por letras, debe leerse, horizontal y verticalmente: 1.º, consonante; 2.º, medida antigua; 3.º, en Granada; 4.º región de España; 5.º virtud.

Cruz de Calatrava



Reemplazar las estrellas por letras de manera que, horizontal y verticalmente, se lea:

- 1.º—Palabra latina.
- 2.º—Inmensidad.
- 3.º—Apellido.
- 4.º—Lo que todos hacéis.
- 5.º—Villa de Ciudad Real.
- 6.º—Imperativo.
- 7.º—Embarcación.
- 8.º—Tiempo de verbo.
- 9.º—Participio pasado al fuego.

Cuadrado

A A A A D
D D D E E
E E L L M
N O O O O
R R S S S

Colocar estas letras en tal forma que, vertical y horizontalmente, se lea:

- 1.º—Para coser.
- 2.º—En el año.
- 3.º—En el cuerpo.
- 4.º—En las flores.
- 5.º—En el cementerio.

Soluciones del número anterior

A las charadas:

Tenorio.—Elvira.—Rescoldo.

Al rombo:

a
a m a
a v a r a
a m a p o l a
a r o m a
a l a
a

Al trio de sílabas:

p e t a r d o
t a r t a n a
d o n a t o

A la combinación:

E V A
V A T E
A T I L A
E L
A

Miscelaneas

—¿Presentó usted la cuenta á su deudor?

—Sí.

—¿Y qué le ha dicho á usted?

—¡Que me fuera al diablo!

—Y usted, ¿qué ha hecho

—Pues venirme á ver á usted, señor abogado.

★

Calínez lee su periódico. Al llegar á la parte «*Necrologia*», esta lectura le sumerge en un abismo de reflexiones.

—Es curioso esto que pasa con los hombres célebres; cinco muertos ayer y ni un sólo nacido...

★

—¡Ay, doctor! No temo la muerte; lo que temo es que pudieran enterrarme vivo.

—¡Bah! No tenga usted cuidado, Siendo yo quien le visite, muerto y bien muerto, le enterrarán á usted.

★

En una clase de Anatomía:

—A ver, ¿quiere usted nombrarme los huesos del cráneo?

—¿Los huesos del cráneo? Sí, señor. Los huesos... del cráneo... En este momento no los recuerdo, señor profesor; pero los tengo todos en la cabeza.

★

Cordoncillo ababa de cambiar un duro en perras grandes y comienza á contar la vuelta, 50... 60... 70... Cansado de contar, dice de pronto:

—¡Bah! Puesto que hasta aquí va bien, inútil cansarme más.

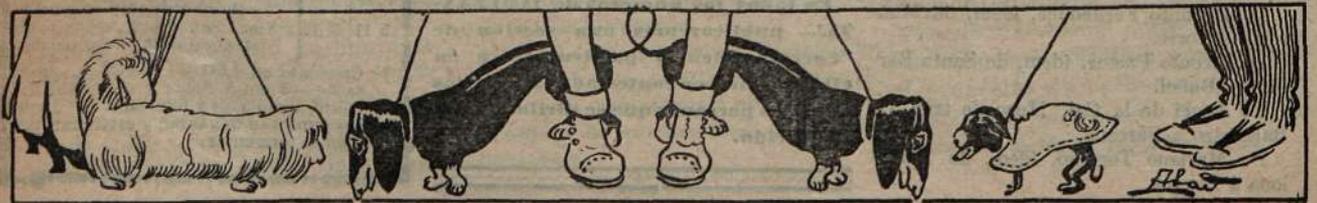
★

A un autorcillo ramplón, tan fatuo como grosero, le daban, por pendenciero, cada día un bofetón.

Cierta noche, en un salón, los aplausos refería que en teatros recibía,

y dijo uno con voz clara:

—Le aplauden hasta en la cara; lo estoy viendo cada día.



ODIOS DE RAZA

6

UN DRAMA EN TIERRA AFRICANA

(NOVELA POR A. GOURDRECOURT)

VERSIÓN ESPAÑOLA POR ZEDA

4] CONTINUACIÓN

—¿Ha olvidado usted, señor de Candeuil, el combate del Cabo de la Salamandra y el esforzado valor que manifiestó usted?...

