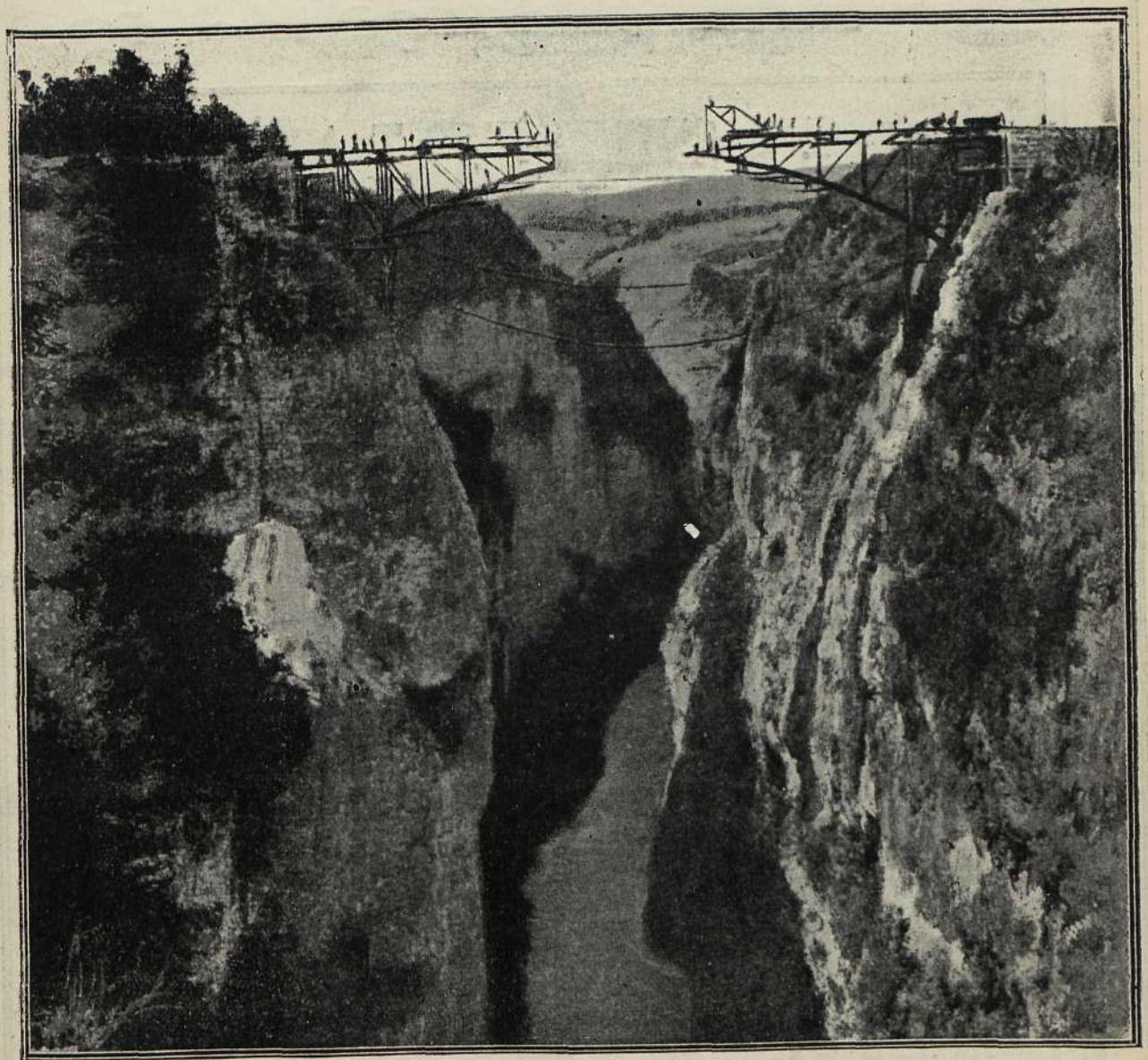
¡ADELANTE!...

Madrid, 5 de Mayo de 1911



LOS GRANDES VIADUCTOS *(Véase el artículo correspondiente)*

Revista decenal ilustrada

AÑO I ✱ Número 11

Director-Propietario:

LUIS MAZZANTINI

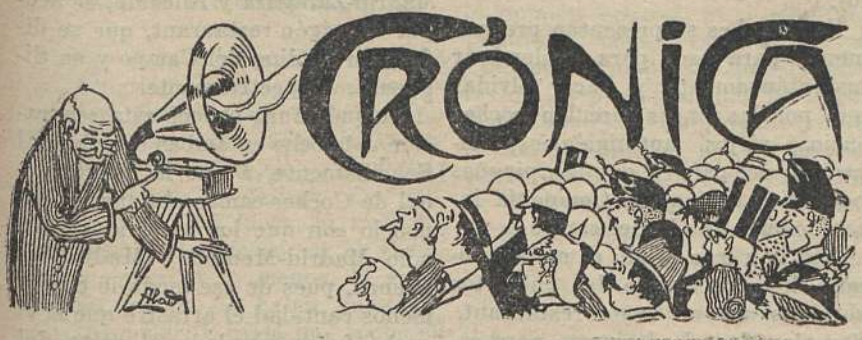
© Biblioteca Nacional de España

Año I.-Núm. 11
5 Mayo 1911

¡ADELANTE!...

Precio: 30 céntimos

CRÓNICAS Y ACTUALIDADES



Tienen los empleados de ferrocarriles una aspiración muy natural y muy lógica. La del establecimiento de tarifas especiales para poder viajar, tanto ellos como sus familias, en condiciones apropiadas á los mezquinos sueldos que disfrutan.

El empleado ferroviario, por regla general, no viaja más que cuando tiene absoluta precisión de hacerlo, y una cosa análoga ocurre á las familias.

En este caso resulta un verdadero problema emprender un viaje, porque las Compañías, con rara excepción, conceden á las familias de sus empleados billetes á cuarta parte de precio.

¿Qué sucede con esta concesión? Que cada billete que se otorga á un empleado para una persona de su familia, por ejemplo, de Madrid á Barcelona, le cuesta 17'66 pesetas, hecha ya la reducción concedida por la ley Besada. Pues si un factor, con 1.250 pesetas, ó sean 22 duros y medio, menos los descuentos, tiene que trasladar á su mujer y tres hijos desde Madrid á Barcelona por causas ajenas al servicio, sabe de antemano que la paga de aquel mes le desaparece con la adquisición de los billetes, que han de costarle 70'44 pesetas.

¿Qué soluciones le quedan al empleado? O suspender el viaje de su familia, aunque sea absolutamente preciso, ó prescindir de todo alimento durante el mes, y no creemos que esto sea fácil de hacer.

Esta enormidad indigna, y hay que corregirla radicalmente, sin demora de ninguna clase, precipitándose en la solución.

Desean los empleados de ferrocarriles que las Compañías grandes y pequeñas aprueben dos tarifas especiales: una interior para cada Compañía, cuyo máximum de percepción sea de cinco pesetas y el mínimum de 2'50, sea cualquiera el recorrido comprendido entre estos límites, y otra de intercambio en las distintas Compañías, con análoga limitación; esto es: que si la familia de un empleado tiene que hacer recorridos en distintas líneas no tendrá que pagar, en el caso menos favorable, más que el máximum de percepción de cada Compañía.

Esta tarifa, que ya la tiene establecida la Compañía del Norte para las familias de sus empleados, es justa, es razonable, es lógica, y las demás entidades ferroviarias debían implantarla, sin requerimientos de ninguna clase.

No lo harán, casi seguramente podemos anticiparlo; pero no serán ellas las culpables de que no se lleve á cabo esta mejora en favor del personal, sino del ministro de Fomento, que no las obliga.

El Sr. Gasset tiene una ocasión de lucirse y de captarse muchas simpatías entre el personal de ferrocarriles. El Sr. Gasset, que ha prometido mucho en los banquetes ferroviarios; que en ellos repitió hasta la saciedad que era el primer empleado; que todos sus desvelos como ministro se encaminarían á mejorar la situación de ellos, tiene ahora la ocasión de demostrarlo, imponiéndose á las Compañías por medio de esos resortes que todo ministro tiene.

Haciéndolo, demostrará su interés, pues ya lo dice el adagio: «Obras son amores, y no buenas razones». Y, la verdad, los hechos no aparecen por ningún lado hasta ahora.

⁂

Nosotros pecaremos de pesados pero no cejaremos en nuestros propósitos de que sea una realidad la Asamblea ferroviaria.

¿Estamos equivocados?

Eso será un punto á discutir, y, mientras no se discuta y se nos demuestre la equivocación, no abandonamos ni por un solo momento la idea que, á nuestro juicio, cristalizará en el hecho concreto de imponer á las Compañías del ferrocarriles el general sentir de la modesta y sufrida clase ferroviaria.

Vayamos á la Asamblea ferroviaria, pero pronto, muy pronto, todo lo más pronto posible.

Muchos empleados de provincias podrán venir á Madrid, consiguiendo el oportuno permiso, que las Compañías no se atreverán á negar, sabiendo el objeto, porque no desconocen que puede sobrevenir un mal mayor. Aquellos que no puedan venir á Madrid, suponiendo que sea Madrid el lugar destinado para celebrar la Asamblea, como el más céntrico, que confieran su representación á compañeros de su absoluta confianza, dándoles instrucciones concretas, concretísimas.

No perdamos un día ni una hora, á ser posible. En este número de ¡ADELANTE! publicamos un cuestionario enviado por uno de nuestros suscriptores de provincias. Vengan más mejoras para el personal, más puntos que tratar, más temas á discutir, y cuando, á juicio de los empleados de ferrocarriles, esté com-

© Biblioteca Nacional de España

pleto, convoquemos la Asamblea ferroviaria, y vayamos á ella sin desmayos ni vacilaciones.

⁂

Vienen gozando algunas grandes Empresas de una lenidad sólo comparable á los abusos que cometen.

En derredor de ellas se ha hecho un silencio tan especial, que no parece sino que cumplen con todas las leyes y reglamentos y que guardan al público las consideraciones que merece, aunque no fuera por otra cosa sino porque es el verdadero conde.

Nosotros no estamos dispuestos á contribuir con nuestro silencio á que los abusos se vengan cometiendo.

Y puesto que ninguna voz se levanta, bien por olvido ó por ignorancia, nosotros estamos decididos á que tal estado de cosas cese y á que los encargados de corregir abusos intolerables cumplan con su deber.

Nos referimos en esta crónica á la Compañía internacional de Coches-camas, de quien escribe un periódico:

«Suscripta por D. F. Fernández, hemos recibido una carta protestando de la conducta poco seria que sigue con los viajeros la mencionada Compañía, la cual no cumple los compromisos que contrae con aquéllos de reservarles camas en los vagones, mediante el pago anticipado correspondiente.»

Y agrega nuestro comunicante:

«Ya que no puede satisfacer com»promisos, me parece que, por cor»tesía, lo primero que se debe ha»cer es, con el «sombrero en la ma»no», pedir mil perdones y luego de»volver íntegro el total que se anti»cipó.

»Pero aquí—dice—ocurre lo con»trario; la Compañía se reserva par»te del dinero, sin haber prestado »servicio alguno.»

Este es un botón para el muestrario que, en cualquier momento, podemos ofrecer á nuestros lectores.

Cualquiera que viaje en coches de la referida Compañía habrá tenido ocasión de observar que los compartimientos-camas no reunen condición alguna de higiene, porque, al llegar á las estaciones, no se desinfectan las colchonetas y almohadones, no se limpian los coches en la forma debida, no se guardan, en fin, las prescripciones más elementales de salubridad.

De nada sirve que se inauguren coches nuevos, que nosotros, los mismos periódicos ilustrados, cegados por la brillantez del momento, «bombeamos», ilustrando el «bombo» con fotografías del interior ó exterior de los mencionados vehículos.

Esos coches se presentan precisamente para eso; para deslumbrar instantáneamente y hacer olvidar que por las líneas circulan coches sucios, viejos, antihigiénicos, impropios del país en que tan pingües beneficios obtiene la Compañía internacional de Coches-camas.

Aún hay más. Todo el mundo conoce los precios de los cubiertos servidos en el vagón-restaurant. Son elevados, desde luego, pero están aprobados por el Gobierno, y la responsabilidad en este caso no es de la Compañía, sino de quien los aprobó. Ahora bien; lo que es de la absoluta y única responsabilidad de las Compañías, es la calidad de los comestibles que se sirven, y la inspección de ese servicio es una de las cosas que reclamamos.