El resultado de nuestro desafío, ¿habrá sido tan funesto que no me reconozca usted?...

—En verdad, señor barón, que empiezo á descubrir alguna luz... Lo reconozco á usted perfectamente... Pero, ¿qué historia es esta, vive Dios? ¿Estamos todavía sobre el terreno?... Luego, pasándose una mano sobre la frente, que tenía vendada con dos pañuelos, continuó con el acento de buen humor con que se producía en todas las circunstancias. Calla, esto es nuevo y flamante... Tengo, así como una olla de grillos en la cabeza, que me causan un doloroso aturdimiento... Pero, en suma, caballero, ¿será cosa que nos nayamos batido realmente?

—Ha recibido usted un balazo por encima de la sien izquierda y hemos estado en la creencia, durante mucho tiempo, de que había usted dejado de existir.

—¡Tá, tá, tá—exclamó el capitán, volviéndose en todas direcciones, para reconocer el lugar en donde se encontraba.—¿Se servirá usted decirme donde, mil demonios, se han alojado mis testigos?

—Suplico á usted que no hable; el silencio es necesario en la situación que usted se encuentra. Espero que la herida no será grave, y que me permitirá usted cuidarle con la solicitud de un hermano de armas.

—Acepto con todo mi corazón. ¿Cómo no! Pero, ¿dónde están mis testigos?

—Están en lugar seguro...

—¿Ellos? ¿Qué gracia! Pero, y yo, ¿dónde me encuentro?... ¡Calla!

¿Que veo allá abajo? ¿De dónde proceden aquellas kabilas que veo acurrucadas junto al fuego?... ¡Hola! ¡Vanente egipcio, tengo la satisfacción de saludaros... Pero, francamente hablando, ¿le parece a usted, señor de la Garde, que estamos bien abrigados en este sitio? El vivac debe tener mucho encanto para usted, rehñado parisiense, y es, en realidad, iruta nueva y apetitosa; pero como yo he comido muchas veces esa iruta, le ruego que volvamos cuanto antes a la ciudad.

Gastón escuchaba con sereno placer y sonrisa, con visible satisfacción, saboreando sus proyectos de venganza. En su hermosa consonancia, iluminada por los azulados reflejos que despedía la hoguera, mostraba su júbilo mal reprimido, y tanta benevolencia, que el herido podía, ciertamente, abrigar un sentimiento de ilimitada confianza.

El relincho de un caballo, que venía en dirección del oeste, interrumpió el silencio de la noche. puso en pie á los dos árabes. Muller inclinó el cuerpo sobre un palmito ennoa que se veía cerca de la hoguera, y recogió una espingarda que el negro Mahiah le había puesto al alcance de la mano.

El jinete descubierto, mal de su grado, á juzgar por la prontitud con que había reprimido el relincho del caballo, podía encontrarse á cinco minutos de distancia del vivac, en cuya dirección caminaba, al parecer.

De la Garde cubrió el fuego con la tierra húmeda extraída del hoyo donde se había encendido la hoguera, y Muller se deslizó de mata en mata para salir al encuentro del advenedizo.

El capitán, que observaba cuidadosamente todos los movimientos de las personas que le rodeaban, no sin

sorpresa é inquietud, exclamó á media voz:

—¿Tendría usted la bondad de explicarme este cuento de hada, en el cual represento un papel bastante ridículo?

—¡Silencio! ¡Silencio!—interrumpió el barón con viveza, en tanto que montaba dos pistolas y armaba sus dos manos con ellas.

—Francamente, querido señor, ha excitado usted mi curiosidad hasta un punto indecible... ¿Será cosa que estemos en tierra de Mandrit ó de Cartouche?...

Oyóse distintamente el ruido de las pisadas de un caballo que chapoteaban en el fango que cubría el sendero. El capitán hacía esfuerzos desesperados por incorporarse, cuando la voz dura é imperiosa de Muller gritó con acento amenazador:

—¡Alto!...

Gastón, usando de alguna violencia, obligó al herido á que se recostase, en tanto que el veterano repetía la intimación.

El jinete á quien fué dirigido este quién vive, que nada tenía de tranquilizador, contestó torciendo riendas y lanzando su caballo al galope. Muller hizo fuego con tal acierto, que, con el estampido de la detonación, coincidió el ruido sordo de la caída de un cuerpo pesado. Muller se abalanzó sobre el jinete caído, que tenía cogida una pierna debajo de su caballo, y poniéndole el cañón de una pistola sobre la frente, exclamó, con ese acento que no admite réplica:

—¡Date!...

—Con mil amores—respondió el advenedizo...—Pero permítame usted le diga que ha escogido mal oficio, siendo cristiano.

Los dos árabes que acudieron al oír el disparo de Muller, ataron con

presteza, codo con codo, al viajero, desensillaron su caballo; hecho lo cual, regresaron á su puesto, manifestándose del todo indiferentes al suceso que acababa de ocurrir.

Muller, llevando al prisionero por delante, reunióse con Gastón, que no se había movido del lado del herido.

Los árabes, obedeciendo á una indicación de su amo, descubrieron y reavivaron la hoguera, cuyos reflejos iluminaron muy luego la escena.

El capitán y el nuevo cautivo esperaban con ansiedad un rayo de luz de la hoguera para mirarse al rostro y reconocerse. Así que, al primer resplandor, viéronse cruzar miradas curiosas é investigadoras entre los seis actores de esta escena extraordinaria, representada en medio de la soledad de una inmensa llanura y entre las más caliginosas tinieblas.

—¡Hola! ¡Muy buenos días, estimadísimo señor Jourdain!—exclamó el capitán con regocijo—. ¿Qué mil demonios hace usted por estos campos, á semejante hora?

—¡Y usted, señor de Candeuil? Pues, si no me engaño, tengo el honor de haberle reconocido, á pesar de las vendas ensangrentadas que cubren su frente... Parece que hemos tenido la misma negra fortuna...

—¿Está usted herido?

—¡No, gracias á Dios! Pero este buen señor acaba de matar el mejor caballo que existía en toda la Argelia.

—Buena suerte ha tenido usted, pues su caballo debía estrellarle el mejor día del año... Pero ¿quién le manda á usted andar errante como un beduino? Esa vida es muy arriesgada para un aficionado que viene de... ¿De dónde viene usted, querido señor Jourdain?

Mientras se dirigían estas preguntas, que por su incoherencia revelaban los acerbos dolores del capitán, y que produjeron la mayor sorpresa y confusión en el ánimo del último prisionero, el barón y Muller se miraban silenciosos, con una expresión que revelaba en el primero la alegría que proporciona el éxito de una empresa y en el otro una indiferencia desdeñosa.

—¿Cómo se explica que nos en-

contremos los dos en esta situación, señor Candeuil, usted herido y yo atado de pies y manos? Al principio creí haber caído en manos de los beduinos ó de los merodeadores de Abd-el-Kader; pero, mirándolo despacio, sólo veo aquí caras europeas y aun francesas, si no me engaño.

—¡Voto á bríos, que debe usted tener los ojos encandilados, cuando así desconoce el lugar en que se encuentra!—interrumpió el capitán.

—No hay tal, puesto que sé que me hallo en la llanura de Habrah, sobre el arrecife de Orán á Mostagán.

—¡Ah! ¡Já, já!—exclamó de Candeuil—. Si no estuviera viéndole plantificado sobre sus dos piernas, juraría que la bala que mató su caballo había atravesado antes por la mollera de usted. Sepa usted que se encuentra en la mejor sociedad de este mundo. Señor barón, tengo el honor de presentaros al señor Jourdain, un ex agente de cambio, un Creso de gran talla, venido al Africa, como usted, para estudiar el idioma de Argel y la guerra santa, y, además, un simpático y excelente sujeto... Señor Jourdain, os presento al señor barón Gastón de la Garde, hidalgo de casa solariega, es decir, el príncipe de la elegancia parisiense... Así como usted nos ve, somos dos estorninos que tuvimos la humorada de querer degollarnos á todo trance, esta misma noche, alumbrados por la luna, en obsequio y recuerdo de cierta graciosa aventura de Carnaval, cuyo principio tengo completamente olvidado.