Platos mal condimentados, aprovechándose para una comida los restos de la anterior, sirviéndose raciones microscópicas; vinos infernales, y si alguno es ligeramente agradable al paladar, es absolutamente desagradable para el bolsillo; esto, en esquema, es lo que ocurre en los vagones-restaurants de la potente Compañía.

Otra de las anormalidades de la citada Compañía, que clama al cielo, y de la cual no se ha ocupado tampoco nadie para denunciarla, es la que viene ocurriendo precisamente con esta cuestión de los vagones-restaurants.

En los trenes de lujo que salen de Madrid por las líneas Norte y de Madrid-Zaragoza y Alicante, se acopla un vagón-restaurant, que se difiere en Medina del Campo y en Sigüenza, respectivamente.

¿A qué causa obdece esta separación del coche en ambas estaciones? Sencillamente, á que la internacional de Coches-camas obtiene un beneficio con que los recorridos sean sólo Madrid-Medina y Madrid-Sigüenza, pues de ese modo le cuesta menos cantidad el arrastre que si el coche fuera acoplado al resto del tren durante todo el trayecto.

Pues, en efecto: esta economía redunda en perjuicio directo del público. porque, especialmente cuando hay mucha afluencia de viajeros y se precisa servir dos tandas, escasamente queda tiempo para comer de un par de platos, y sobre ser mala la comida, hay que ingerirla precipitadamente.

Quizá haga esto, no sólo por economía en el transporte, sino para que el viajero no se dé cuenta, con la precipitación, de la pésima calidad de los comestibles.

Y no hablemos de otros abusos, que ya irán saliendo en estas columnas, para que quien deba intervenga, cortándolos de raíz.

Nuestros sorteos de regalos

En el correspondiente al día 29 de Abril resultaron favorecidos los siguientes números:

12.124, con 200 pesetas en metálico.

12.010, con un reloj de pared.

6.062, con un billete entero de la Lotería Nacional, para el sorteo de 31 de Mayo de 1911.

12.123, 12.125, 12009, 12.011, 6.021 y 6.023, con un reloj de plata cada uno.

Para hacer efectivos dichos premios, deberán los suscriptores agraciados enviar por correo certificado al Administrador de ¡ADELANTE!... los ejemplares en cuyas cubiertas figuren los números premiados.

Inmediatamente la Administración de esta Revista enviará los premios y un nuevo ejemplar á cada suscriptor agraciado para que no carezca de él.

Como prueba de seriedad y garantía de que cumplimos fielmente nuestras promesas, publicaremos los nombres de los suscriptores agraciados una vez que nos sean conocidos.

© Biblioteca Nacional de España

NUESTRA CAMPAÑA

LA ASAMBLEA FERROVIARIA

Hacia la asamblea

Labor dura y penosa es esta que nos hemos propuesto, y por grande que sea nuestro afán, tememos tropezar, antes de ver realizada la idea, con dificultades tales, que quizás nos obliguen á desistir del empeño; mas si así fuera, si nuestras llamadas se perdiesen en el vacío, nos quedará, á lo menos, la satisfacción íntima de haber cumplido nuestro deber, y ojalá que todos en este asunto puedan decir lo mismo.

Está dado el primer paso, recogido espontánea y generosamente por ¡ADELANTE!..., y es ahora menester, ante todo, conocer á ciencia cierta la actitud de apoyo ó tolerancia en que las Compañías han de colocarse y la decisión ó indiferencia con que la hayan visto la gran masa de ferroviarios que en la Asamblea han de laborar ó ser representados.

El interés despertado por el primer artículo supera á nuestros pronósticos, y ello nos anima hoy á proseguir en el camino emprendido.

Así, y creyendo que deben ser ferroviarios de todos los matices, los radicales de la Federación internacional y los moderados de la Asociación quienes decidan si debemos ó no continuar con este asunto, si la Asamblea satisface ó no sus ambiciones, ó si, libres de todo prejuicio, ven el medio de satisfacerlas, modestamente, cual á nuestra pequeñez corresponde, nos permitimos dirigirnos á los representantes y delegados en toda España de las Sociedades y periódicos ferroviarios, para que den á conocer la nueva en sus secciones, recogiendo adhesiones ú opiniones de todas clases, de las cuales se reflejará la actitud de los compañeros á la Redacción de ¡ADELANTE!..., esperando que ningún delegado desatienda la invitación, porque es nuestro más vehemente deseo que ni una sola de las líneas de España, por apartada que se halle, quede sin representación en la Asamblea, si la hubiere.

Conocida que sea por este medio la opinión general, y si ella fuese favorable, como esperamos, una Comisión, compuesta por redactores de los periódicos que lo deseen, inspirados en sus propias convicciones, y ayudados por cartas ó artículos individuales ó colectivos que de las líneas reciban, redactarán el cuestionario que ha de darse á conocer entre todo el personal por todos los medios de publicidad posibles, y que en la Asamblea se habrá de discutir, aprobar, reducir, ampliar ó desechar según convenga.

No nos cansaremos de repetir que á este fin debemos coadvuvar todos los ferroviarios, y los que de buena fe se interesen por la clase. Es cierto que, en ferrocarriles, patronos y obreros, Empresas y empleados, se distancian más cada día de la lucha; vencidos ó vencedores, saldrían los odios acentuados; las represalias serían horribles; menester es que la lucha sea pacífica, de sólidos razonamientos, de lógicas discusiones. Las revoluciones se contrarrestan con la fuerza, pero la evolución pacífica no hay medio de contrarrestarla.

DYNG SUN

Un cuestionario

La idea que hemos expuesto en Crónicas anteriores respecto de la actitud que debieran adoptar, á nuestro juicio, los empleados ferroviarios en el movimiento de protesta que se prepara, comienza á dar los resultados que esperábamos.

Son muchas las cartas que recibimos en esta Redacción alentándonos en la campaña; unas, adhiriéndose simplemente á nuestra actitud; otras, señalando puntos á discutir; algunas, presentando cuestionarios casi completos.

Entre las últimas figura una, que pudiera servir de base para la Asamblea ferroviaria. En ella aparece el siguiente, firmado por «Un Jefe de estación de cuarta clase».

Cuestionario

1.° Aumento de los sueldos, el 30 por 100 en general, haciendo extensivo este aumento á las salidas de los agentes de trenes sobre la base de las que disfrutan en la actualidad los de la Compañía del Norte.

2.° Escalafón por rigurosa antigüedad.

3.° Supresión de las multas en metálico, sustituidas por cartas de censura ó apercibimientos, según la importancia de la falta.

4.° Aumento de sueldo cada tres años en un 10 por 100.

5.° Supresión de primas y gratificaciones de todas clases, excepto las concedidas á los que tengan determinados sueldo y número de hijos.

6.° Desaparición de los máximums de sueldo.

7.° Que todo personal á jornal pase á ser de plantilla á los dos años ó antes.

8.° Descuento del 1 por 100 para médico y botica.

9.° Sueldo entero durante los tres meses de enfermedad, y si excede, que se le conceda licencia ilimitada sin sueldo hasta que se reponga, sin que medie la separación.

10. Veinte días de licencia al año con sueldo, con derecho á disfrutarlos en dos ó tres veces y concesión de un día ó dos en casos de gravedad, pudiendo descontársele de los veinte los que disfrute intermedios.

11. Abono de gastos de cambio de residencia, aun cuando sea en permuta ó á petición propia.

12. Que no se nieguen las permutas, aun cuando uno ó ambos estén en vías de castigo.

13. Que la casa habitación reuna condiciones higiénicas.

14. Que en los billetes de favor para las familias de los empleados no exceda la percepción de la Compañía de 1 peseta 81 céntimos, y que los de los empleados sean gratuitos, dentro de la Compañía á que pertenezcan.

15. Que no se exija más uniforme

© Biblioteca Nacional de España

que la gorra, y de exigirse, que sea de paño en invierno y de dril en verano, pudiendo usar asimismo en los grandes calores sombrero de paja, y que la mitad del uniforme lo costee la Compañía á los que disfruten un sueldo inferior á 1.499 pesetas.

16. Que los empleados intervengan en las compras de los artículos que se venden en los economatos de las Compañías.

17. Será obligatorio á todo empleado de plantilla abonar el 2 por 100 de su sueldo, para ayuda de la constitución de su pensión.

18. Derecho al retiro á los cincuenta años de edad y veinte de servicio, como empleado de plantilla.

A los que reunan estas condiciones se les abonará el 40 por 100 del sueldo que disfruten en los últimos dos años; de pensión disfrutarán el 50 por 100 los que tengan cincuenta y cinco años de edad y veinticinco de servicios, en las condiciones anteriores.

19. Las cantidades que se descuenten para la pensión serán devueltas íntegras, si falleciere ó se separase de la Compañía antes del derecho á pensión.

20. La mitad de la pensión á las viudas ó en defecto de ésta á los hijos menores de diecisiete años, cuando falleciera disfrutándola ó con derecho á ella.

21. Doce horas de servicio por doce de descanso.

22. Apertura del servicio público á las ocho hasta las diecisiete, en grande y pequeña velocidad, igual en invierno que en verano.

23. Descanso de 12 á 14 para la comida, excepto para trenes y equipajes, que no se demorará.

24. Que los hijos de empleados, previo examen de aptitud, sean preferidos á los particulares para los destinos de las Compañías.

25. Que los fondos, rebajando las rentas de los locales destinados al efecto, como asímismo las cantinas, puestos de refrescos, retretes, bibliotecas, porterías y limpieza de cuartos de agentes, sean exclusivamente para viudas, huérfanos y empleados inutilizados en el servicio, y que las plazas de ordenanzas sean desempeñadas por viejos y aquellos agentes que no valgan para servicios activos.

26. Que al personal recaudador se le abone un tanto por ciento por depreciación de moneda, cuya cuantía estará en relación directa con la importancia de la recaudación.

27. Que el 5 por 100 de contribución por utilidades que el Gobierno obliga á pagar á los empleados de plantilla que disfrutan de sueldos superiores á 1.500 pesetas, lo abonen las Compañías.

⁂

Por nuestra parte, sólo tenemos que añadir una cosa, y es, que insistiendo en el ofrecimiento hecho por nosotros en números anteriores, abrimos estas columnas á la discusión del cuestionario reproducido anteriormente ó á los que se presenten en lo sucesivo.

LOS CHEMINOTS FRANCESES

Lo que contestan las Compañías á la carta del ministro de Obras Públicas.

Vemos con tristeza que no se soluciona, á pesar de los deseos del Gobierno francés, la cuestión de los «cheminots» que fueron despedidos á consecuencia de la última huelga. No haremos comentario alguno, sólo nos limitaremos á dar á conocer la opinión de las grandes Compañías ante la insistencia con que demandan los Poderes públicos la reposición del personal cesante por dicho motivo.

La Compañía del Este estima que, como los huelguistas han sido reemplazados, le parece injusto decir á los empleados que hoy prestan sus servicios: «Ya no tenemos necesidad de vosotros; aquéllos á quienes habéis reemplazado, van á volver á sus puestos». Ve un medio muy sencillo para conciliar todos los intereses, y añade: «Que el Estado rescate nuestras redes, las explotará entonces como quiera y podrá poner en vigor las deliberaciones de los miembros del Parlamento».

El director de la Compañía de Orleans, recuerda que ha tratado siempre con amabilidad á los despedidos, facilitando su admisión en las industrias donde vacilaban para admitirlos. Pero entiende que su reintegración sería un grave ataque á la disciplina.

Hasta que el Consejo de Administración de la Compañía del Norte se reuna, no se sabrá el sentido de la respuesta que haya de dar ésta.

La de París-Lyon-Mediterráneo, asegura que su vuelta sería un grave perjuicio para la explotación de todas las redes en general. Los despedidos, al ser colocados de nuevo, podrían obedecer todavía á sus instigadores y declararse nuevamente en huelga si les fuera aconsejado. Es pues, según ella, un peligro, tanto desde el punto de vista de la explotación, como desde el nacional.

SECCIÓN OFICIAL

Por real orden del Ministerio de Hacienda, fecha 26 del pasado (*Gaceta* del 29), ha sido dispuesto que se autorice á todos los fablicantes de azúcar que lo produzcan de las llamadas plaquetas, cortadillo y «pilé», para envasarlo en cajas de 10 kilogramos de peso neto», sin perjuicio de utilizar las cajas con los pesos de 25 y 50 kilogramos que marca el art. 54 del Reglamento del impuesto, que siguen vigentes.

ALMANAQUE

SOL Sale H. M.	SOL Pone H. M.	MAYO *Consagrado á María Madre del Amor Hermoso.*
5 10	7 14	6 Sáb. San Juan Ante-Portam-Latinam y Santa Benita.
5 9	7 15	7 Dom. El Patrocinio de San José y San Estanislao, obpo.
5 8	7 16	8 Lun. N.ª S.ª de los Desamparados y el beato Domingo.
5 7	7 17	9 Mar San Gregorio Nazianceno, obispo, y San Lucas.
5 5	7 18	10 Miér. San Antonio, arzobispo de Florencio y el beato Job.
5 4	7 19	11 Juev. San Florencio y San Anastasio, patrón de Lérida.
5 3	7 20	12 Vier. Santo Domingo de la Calzada y San Germán, obpo.
5 2	7 21	13 Sáb. Nuestra Señora de los Mártires y San Pedro Regalado.
5 1	7 22	Eclipse penumbral de luna, visible en parte de España.
☽ Llena en ESCORPIO, á las 16 y 10 m. de la mañana.—Tiempo nublado, ventoso, y revuelto; aumentará la humedad de la atmó fera, soplando vientos frescos del Norte Este.		
5 0	7 2.	14 Dom. San Bonifacio, mártir, San Pascual y Santa Justa.
4 59	7 23	15 Lun. San Isidro, labrador, patrón de Madrid, y San Cesario.

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

© Biblioteca Nacional de España

Asociación General de Empleados y Obreros
DE LOS FERROCARRILES DE ESPAÑA

La Junta General del 23 de Abril pasado

(La fecha de salida de nuestro último número impidió la inserción de la segunda sesión de la Junta de Empleados, cuya primera parte pudimos ofrecer á nuestros lectores.

Hoy damos cuenta de ella para conocimiento de los suscriptores de ¡ADELANTE!...*)*

Abrese la sesión á las 21'50, bajo la presidencia del censor Sr. Caamaño, y al empezar á discutirse el segundo punto del orden del día, ó sea el relativo á la construcción de barriadas ferroviarias ó casas para asociados, el autor del proyecto, señor Piedrafita, lo retira, dejándole á disposición de la Junta general para que una Comisión de la misma lo estudie y proponga el medio de llevarlo á la práctica sobre la base de que el capital social no se comprometa en la empresa, acordándose que formen parte, entre otros, el interesado Sr. Piedrafita y los Sres. Cáceres y García Arias.

Es aprobada la propuesta que hace la Directiva referente al aumento de crédito para anticipos, conforme se ha realizado en ocasione anteriores.

Dase cuenta de las gestiones realizadas por la Comisión de domicilio social propio, y después de aprobadas se acuerda cubrir las vacantes que existen en la misma con los señores Fernández Pérez y Santodomingo y ampliarla con algunos obreros para que tengan la debida representación todos los organismos de la Asociación.

Terminado el orden del día se entró en el capítulo de Varios, haciendo uso de la palabra el Sr. Serrano Coruña, director de *La Asociación*, lamentándose de que el órgano social haya dado noticias de la marcha social posteriormente á otros periódicos, por no habérsele facilitado los datos á su debido tiempo.

El vocal Sr. García Conde le contesta, diciéndole que no puede achacarse á demora de la Directiva el retraso de la publicación de algunos extremos, y que la Prensa en general tiene mil medios para enterarse de cuanto desea, sin que signifique que se tiene prioridad con algún otro órgano.

Es revocado el acuerdo tomado hace dos meses por la Directiva adjudicando la plaza de auxiliar del conserje de la Sociedad, y se acuerda que dicha plaza sea secada á concurso entre el personal asociado.

El Sr. Caballero pregunta quién había autorizado la tirada de una hoja suplementaria que se había repartido con el periódico *La Asociación* haciendo la apología del proyecto de casas para socios.

Contéstale el Sr. Piedrafita, diciendo que él fué quien lo dispuso que así se hiciera; pero que de esto ya tenía noticia la Directiva.

Levantóse el vocal Sr. Alcalá y hace presente á la general que él y varios compañeros de Directiva no tenían el menor conocimiento de dicha publicación, que en forma alguna hubieran autorizado.

Rectifica el Sr. Piedrafita, y la general se da por conforme.

El Sr. Pérez Lucas pide á la Mesa dé cuenta de las gestiones hechas por la Comisión encargada de recabar de las Compañías una tarifa especial combinada y otra local para empleados y familias.

El vocal Sr. Gil Martín contesta á dicho señor socio, diciendo que, á pesar de las instancias repetidas que ha venido haciendo, así como otros señores de la Junta directiva, nada se ha hecho para lograr una cosa de tanto interés para el personal.

El presidente, Sr. Caamaño, promete activar dichas gestiones, de las cuales dará cuenta en la Junta general próxima.

A petición del Sr. Fernández López se acuerda verificar una revisión de los expedientes de pensión por inutilidad física, y, por lo tanto, que los pensionistas que se hallen en esas condiciones sean sometidos á nuevo reconocimiento.

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión á la 1'35.

CORRESPONDENCIA PARTICULAR

F. G.—Queda complacido en el presente número.

A. P. A.—Barruelo.—Idem íd.

J. C.—Minas (Cartagena).—Muy interesante; pero tenga en cuenta que son 28 cuartillas corrientes, que, en tipo pequeño de letra y sin grabados, harían cerca de cuatro planas. ¿No habrá medio de achicarlo?

W. L. M. — Torre-Cardela. — Queda complacido en el presente número.

A. A.—Idem íd.

R. M.—Idem íd.

V. G.—Idem íd.

L. F.—Idem íd.

R. C.—Idem íd.

J. F.—Idem íd.

M. L.—Idem íd.—Se tendrá en cuenta para lo sucesivo.

L. M. J.—Barcelona.—Publicar poesías en esta Revista no es cosa que se ajuste por completo á nuestro programa; y es claro, publicar poesías malas... no tiene ajuste posible.

T. S.—Madrid.—Quedará usted complacido.

M. E.—Castellón.—Vea usted el presente número.

E. D.—Matanegra.—Muchas gracias. Lea usted lo que en este número decimos respecto de «El consultor ferroviario».

E. R. R.—Madrid.—Espero su anunciada visita, especialmente por la colaboración que indica.

H. E. G.—¿Quién lo mete á usted en estas andanzas? ¡Tan necesitada de brazos como está la agricultura!

L. M. C.—Bilbao.—¡¡¡Poesías, no!!!

Tinito.—Madrid.—En el número anterior y en éste hacemos un llamamiento á los fotógrafos; pero es para que nos envíen fotografías, por lo menos, regulares. Borrones y retratos de familia no pensamos publicar, por ahora.

Celestino.—Madrid.—Eso es cuestión de apreciaciones.

A. B.—Madrid.—Muy interesante su trabajo de traducción, que agradecemos.

A. R.—Algeciras.—Siempre publicaremos con mucho gusto sus artículos; pero el último es de índole tan particular, que no se presta á ser insertado totalmente. Una cosa análoga ocurre con las fotografías, de las que sólo podemos aprovechar una. Hay que procurar que sean los asuntos del mayor interés general posible. Muy agradecidos de todos modos. Mande artículos.

A. G.—León.—Las fotografías hay que enviarlas en positiva, y en cuanto al procedimiento de envío, el que considere más seguro. Tenga en cuenta que desamos fotografías interesantes.

Uno de Cala.—Se insertará en el próximo número. La caricatura, muy graciosa.

© Biblioteca Nacional de España

NUESTRAS MEJORAS

El Consultor Ferroviario

Atendiendo á indicaciones de nuestros suscriptores y corresponsales, y con deseo vehementísimo de que nuestro periódico contenga toda clase de detalles que entrañen verdadera utilidad mercantil y ferroviaria, hemos recabado la colaboración de empleados de ferrocarriles, que por su cultura y la práctica adquirida en todos los servicios, han de proporcionarnos detalles suficientes á llenar los naturales deseos de nuestros abonados, en vista del gran impulso que han tomado los transportes y la progresiva expansión adquirida por las diferentes redes de los ferrocarriles.

Los empleados y el comercio, en general, pueden contar, desde luego, con que la revista ¡Adelante!... no escatimará ningún sacrificio que tienda á facilitar la difícil misión de los primeros, y á poner al público en condiciones de que sus intereses no sufran perjuicio alguno.

En los números sucesivos publicaremos, en forma encuadernable, un Nomenclator de estaciones, por orden alfabético, y la distribución de éstas por Compañías y líneas, con el detalle siguiente:

1.º Estaciones por Compañías y líneas de todos los ferrocarriles españoles, haciendo la debida separación entre los de vía ancha normal y los económicos ó de vía estrecha, tranvías eléctricos, de vapor, etc., detallando todos sus empalmes, provincia á que cada grupo de estaciones pertenece, distancias kilométricas y el servicio telegráfico que cada una presta.

2.º Indice alfabético de todas las estaciones, apeaderos, apartaderos, despachos centrales, servicios de factaje, camionaje, poblaciones combinadas, etc., con explicación clara y precisa del servicio que cada una admite, sus limitaciones y todas aquellas notas que ponen al empleado y al público en conocimiento absoluto de los transportes.

3.º Un cuadro indicador de abreviaturas.

4.º Detalles de interés general, cuadros de mermas naturales, plazos de expedición, transporte y entrega, etc., y

5.º Indice general de todas las materias que la obra ha de contener.

«El Nomenclator de estaciones», que llevará por título: «El Consultor Ferroviario», y que su autor, D. Clemente Muñoz Roy dedica á nuestra publicación, es de utilidad absoluta:

A los consignatarios, que con frecuencia reciben pedidos para puntos donde, ó no hay estación, ó que, teniéndola, admite tráfico con determinadas limitaciones.

A los consignatarios que con toda seguridad pueden determinar en sus pedidos el destino que los remitentes han de dar á las remesas, su segunda denominación en las muchas estaciones que la tienen y provincia á que pertenece.

«El Consultor Ferroviario» es una seguridad para el ya ilustrado personal de factores, quien consultándolo, sin gran pérdida de tiempo, puede salvar su responsabilidad y la de las Empresas, exigiendo á los remitentes todos los requisitos que determina el Código de Comercio. Es una seguridad y una garantía para los conductores y guardafrenos, en sus grados de relación con los factores para la regular dirección de las mercancías y entrega de las mismas en sus respectivos empalmes, y es beneficioso á las Compañías, que, claro es, son las primeras responsables de los involuntarios errores de sus agentes.

Aparte de este libro, cuyo resultado práctico ha de ser su mayor elogio, publicaremos detalles utilísimos de Legislación ferroviaria, como son, las leyes relacionadas con los transportes de tabaco, cerillas, etcétera. Todas las disposiciones relativas á la circulación de caza, conducciones de mercancías para el extranjero, transportes de caudales del Banco de España y Tesoro público. Expediciones que proceda, se destinen ó pasen en tránsito por las zonas de vigilancia aduanera; transportes de plantas, etc.

Se hará pública á nuestros suscriptores una relación, por orden alfabético, de las mercancías que son objeto de tarifas especiales, detallando las que les correspondan en cada una de las principales Compañías.

Se pondrán en conocimiento de nuestros lectores las disposiciones de las Compañías de reconocido interés para sus agentes, Montepío, Cajas de pensines, etc.

Y por último, publicaremos la Ley de Policía de ferrocarriles y el Código de Comercio, en lo que con éstos se relaciona.

En el próximo número se insertará el primer pliego de «El Consultor Ferroviario».

Por este camino, creyendo dar gusto y satisfacción á nuestros suscriptores, seguiremos completando los detalles enumerados, con aumento de los que éstos nos indiquen, seguros de que nuestros esfuerzos han de encontrar la natural compensación.

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.

UNA CARTA

Sr. Director de ¡ADELANTE!...