Cada vez más y más admirado, el señor Jourdain abría desmesuradamente los ojos, como para reconocer el terreno y darse cuenta de las personas en cuya compañía se encontraba; y tanta era su sorpresa, que aun algún tiempo después de haber cesado el capitán de dar rienda suelta á su verbosidad y buen humor, todavía prestaba oído atento á sus palabras. Por último, volvió la cabeza cual si quisiera lanzar de su mente las confusas ideas que le atormentaban, y exclamó con acento tardo y casi delectando las palabras:

—Doy á usted infinitas gracias, mi querido capitán, por el nuevo amigo que usted... con que usted

me honra y favorece; pero confieso que la situación en que nos encontramos se me antoja un poco turbia... Vuestro desafío, el sitio, la hora y la manera que tiene este caballero de saludar á las gentes, son cosas todas que están fuera de los alcances de mi inteligencia.

Estas últimas palabras fueron dirigidas á Muller, quien las escuchó con la mayor indiferencia, y á las cuales no se dignó contestar.

—Si se hubiera usted parado á la voz de ¡alto!, no hubiese usted recibido el disparo de nuestro centinela—replicó el barón.

—Confieso á usted que mi caballo tuvo la culpa de este desastre. A la voz de ¡alto! contestó volviendo grupa y arrancando á galope tendido, por más esfuerzos que hice por contenerle.

—Por eso sufrió él solo el castigo.

—De lo que me felicito; como me felicito también de encontrarme en tan buena compañía, después de haber creído que estaba en manos de una tribu. Sin embargo, me tomaré la libertad de llamar su atención acerca de las ligaduras que me sujetan las manos á las espaldas, cosa bastante incómoda hasta para dirigir la palabra á los amigos.

Muller, obedeciendo á un gesto del barón, desató al prisionero, quien estiró sus entumecidos brazos, lanzando á la par un suspiro que por lo largo parecía un bostezo, y exclamó:

—Estas cuerdas me han lacerado mis carnes... ¡Uf! Me he salvado en una tabla...

—¿Qué ocurre de nuevo en Orán?—preguntó Gastón, aparentando indiferencia.

—El general dispone una salida para apoyar las operaciones militares que las columnas móviles han empezado á efectuar por el Oeste.

—¿Está usted seguro de lo que dice?—preguntó Gastón, con vehemencia.

—Tan seguro, cuanto que estoy encargado de transmitir una orden verbal al jefe que manda en Mostagán.

—Si no temiera cometer una indiscreción, atreveríame á preguntar á usted de qué se trata—replicó de la Garde.

(Continuará.)

¡ADELANTE!...

REVISTA DECENAL ILUSTRADA
: : : : DE FERROCARRILES : : : :

DIRECCIÓN, REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
Calle de Churruca, núm. 15, bajo.—MADRID.—Apartado de Correos núm. 445

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
UNA peseta al mes.—Extranjero: DOCE francos semestre

ADMINISTRADOR
ANTONIO GISTAU

GRAN RELOJERÍA DE PARIS LOUIS THIERRY

Fuencarral, núm. 59.-MADRID

VENTA A PLAZOS

Relojes de oro, plata y acero para bolsillo.

Relojes de pared. Relojes despertadores. Relojes-pulsera. Cadenas para señora y caballero

PARLOFONOS (última creación)

Especialidad en relojes de precisión, con premios en las Exposiciones

Todos los artículos de la Casa están garantizados y sus precios no admiten competencia

VENTA A PLAZOS

DE CUATRO A DIEZ MESES, SEGÚN SU IMPORTANCIA

Pedid Catálogos, que se envían gratis

Fuencarral, núm. 59.-MADRID