Muy señor mío y de mi consideración más distinguida: Acabo de leer en la Revista de su digna y acertada dirección que el Comité ejecutivo de la Compañía del Norte ha aprobado el aumento de 100 conductores de tercera clase, y que la plantilla de estos agentes constará en lo sucesivo de 370 plazas.

Mi cordial felicitación á los compañeros á quienes corresponda el ascenso por tal beneficiosa determinación, y mi profundo y más sincero agradecimiento para los dignos señores Director é Ingeniero jefe de la explotación de la expresada Compañía por las mejoras que hace tiempo vienen proponiendo en favor del personal.

Si la superioridad de otras Compañías secundara á dichos señores en conceder beneficios á su respectivo personal, bien seguro, no existiría ese descontento que se nota, muy particularmente entre el personal de algunas Compañías.

Anticipándole mi agradecimiento, se repite de usted afectísimo y seguro servidor, q. b. s. m.,

UN CONDUCTOR DEL NORTE

Abril 1911.

© Biblioteca Nacional de España

Las huelgas ferroviarias

Los ferrocarriles han llegado á ser un elemento tan importante en la actividad humana, que no es exagerado decir de un modo general que el progreso y la prosperidad de un país dependen de la importancia y rapidez de multiplicación de sus comunicaciones por vía férrea, como también del espíritu más ó menos acertado que preside á la administración de los caminos de hierro.

A pesar de todo lo que se ha dicho respecto á las huelgas ferroviarias, M. Colzon, Inspector general de Puentes y Caminos, consejero de Estado en Francia, ha publicado en la *Revista Política y Parlamentaria*, un artículo en que hace, al hablar de los transportes, varias consideraciones respecto á dichas huelgas, á algunas de las cuales, que reproducimos, no podemos prestar nuestra conformidad, puesto que cuando la intransigencia de las Empresas ferroviarias se cierra en una negativa rotunda á toda concesión, la huelga es arma que se precisa esgrimir.

En efecto; no es posible hablar hoy de los transportes férreos sin formular un parecer respecto á los hechos que han sacudido de tal manera la opinión en la nación vecina.

Desde luego, se observaba que algo nuevo traía consigo la última huelga abortada, cuando el Gobierno adoptaba medidas desusadas contra el «sabotage» y demás excesos.

Hoy, la cuestión es saber qué procede hacer, en vista de la lección recibida, y éste es precisamente el punto delicado que están tratando en Francia.

Mucho se viene discutiendo allí sobre el derecho de asociación ó de huelga de las diversas categorías de funcionarios ó de agentes de los servicios públicos, y se ha visto reaparecer, escrita por plumas, de las cuales no se esperaba, la concepción monárquica del crimen de lesa majestad.

Que el hecho de tener por amo al Estado, en lugar de un particular ó de una Sociedad privada, modifique la extensión de los derechos de los obreros que fabrican tabaco ó cerillas ó de los empleados de tal ó cuál oficina, parece difícil de comprender. Pero hay un principio que domina é inspira todas las medidas de policía y gran parte del Derecho civil y del Derecho penal; y es, que los derechos de cada ciudadano están limitados por la necesidad de poner una salvaguardia á la seguridad pública y de no introducir el desorden en la vida social.

Los agentes asalariados de un patrón cualquiera ó de todos los patrones de una industria, pueden concertarse para abandonar inmediatamente su puesto; esto no es dudoso. Pero un acuerdo entre ellos para detener completamente un servicio, no puede tolerarse, desde el momento que existe el riesgo de privar de alimentos á los pueblos, de comprometer la salud pública, de poner la patria á merced del extranjero ó siquiera de turbar la existencia del pueblo impidiéndole ganar su vida, de corresponder con los suyos, de proveer á las necesidades de gentes, extrañas al conflicto que origina la huelga.

El que entra voluntariamente en uno de aquellos servicios, más y más numerosos á medida que la civilización se desarrolla y se complica, y cuya suspensión sería una calamidad pública, acepta, desde luego, la obligación de no abandonar su empleo en condiciones que produzcan aquella calamidad.

Así, pues, si no se encuentra en las leyes un texto que aplique este principio á las huelgas de ferrocarriles, de Correos y de Telégrafos, en la nación vecina, creen necesario redactar una que, lejos de atentar al derecho común, no hará más que poner en evidencia una de sus consecuencias más ciertas.

El trabajo del Sr. Colzón, á que venimos refiriéndonos, hace resaltar que las Compañías han asegurado á sus agentes ventajas de que no disfrutan ningunos otros empleados del país vecino, y, después de brillantes consideraciones, termina diciendo, entre otras cosas, que para muchas personas un modo sencillo de dar satisfacción á todas las exigencias era reducir el dividendo de los accionistas; este dividendo fué fijado hace cincuenta años, bien ó mal, en vista de los resultados anteriores, dentro de convenciones por las cuales el Estado lo garantizaba, hasta una época en que debió obtenerse solamente del producto del tráfico.

Desde entonces, todos los esfuerzos de las Compañías no han podido servir aquel dividendo sin hacer un llamamiento amplio al Tesoro público, y cada vez que los productos mejoraban, el Estado les hacía aceptar ó les imponía cargas, que volvían á conducirlas á aquella situación.

DE FUERA DE ESPAÑA

Francia

El ministro de Obras Públicas de Francia se ha dirigido á los Consejos de Administración de las Compañías ferroviarias, exigiéndoles que contesten con hechos al deseo claramente formulado por la Cámara de diputados, de que sean repuestos en sus cargos todos los ferroviarios cesantes á consecuencia de la última huelga.

Deseamos que esto se realice, pues todo lo que tienda á apaciguar los ánimos en estos momentos creemos que resultará beneficioso para las Empresas, así como para el personal en general.

Inglaterra

En los ferrocarriles de la línea de Stratford (Inglaterra) se ha inaugurado un invento con aplicación á los trenes en marcha y parados.

Se trata de un aparato llamado *Railophone*, que va fijado en los carruajes del tren y por medio de una antena se puede comunicar por teléfono desde el interior de cada vagón con otra estación telefónica.

Los ensayos han sido en extremo satisfactorios, á pesar de la gran velocidad de los trenes, en los cuales se recibieron todos los mensajes con una gran limpieza.

Japón

El Japón ha incluído en los Presupuestos del ejercicio 1911-1912 la suma de 60 millones de francos para la construcción de nuevas líneas, y para el mejoramiento de los ferrocarriles existentes en el Imperio, 70 millones.

Los relojes mejores y más baratos los vende Louis Thierry.

© Biblioteca Nacional de España

El sucesor del radio.

Herr Hahm, profesor libre de la Universidad de Berlín, ha descubierto, después de muchos años de investigaciones, un cuerpo llamado á destronar al potencioso radio. El nuevo elemento se extrae de los productos de la combustión del torio, á cuyo origen debe el nombre de «mesotorio», con que le ha bautizado su descubridor.

Según las experiencias, el bromuro de mesotorio emite iguales emanaciones que el asombroso metal de Curie; pero ofrece la ventaja de costar solamente la tercera parte, lo cual ya es ponerse en razón.

Muy en breve, la Academia de Ciencias de Berlín poseerá 250 miligramos de mesotorio, que serán distribuídos entre los establecimientos científicos del Imperio.

Un héroe

Ha muerto en Marsella, á la edad de sesenta años, Eduardo Chaix, el más caracterizado salvador de vidas humanas.

Ya á la edad de diez años, ayudado por su hermano, salvó á dos niñas, que estaban próximas á ahogarse en el mar. A los trece años, también en compañía de su hermano, logró evitar una gran desgracia en el puerto de Marsella. Estalló un incendio á bordo de un buque que llevaba un cargamento de pólvora. Todos los presentes trataron de salvar sus vidas; pero los dos muchachos, lejos de ponerse á salvo, subieron á bordo é hicieron funcionar la bomba de incendios. A fin de dirigir el chorro con más acierto, Eduardo bajó á los compartimientos inferiores, deslizándose por la cuerda de una escotilla. Había advertido antes á su hermano que subiera la cuerda á la menor señal que le hiciese.

Pero al ver que pasaba el tiempo sin que Eduardo diera señales de vida, asustado, empezó á llamar y á tirar por fin de la cuerda. En efecto, subió Eduardo atado á la cuerda, sin conocimiento, los cabellos chamuscados y las ropas quemadas. Pero había salvado el buque y evitado una terrible desgracia. Había logrado dirigir la manguera sobre el foco del incendio, conservando suficientes fuerzas, á pesar de la atmósfera asfixiante para volver á la escotilla; sin embargo, allí desmayó, de modo que no pudo dar la señal convenida. El valiente muchacho volvió á la vida, y desde entonces pareció dedicarla al servicio de su prójimo. Logró salvar de una muerte segura á 53 personas, 24 de ellas en circunstancias que convirtieron el salvamento en actos de verdadero heroismo. Fué condecorado con 14 medallas de la Legión de Honor y la medalla de oro de primera clase.

Pescado por fin.

Hace algunos años un pescador de Inglaterra pescó un pez, en cuyo vientre se encontraron nada menos que 59 anzuelos, sin que ninguno de ellos le causara lesión alguna.

Apaches precoces

Toda precocidad es simpática, pero las hay de cuidado. Recientemente, en plena vía pública de Budapest, un niño de seis años fué muerto de un tiro y despojado por manos desconocidas.

Las investigaciones policiacas han dado por resultado el descubrimiento de los culpables, que son varios niños de la misma edad que la víctima, aproximadamente. Los «angelitos» habían formado una Sociedad, á la que daban el nombre de «Buffalo Bill», con el inocente objeto de robar violentamente á sus amiguitos.

Eso está muy bien, y es mejor que los batallones infantiles...

Los cigarros por las nubes.

No nos referimos á la última subida de precios organizada por la Tabacalera, celosa miradora de la raza que tanto pierde con el uso de sus productos, sino al peligro inminente de ver un día escasear los cigarros habanos, según las estadísticas de la producción.

En estos últimos años las recolecciones en Cuba no han dado, desde el punto de vista de la calidad de la hoja, circunstancia que ha beneficiado grandemente á los productores de Méjico, Filipinas y el Brasil.

La Sociedad Nacional de Agricultura de Francia ha publicado una Memoria, en la que se atribuyen estos resultados á la naturaleza de los abonos que emplean los plantadores cubanos.

Desde hace unos doce años, Cuba importa cinco millones de pesetas de abonos fabricados en los Estados Unidos, Alemania, Bélgica y España, y en su afán de remediar el agotamiento de las tierras, introducenn cada vez más elementos extraños, que van modificando su composición natural.

Otra de las causas que se dan como ciertas de la ruinosa crisis que atraviesa el tabaco de la gran Antilla, es la invasión de los gorgojos, que hace perder á la planta sus mejores condiciones de aroma y pureza.

Pero sea una razón ú otra la exacta, auguramos tiempos en que se recordarán como precios irrisorios los que ahora nos hacen poner el grito en el cielo.

Una alpinista valiente.

Mme. Bullock, la célebre alpinista que posee el «record» femenino del mundo en ascensiones, prepara una nueva expedición por la región del Karakoroum (Himalaya). Esta región fué ya visitada por el duque de los Abruzzos en su última expedición á aquellas montañas.

Nos parece muy bien el espíritu de la citada señora; pero, sin embargo, pensamos que haría un buen papel en su casa tomando la cuenta á la cocinera.

© Biblioteca Nacional de España

5 DE MAYO DE 1911

¡ADELANTE!...

DIRECTOR-PROPIETARIO:
Luis Mazzantini

Año I

Núm. 11

LOS GRANDES VIADUCTOS

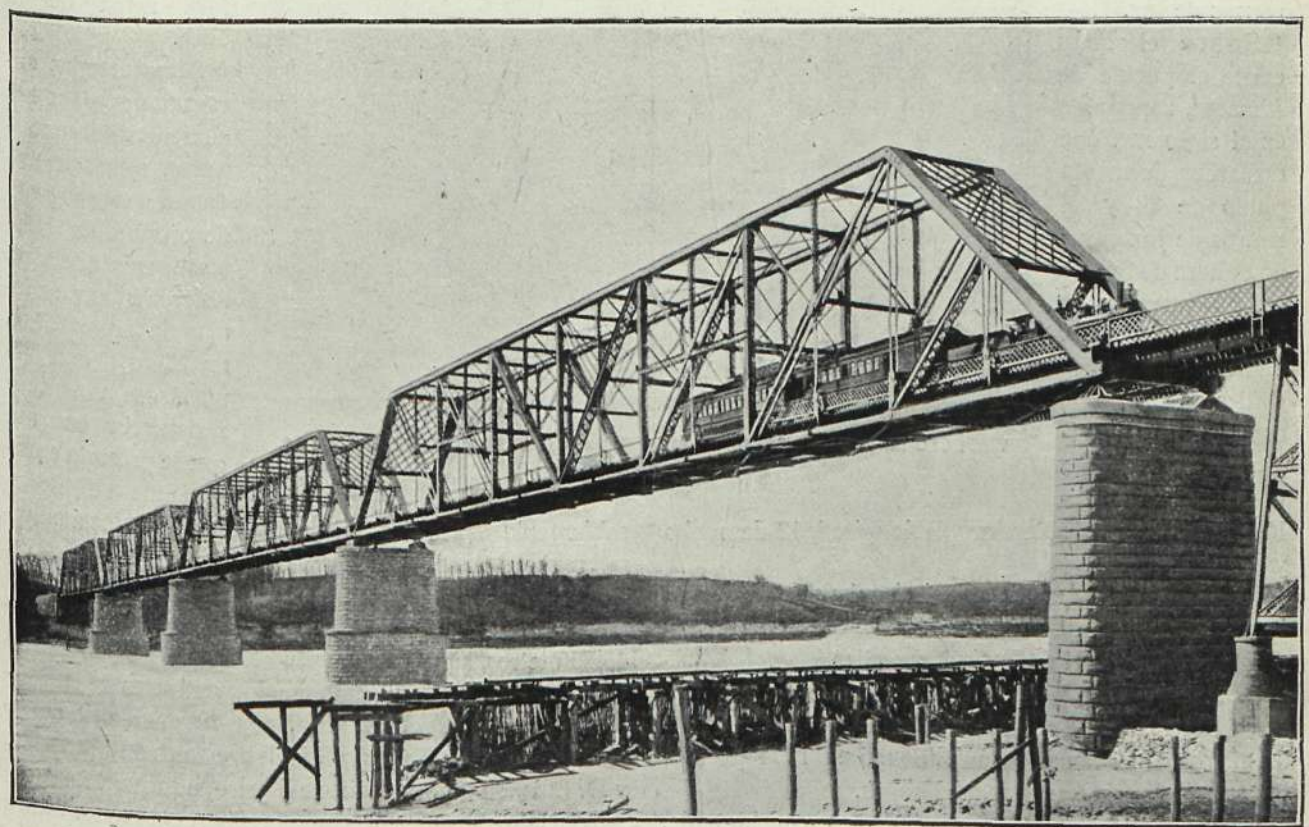
La mayor aplicación que tienen los grandes viaductos es la de salvar con facilidad cauces, valles, dar facilidades dentro de los desniveles de las ciudades, y, principalmente, son construídos para establecer la comunicación de las vías férreas.

Al principio sólo había viaductos de 15 ó 20 metros de altura, y se consideraban ya como especiales.

De estos últimos, en 1882, sólo había 29 construídos; 17 eran por completo de fábrica, y los 12 restantes con tramo metálico. En España, algunos de estos tipos se han construído, siendo entre ellos los más notables los de la línea de Salamanca á la frontera de Portugal.

De la época romana se conserva aún el puente de Alcántara sobre el Tajo. La altura es de 48 metros desde el nivel ordinario de las aguas y el piso, siendo 59 su altura total desde el fondo del río.

Los acueductos de Mérida y Segovia son verdaderos viaductos por su forma. El primero tiene tres pisos con



UN PUENTE SOBRE EL MISSOURI.—TIENE DE LONGITUD 134m, 11 Y 30 DE ALTURA

© Biblioteca Nacional de España

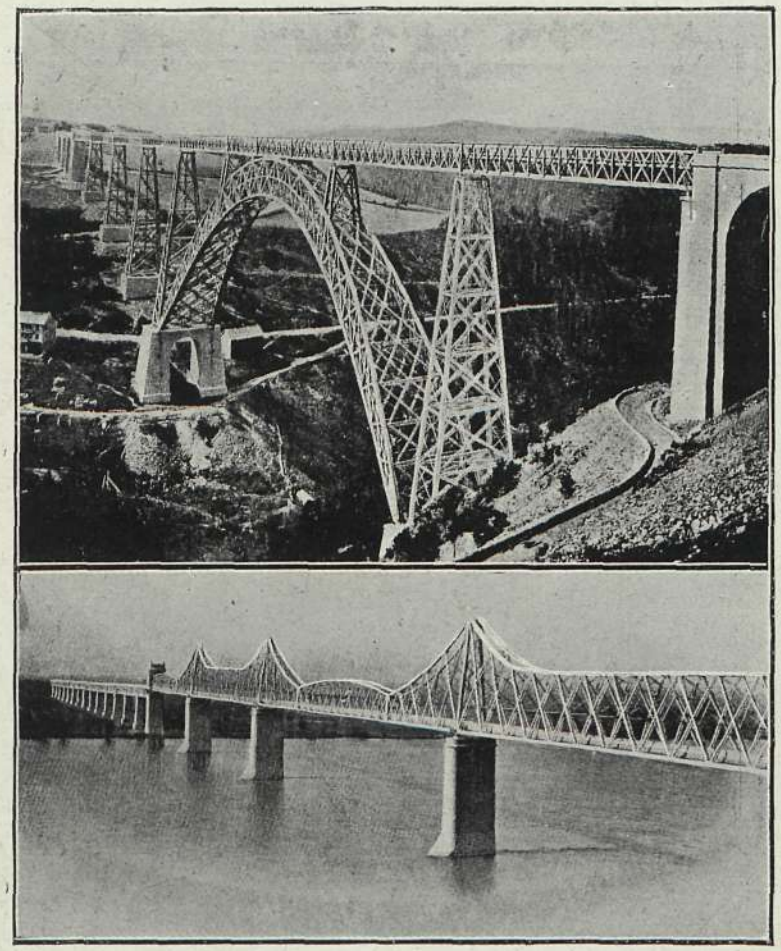
una altura total de 25 metros. El de Segovia, de todos bien conocido, es de dos pisos; á continuación de un muro de 772 metros de longitud comienza la obra colosal, con 119 arcos que abarcan una extensión de 818 metros, atravesando la ciudad.

Se compone de dos secciones, una de un solo piso, de 542 metros, y otro de dos con 276. La altura es de 34 metros. Se construyó sin mortero alguno, de sillería, perfectamente labrada, y se debe su construcción á Trajano.

El viaducto de Ronda, obra monumental del siglo XVII, tiene la elevación inconcebible de 140 metros, dividida en dos pisos de 70 cada uno. El inferior de un solo arco, y el superior de tres, de los que el central corresponde exactamente con el anterior, teniendo 14 metros de luz.

Sobre el Tajo existe el puente de Almaraz, construído en el siglo XVI, con dos arcos de medio punto de 33 y 38 metros de luz y con una altura de 34.

Los puentes de Toledo y Segovia, de Madrid, son verdaderos viaductos, construídos en el siglo XVIII, así como el de la calle de Bailén, metálico, de 130 metros de longitud, 13 de ancho y 23 de elevación.



VIADUCTO DE GARABIT SOBRE EL FRUYERE.—VIADUCTO SOBRE EL DANUBIO EN CERNAWODA

En Francia, en el siglo actual, los hay de verdadera importancia, habiendo sido el primero que se construyó de grandes luces, el de París á Versalles.

Existe otro en la línea de Ruan al Havre.

En Bretaña existe el viaducto de la Gartempe. Tiene 35 metros de elevación y se construyó en 1854 para el ferrocarril de Chateauroux á Limoges.

En Inglaterra el número de ellos es considerable. Uno de los primeros es el construído entre Londres y y Grenville, con 855 arcos de luz y con una longitud total de 5,633. El de la línea de South-Western á Londres, de 267 arcos, y extensión de 3 kilómetros.

Además de los reseñados de España, merece citarse como tipo de viaducto de fábrica el célebre de la Chanca, en la línea del Noroeste, construído por el ingeniero D. Angel García del Hoyo, en el ramal de Palencia á Coruña.

Mide 298 metros de largo, teniendo una altura de 29 comprendiendo 29 arcos de 10 metros divididos por pilas-estribos en grupos de cinco arcos; de modo que consta de dos estribos, tres pilas-estribos y 16 pilas, habiendo sido el objeto de estas pilas-estribos el que si por una causa natural ó á mano armada se volase ó hundiera un arco, no quedase destruído más que un grupo, evitando la total ruina de la obra.

Al hacerse las excavaciones para los cimientos se encontraron aguas abundantes á tres metros de profundidad. Estas ligeras notas se refieren á los viaductos de fábrica. Los metálicos, por su forma airosa, volante y resistencia enorme que le presta la compacta masa de hierro sabiamente distribuída y calculada, son llamados á generalizarse y repartirse profusamente por todo el mundo. Entre éstos puede citarse el de Crumbin, en Inglaterra, cuya altura es de 64 metros, compuesto de 10 tramos de 45,75 metros, siendo la longitud total de 498. Se terminó en 1850. Pueden citarse también los viaductos de la Bouble, el de Friburgo, en Suiza, con 72 metros de elevación y los magníficos y originales puentes de María Pía y D. Luis, en Oporto, sobre el Duero, uno para ferrocarril por la parte superior, con una pasarela á menor altura para peatones y carruajes; el otro es para el paso de carruajes ordinarios. Estos proyectos fueron debidos á Eiffel.

© Biblioteca Nacional de España

En España también son innumerables los que hay construídos en las líneas férreas, tanto en el Norte como en M. Z. A., Andaluces, etc., y en la de Salamanca á la frontera de Portugal se observa que entre las estaciones de la Fregeneda y Barca d'Alba, á las que sólo separa una distancia que no llega á 18 kilómetros, se encuentran 14 viaductos entre 21 túneles.

También es notable el de la línea de Marín-Salud, cerca de Tejares, sobre el Tormes, á 4 kilómetros de Salamanca. Tiene 22 metros de elevación y es el más reducido, mientras que el Pollo Gordo, en el kilómetro 59, llega hasta 64. En otros países, y principalmente en America, se han construído viaductos con otras disposiciones que las generales que se han señalado.

Merece citarse el construído en Noruega, sobre el ferrocarril de Cristiania, de una disposición muy atrevida, sobre todo en el viaducto de Rysedalen, pareciendo que las pilas están formadas por flejes oscilantes, como las péndolas de los puentes colgantes, disposición peligrosa cuando los trenes han de marchar á gran velocidad. El viaducto más notable construído hasta el día es el que franquea el Kentucky River en el ferrocarril al S. E. de Cincinnati.

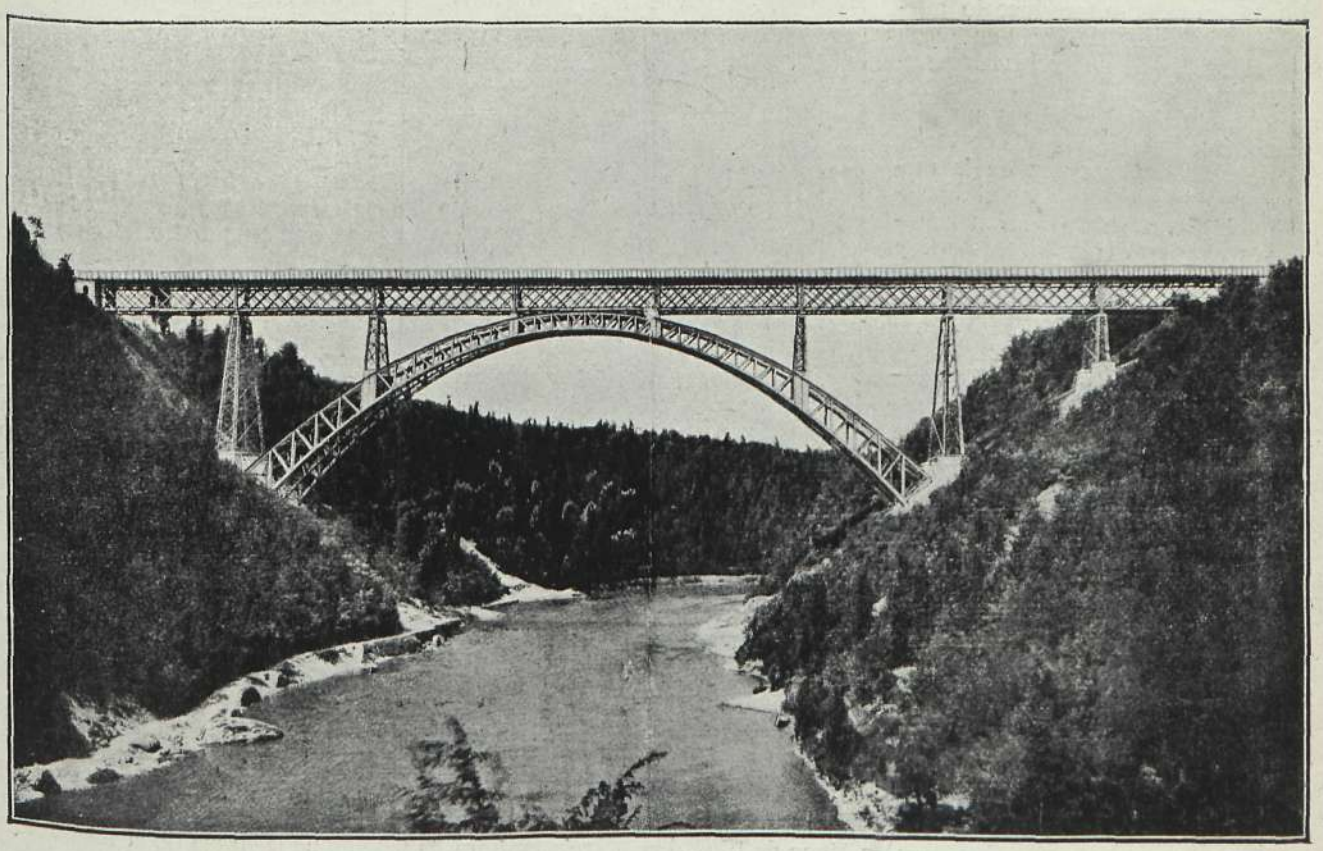
Tiene tres tramos de 144 metros de longitud cada uno. La parte inferior se halla á 72 metros sobre el río, siendo de 51 desde la vía; una inmensa viga de sistema Sinvielle forma los tres tramos, y su vista espanta ante la disposición del viaducto que contribuye á dar un aspecto más atrevido á esta gigantesca obra que parece completamente excepcional. Como resumen de estas ligeras notas, ofrecemos á los lectores cinco grabados de hermosos viaductos, atrevidísimos en su construcción.

El construído sobre el Danubio, cerca de Cernawoda, en la línea de Fetesti á Cernawoda, en Rumanía. Tiene 190 metros de luz, con una altura sobre las aguas de 30 metros. El llamado del Garabit, sobre el Fruyere, cerca de Saint-Flour de la Compañía de París á Orleans. Tiene 165 metros de luz, con una altura de 122 metros y un largo de 334 metros.

El construído sobre el Adda, cerca de Paderno, en la línea de San Pedro Seregno. Tiene un arco de luz de 150 metros. Es de 74 la altura y su extensión es de 280.

El que figura en la primera plana está sobre el Missouri, cerca de Bellefontaine. Su arco de luz es de 134 metros, y la altura de 30 metros, y, por el último, el proyectado sobre la garganta de la Noce, cerca de San Guistina por el camino de Cles á Dermuello; su arco de luz es de 60 y tiene una altura de 138 metros.

Este puente, que es el que reproducimos en nuestra portada, se halla actualmente en construcción.



VIADUCTO SOBRE EL RÍO ADDA, EN LA LÍNEA DE SAN PEDRO Á SEREGNO. 150 METROS DE LONGITUD Y 74 DE ALTURA

© Biblioteca Nacional de España

Nuevos sistemas de parada automática de los trenes

El señor Pilliares, Ingeniero director de la Compañía de tranvías eléctricos de las Bocas del Ródano, ha inventado uno de aquellos sistemas que se recomiendan principalmente por su extrema sencillez y que parece presentar grandes ventajas.

Delante, y á cada lado de la locomotora, fija, á unos 20 centímetros del suelo, una botella de porcelana, de vidrio grueso ó de hierro fundido, que comunica con la cañería del freno automático.

Por otra parte, existe junto al carril un pequeño tope, conjugado con el disco, y cuando éste está cerrado, el tope queda en la línea por que ha de pasar la botella.

Si el disco está abierto, la botella pasa iibremente; si está cerrado, la botella se rompe al chocar con el tope, el aire entra en la cañería del freno, y este se aprieta automáticamente en todos los carruajes del tren.

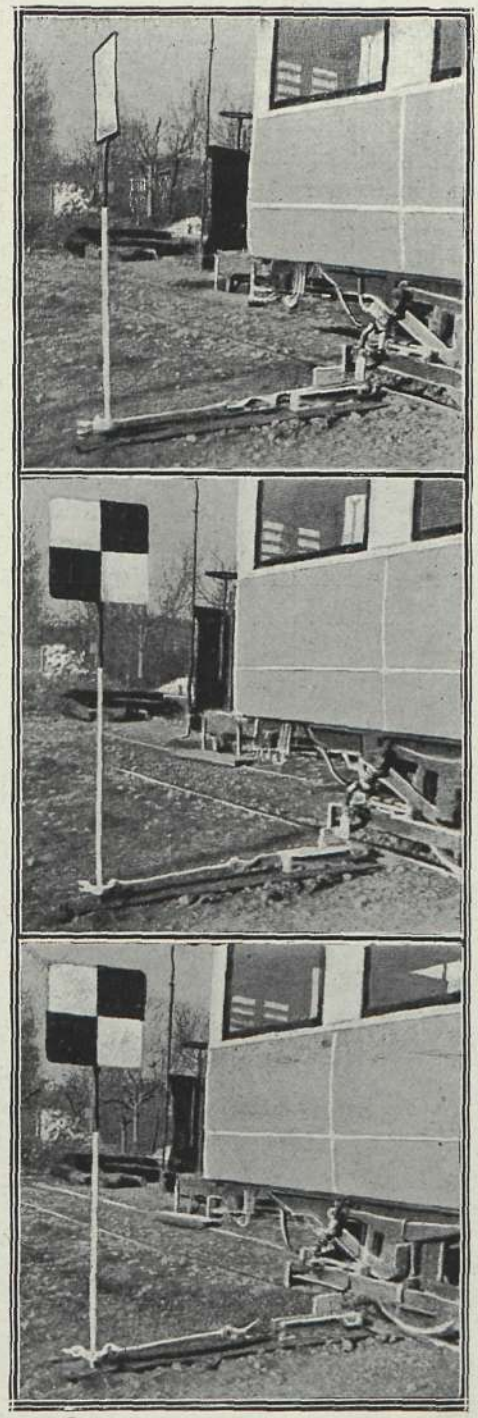
La parada se produce lo mismo, si el tren encuentra en plena vía obstáculos que ofrezcan resistencia.

Completa este sistema un dispositivo que impide que el vapor llegue á los cilindros de la máquina, pues en este caso el aprieto del freno podría ocasionar graves averías en la locomotora y aún el descarrilamiento de ella.

Este aparato carece de mecanismos delicados y parece que no es de fácil deterioro.

Es verdad que no remedia nada en caso de defecto del disco; pero en cambio su empleo no distrae la atención que el maquinista ha de llevar á las señales, pues la responsabilidad de este agente se encontraría claramente establecida si rebasara la señal de alto.

El sistema puede ser utilizado en los trenes de mercancías desprovistos de freno de vacío. En tal caso, las botellas van provistas de un silbato colocado al comienzo del tubo que las une á la caldera, y cuando la botella se rompe al choque del tope conjugado con el disco, el vapor se escapa y hace funcionar el silbato.



Esta idea no es nueva, pues ya en Mayo de 1907, don José Díaz Guerra, Inspector General de los servicios eléctricos de Madrid, Zaragoza y á Alicante y D. José Jiménez, Sub-Inspector del Telégrafo de la misma Compañía, estudiaron una cosa análoga, y aún más completa. En efecto, en lugar del tope conjugado con el disco, los Sres. Guerra y Jiménez idearon un tope-rampa que se fija entre los dos carriles, con el fin de que el choque de los dos dispositivos de la máquina con aquél, no sea violento. Además, este tope-rampa no sólo puede conjugarse con los discos y cambios, si no que es á propósito para colocarlo en cualquier punto donde haya que indicar alto, precaución ó vía libre.

Para indicar esta última señal y la de alto, lleva un solo dispositivo la máquina; para la señal de precaución lleva otro, si el tope-rampa está en el eje de la vía, funcionará el dispositivo que corresponde á la señal de precaución; si está cerca del carril derecho, funcionará la señal de alto, y si está cerca del izquierdo, funcionará la señal de vía libre.

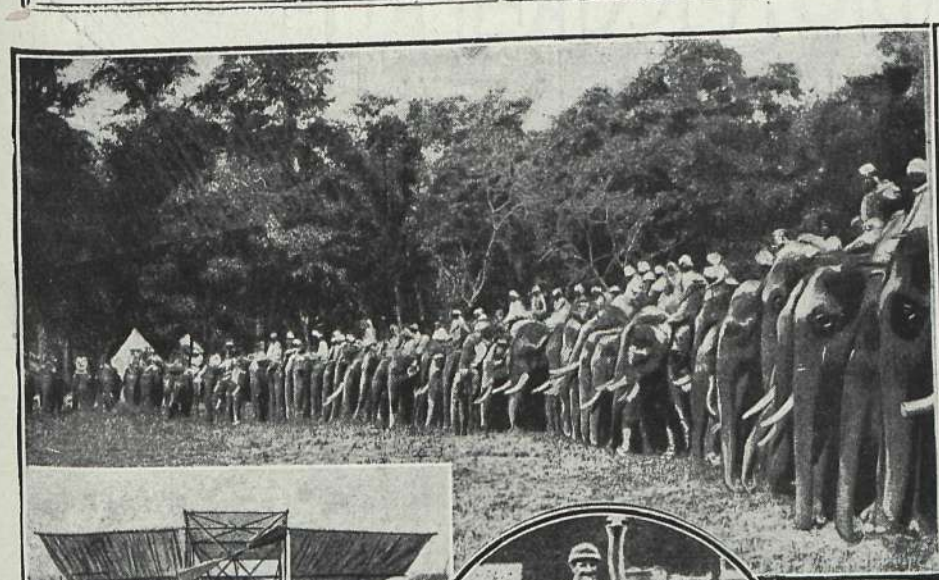
Sobre la toldilla del maquinista va una sirena que funciona cada vez que es accionado uno de los dos dispositivos, bien para precaución ó para vía libre; y en la plataforma de la máquina van tres tablillas que ocultan en posición normal las inscripciones de *vía libre, precaución* y *alto*; á cada una de estas tablillas corresponde una bombilla de luz eléctrica del color correspondiente á la señal, (blanca, verde y roja), bombillas que normalmente van apagadas.

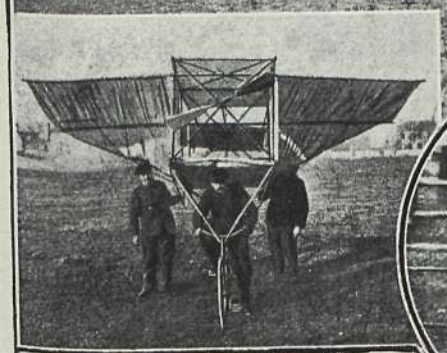
Cuando por virtud de la colocación del tope entre el eje de la vía y el carril de la derecha, en el sentido de la marcha del tren, funcione el dispositivo de alto una cadena accionada por el dispositivo abre la válvula del freno de vacío, y al mismo tiempo que el tren se detiene, una derivación de la misma cadena levanta la trampilla de corredera del cuadro de señales antes citado, deja al descubierto la inscripción de *alto*. y se enciende la bombilla de luz encarnada.

Cuando el tope está colocado para señal de precaución ó de vía libre, la cadena que en el caso de *alto* acciona la válvula del freno, acciona ahora la válvula de la sirena de la locomotora, lo que sirve de aviso al maquinista y al personal de la vía, estaciones, etc.

© Biblioteca Nacional de España

VARIETÉS





La curiosidad humana es grande, y nunca se da por satisfecha.

Nuestros lectores, seguramente, pasarán un rato agradable contemplando estas siete fotografías, pues todas ellas tienen un sello especial de atracción.

Es la primera un escuadrón de elefantes en disponibilidad de desfilar por delante del general inglés gobernador de la India.

«Vanidades humanas» pudiera acertadamente titularse la segunda; en ella, dos negros, más negros que la tinta negra, por ser jefes de una tribu, se «adornan» estrafalariamente en demostración de superioridad. Aún ¡hay clases!, hasta... en las tintas.

Cuando son ya numerosas las víctimas de la aviación usando aparatos relativamente perfeccionados, un atrevido quiere romper las líneas de la vulgaridad elevándose en un biplano montando una bicicleta; se asegura, sin que podamos afirmarlo, que el aviador lleva como aparato indispensable un capazo para que las almas piadosas puedan recoger sus piltrafas.

Cuarto; nuevo sistema de locomoción: trotar á lomos de un avestruz siendo indispensable, por «mor» de la comodidad, hacerlo á la inglesa, salvo los casos de dispepsia, para facilitar las digestiones.

Un nene en un cochecito acompañado de dos leoncillos; los tres van cariñosamente hermanados; cuando el tiempo transcurra, si los leones pueden, se merendarán tranquilamente al hombre, y si éste puede los mandará al otro barrio de un par de balazos; todos los seres tienden á lo mismo, á engullirse los unos á los otros.

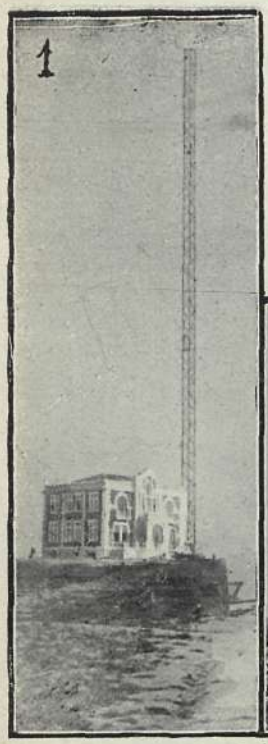
El sexto.. un elefante monstruosamente grande adornado con lujo oriental, y destinado á excursiones de «turistas»...

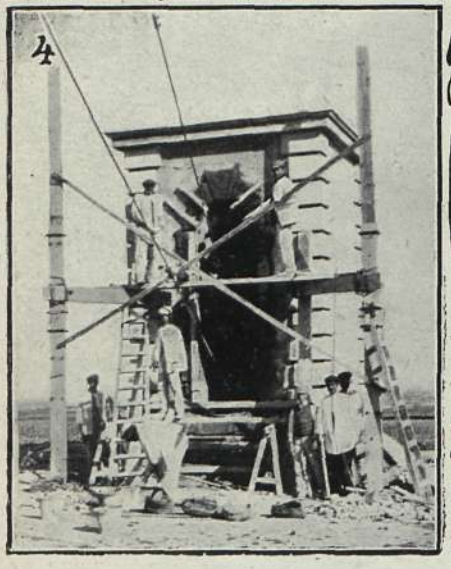
Y, finalmente, un diminuto carricoche tirado por un caimán; ¡no se le van las famosas lágrimas!

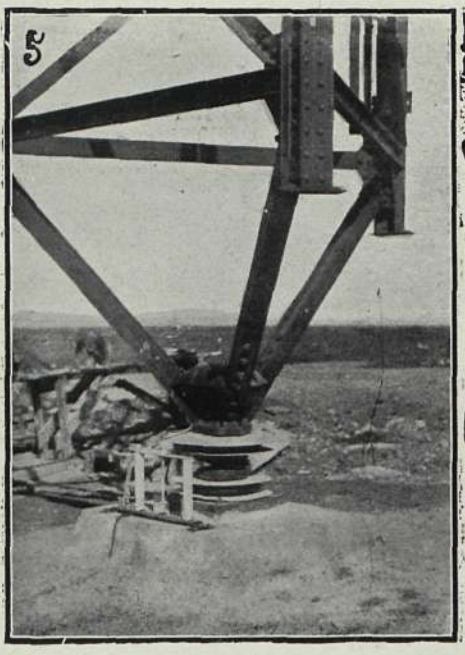
La humanidad es una jaula inmensa de locos, pero los personajes que figuran en este fotograbado deben hallarse en celda de castigo-observación ó no hay justicia en la tierra.

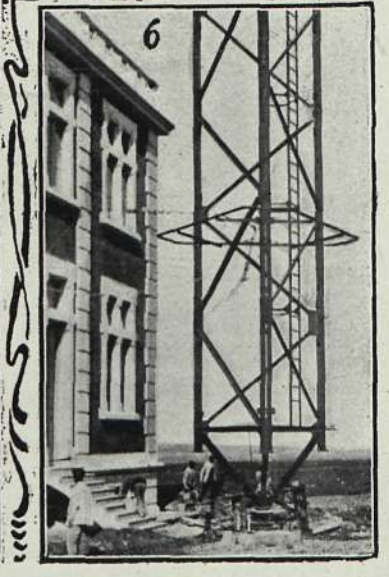
© Biblioteca Nacional de España

ESTACIÓN RADIOTELEGRÁFICA DE CARABANCHEL









1. PABELLÓN DE APARATOS Y TORRE DE ANTENA.—2. VISTA GENERAL.—3. EL CAPITÁN SR. CASTAÑÓN QUE HA DIRIGIDO LAS OBRAS DE INSTALACIÓN DE LA ESTACIÓN RADIOTELEGRÁFICA.—4. UNO DE LOS KIOSCOS DONDE AMARRAN LOS VIENTOS QUE SOSTIENEN LA TORRE ANTENA.—5 Y 6. VISTAS DE LA BASE DE LA ANTENA

En el pasado día 25 se inauguró en Carabanchel Alto, por S. M. el Rey, una de las estaciones más potentes de telegrafía sin hilos de Europa. Unicamente en Alemania hay otra análoga, y debe ser para los españoles timbre de orgullo, porque, á más de indicar que no estamos tan atrasados como por ahí se nos supone, son grandes los servicios que puede prestar en a comunicación inter-europea.

No es cosa de meternos en disquisiciones científicas acerca de la telegrafía sin hilos, porque no es el objeto de esta Revista aburrir á los lectores con términos técnicos. Unicamente á título de curiosidad hablamos de ella y teniendo en cuenta que la transmisión de despachos telegráficos sin necesidad de hilos conductores ha de tener á plazo no muy lejano aplicación ferroviaria.

Seguramente que nuestros lectores habrán oído hablar de experiencias hechas para que los trenes en marcha puedan comunicarse entre sí por me-

© Biblioteca Nacional de España

dio de la telegrafía sin hilos y en evitación de accidentes y choques.

El día que las estaciones telegráficas sin hilos cuesten poco, bien porque se simplifiquen los aparatos ó por cualquier otra causa, ese día, repetimos, seguramente el telégrafo Breguet, que hoy es la desesperación de nuestros factores por lo impertinente, irá camino del Rastro, siendo sustituído por esas ondas invisibles que, á través del espacio, aprisionó Marconi y se hallan sometidas al hombre.

Volviendo á la estación de Carabanchel, sólo diremos que, gracias á ella, podemos comunicarnos en segundos con los más apartados rincones de Europa. El mismo día que fué inaugurada, los ingenieros militares cursaron despachos á los jefes de Estado de Alemania, Francia y Austria.

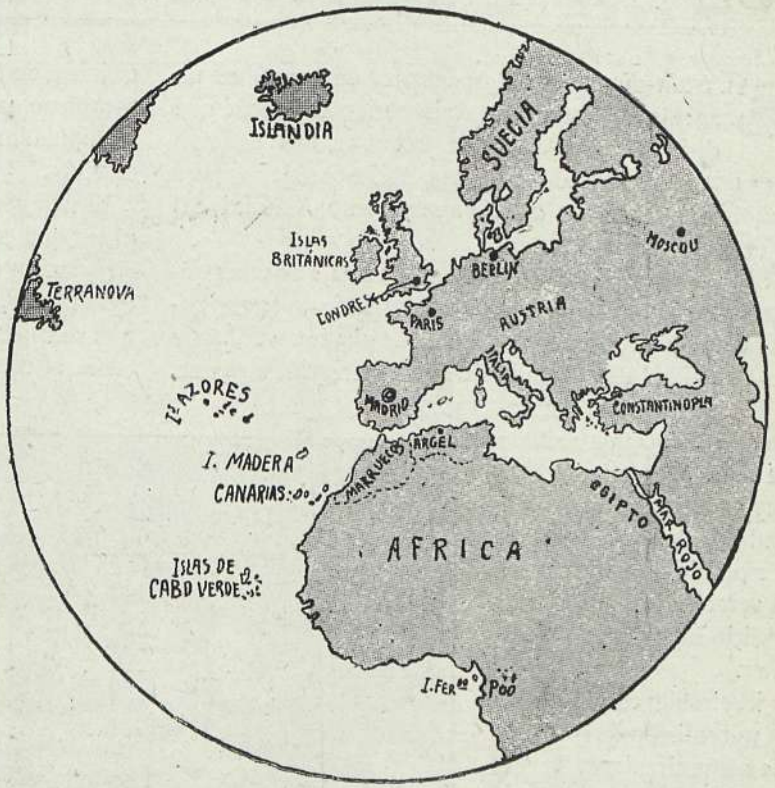
Pocos minutos después se tenía la contestación, sin necesidad de hilos transmisores.

A la derecha tiene el lector el alcance de esta estación, alcance que parece verdaderamente absurdo, pues nada menos que á cuatro mil kilómetros se puede telegrafiar. ¡Más allá de Berlín!

Como detalle curioso, añadiremos que la torrecita por donde se envían y reciben las ondas eléctricas, pesa la friolera de cuarenta mil kilos, y sólo está apoyada en un punto y sostenida por tres vientos como un sencillo poste de telégrafo.

La referida estación está á cargo de nuestros ingenieros militares, que si quisieran podrían preguntarle á un barco anclado en Canarias qué novedades lleva á bordo, y otro que tuviese la desgracia de sufrir averías en Fernando Póo avisar en segundos á Madrid, lo que ocurre. ¡Y luego hablarán de milagros!

Para milagros, los de la ciencia...



Este croquis permite apreciar la importancia de la estación radiotelegráfica de Carabanchel.

Garantizada para que los despachos puedan ser enviados y recibidos á 500 kilómetros más allá de las costas españolas, tiene, sin embargo, un radio de acción de 4.000 kilómetros.

Desde Carabanchel, pues, se puede estar en comunicación radiotelegráfica con cualquier punto de Europa y Africa, de los comprendidos en el círculo de nuestro grabado.

Parece, por consiguiente, un ensueño que las invisibles ondas eléctricas enviadas desde Fernando Póo ó desde Rusia por otras estaciones, al traducirse en Carabanchel, en sonidos cortos ó largos del alfabeto Morse, nos mandan palpitaciones de la vida mundial, pudiendo hacer lo propio nosotros manejando un sencillo manipulador. Si hace veinte años alguien nos hubiese dicho que un barco, cruzando á lo largo de las costas inglesas, podía comunicarse en un segundo con Carabanchel, le habríamos encerrado en el Manicomio de este punto, tomándole por loco.

Duración de la Tierra

Según una Memoria que obra en poder de la Academia de Ciencias de París, la tierra firme ya no durará más que 4.500.000 años. Es una lástima.

El cálculo en que se funda esta predicción toma en cuenta el desgaste ocasionado por los embates del mar, lo que arrastran los ríos y lo que se llevan los vientos, sin contar la acción de los volcanes y de los terremotos.

Con estos datos puede llegarse á la conclusión de que para la fecha indicada habrá sido arrastrada hacia el mar toda la tierra que forma los grandes continentes. Todo lo más quedará alguna que otra cima de las más altas montañas.

Respecto á si el calculista se equivoca ó acierta, el tiempo nos sacará de dudas.

© Biblioteca Nacional de España

EL "TRAIN-DISPATCHER„ Y SU TELÉFONO

El *train-dispatcher* (despachador de trenes) es un agente de estaciones de superior categoría que dirige la circulación de trenes en una estación ó en una sección desde su oficina, curioso sistema para nosotros, aunque en otros países, como América del Norte, no es nuevo.

Sabido es que el teléfono tiene la ventaja de una rapidez y de una flexibilidad en su funcionamiento que no posee el telégrafo, y, además, la de que puede ser utilizado sin necesidad del aprendizaje que el telégrafo requiere.

El *train-dispatcher* tiene á su cargo una sección de línea, y en esta sección hay un circuito telefónico de hilos de cobre que corresponde exactamente á la sección, cuya llave, por decirlo así, posee el *dispatcher.*

El circuito es autónomo; la transmisión de señales y de comunicaciones verbales se hace por el mismo par de hilos, sin estorbarse mutuamente.

La llamada se hace en la forma que se detalla á continuación:

En la oficina del *dispatcher* hay una caja como la que se ve en la parte inferior de nuestro grabado de 30 centímetros de altura, de 45 centímetros de longitud y 8 de fondo, que lleva una hilera de botones llamadores en la cara anterior. Esta caja encierra un aparato de relojería y tres pequeños reveladores acoplados entre sí Cada botón corresponde á una estación determinada, todas las cuales están provistas de una caja que contiene un aparato de relojería, dos reveladores, dos bobinas, una pila seca de cuatro elementos y una sonería que se oye á gran distancia.

Si el *dispatcher* desea llamar á cuatro estaciones, por ejemplo, oprime los cuatro botones correspondientes á aquéllas y un botón de pila colocado en la parte inferior de la caja antes descrita.

Las sonerías de las estaciones á que se llama tintinean ruidosamente hasta que el telefonista contesta.

De este modo el *dispatcher* puede llamar hasta 28 estaciones en treinta segundos. No hay que decir cuánto tiempo se gana respecto á las llamadas de nuestro viejo manipulador telegráfico, que sólo puede llamar á una estación.

El tiempo es precioso para el *dispatcher,* dada la rapidez que exigen sus órdenes, con sistema original de circulación de trenes que se emplea en Norte América. Para hablar, el *dispatcher* dispone de uu transmisor que que se sujeta en la mesa y de un receptor que se apoya en la cabeza. Cada estación está provista de aparatos análogos, de modo que el empleado que se sirve del teléfono tiene las manos libres, como se ve en nuestro fotograbado. El circuito mencionado está reservado exclusivamente al *train-dispatcher* para dirigir el movimiento de los trenes, y sin orden suya no puede ser utilizado para ningún otro servicio.

El *dispatcher* está siempre intercalado en el circuito; las estaciones no, pues no tienen necesidad de llamar á aquel; les basta con descolgar el aparato y decir el nombre de su estación.

Cuando una estación desea comunicar con otra, pide al *dispatcher* que la llame, pues ella no puede hacerlo directamente.

Cuando sufre avería el circuito referido hay otro secundario, de hilo de hierro, que se utiliza mediante orden del *dispatcher.*

Para enviar las órdenes relativas á la circulación de trenes por teléfono rigen las mismas prescripciones y reglamento que si se utilizara el servicio telegráfico.

Para dar una orden el *dispatcher,* después de haber llamado á la estación, transmite la orden igualmente que por telégrafo, y al propio tiempo inscribe la orden en su registro, lo que es una garantía de seguridad. Así cuando ha acabado de transmitir las órdenes las tiene ya escritas y está pronto para escuchar la repetición (colacionamiento) que le transmiten los telegrafistas.

Como queda dicho, el *dispatcher* está constantemente en el circuito.

© Biblioteca Nacional de España

Cuentos de ¡ADELANTE!...

EL TIMBRE DE ALARMA

El tío Pocodura se acerca al ventanillo del despacho de billetes de Zaragoza, llevando unas monumentales alforjas, dos sacos y otros varios bultos que producen la desesperación de los demás viajeros que esperan el momento de sacar *el billete. Un caballero que está delante protesta de que el tío Pocodura le empuje con las alforjas.*)

—¡Eh! buen amigo; á ver si puede usted retirar un poco las alforjas, que me están fastidiando hace un rato.

—¡Miste qui Dios! ¿Conque porque li molestan qui'usté ritiralas?

—¡Naturalmente!

—Pus usted me está molistando hace un ratico con haberse puesto elante de mí y no si mi'ha ocurrido icirle qui se ritire.

(*Se corta el incidente por haber llegado el turno al viajero que discutía con el tío Pocodura. Compra el viajero su billete y penetra en el andén. Mientras, el tío Pocodura se acerca al ventanillo.*)

—Déme usté un billetico pa Mezalocha.

—Querrá usted decir para Muel.

—No, siñor; hi dicho pa Mezalocha.

—Pero si Mezalocha no tiene ferrocarril. El tren no llega más que hasta Muel.

—¡Ricontra! Eso era el año pasau...

—Y este año lo mismo.

—¡Otra qui Dios! ¿Y en un año no han tinido ustés tiempo de hacer un ramalico hasta Mezalocha?

(*Los viajeros que esperan protestan del diálogo, alegando que van á perder el tren.*)

—Bueno, terminemos. ¿Quiere ustcd un billete á Muel ó no?

—¡Si no hay otra cosa!

—¿Qué clase?

—¿Qué qui'usté icir con eso?

—¡Que qué clase quiere usted ocupar en el tren! ¿Primera, segunda ó tercera?

—La qui sea más cómoda.

—¡Ahí va!

—¿Cuánto cuesta este cartoncico?

—Tres pesetas veinticinco céntimos.

—¿Trece riales este cartoncico?

—Es el precio del billete.

—¡Si qui'usté siete riales!

(*Nuevas protestas de los viajeros. Interviene un guardia de Seguridad. El tío Pocodura toma su billete y da para el pago un duro, que el empleado hace sonar.*)

—Este duro es falso.

—¿Y pa qué lo ha hicho usté sonar? ¿No ha visto usté que yo mi hi guardao el billetico sin sonarlo?

(*Al fin se separa el tío Pocodura del ventanillo y se dirige al andén. Al llegar á la puerta, el empleado le pide el billete.*)

—¿Pero qui t'has creído, so morros d'uva, qui yo mi gastao trece rialicos pa date á tí el billetico?

—Caballero; el reglamento me exige que enseñe usted el billete antes de penetrar en el andén.

—¡Si no es más qu'inseñalo!...

(*El empleado saca el taladro y pica el billete del tío Pocodura. Este le da la bofetada más grande que puede darse.*)

© Biblioteca Nacional de España

—¡Socorro! ¡Que me matan!

(*Llegan dos guardias, que detienen al baturro y le preguntan porqué ha maltratado al funcionario de la Compañía.*)

—¿Que por qué li he pegao?... Miste qui gracia... ¿Porqué mi ha estropeao el cartoncico?

(*Explicaciones, excusas, nota del nombre del baturro para el posterior juicio de faltas, exhibición de la cédula y el tío Pocodura penetra en el andén, siempre molestando con sus alforjas y demás bultos.*)

—¿Ande mi coloco?— pregunta al Jefe de estación, enseñándole el billete.

—En este coche de primera clase. Pero pronto, que va á salir el tren.

(*El baturro sube al coche. Con la precipitación se deja olvidados dos bultos en el andén. El tren arranca, y cuando ya lleva recorridos tres kilómetros, se da cuenta el tío Pocodura de su olvido. Fija su vista en el letrerito de «Timbre de alarma» y, rápidamente, tira del resorte después de leer la explicación de su funcionamiento. Poco á poco el tren se detiene. Empleados y viajeros corren al coche en que ha aparecido la señal de alarma, suponiendo un triste accidente. Al llegar al departamento ocupado por el baturro, ven que éste baja intranquilamente del coche y pretende volver á Zaragoza.*).

—¿Qué le ha ocurrido á usted?

—¿Se ha caído algún viajero?

—¿Han pretendido robarle?

(*El baturro mira á todos y despectivamente contesta.*)

—¡Rimoño! Qué les importa á ustés lo que á mí m'ocurre.

(*El interventor en ruta manifiesta al tío Pocodura que es necesario explicar la causa por la que ha hecho detener el tren. De otro modo tendrá que abonar el importe de la multa.*)

—Güeno; ¡si no hay otro rimedio!

—No, señor.

—Pus... porque si m'han olvidao dos bulticos en Zaragoza.

—¿Y para eso ha utilizado usted el timbre?

—Otra qui ti pego. ¿Pus pa qué es el timbrecico?

—Unicamente para los casos de alarma.

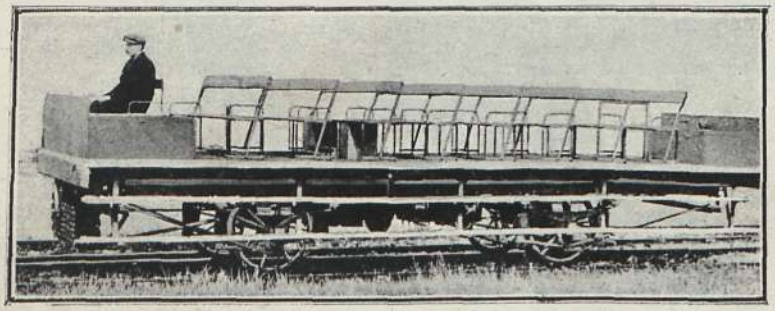
—¿Y li parece á usté que no mi alarmao dejar los bulticos en Zaragoza, sabiendo qui hay tantos rateros en la estación?

Antonio Armenta.

(*Dibujos de Abad.*)

COCHES DE ESENCIA SOBRE CARRILES

Una innovación llamada quizá á producir excelentes resultados en los Caminos de hierro, es la reproducida por el grabado que acompaña á estas líneas. La mayor dificultad con que tropiezan los servicios de urgencia y los especiales para un número reducido de viajeros en pequeños trayectos, es el trastorno consiguiente á la organización de convoyes más ó menos importantes, que implica el empleo de excesivo material con relación á las necesidades apuntadas.



Tal inconveniente ha pretendido subsanarlo una Compañía yankee haciendo construir los coches cuyo modelo reproduce nuestra fotografía. Es un verdadero automóvil de esencia montado sobre los mismos carriles de una línea ordinaria; el chassis lleva un motor de explosión de cinco cilindros, alimentado con petróleo, que le lleva de un pueblo á otro tan rápidamente como pudiera conducirle una locomotora.

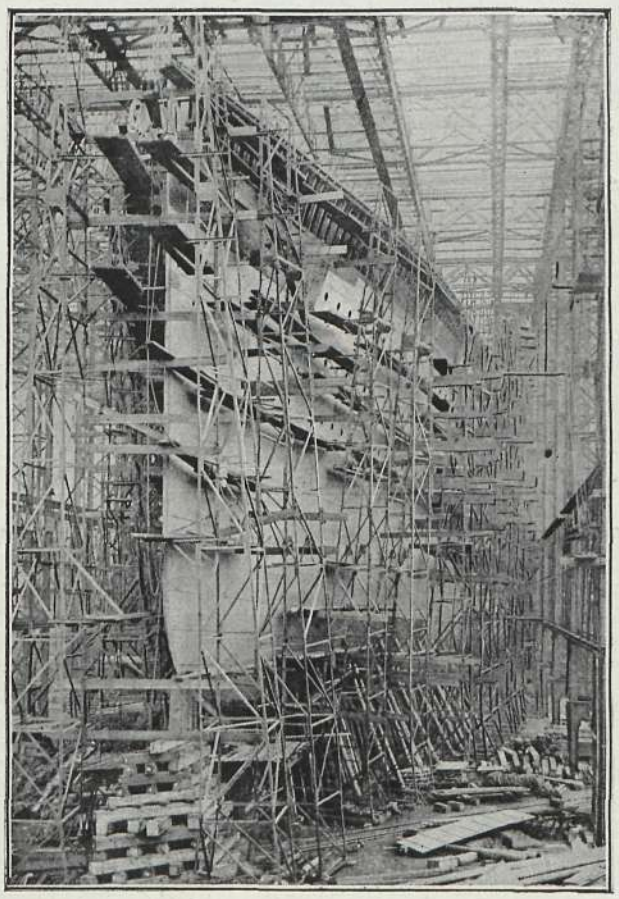
Este coche puede transportar 40 viajeros á velocidades variables desde 30 kilómetros á 65. Dada la pequeña duración de estos viajes, su carrosserie es de lo más elemental que se construye, descansando directamente los asientos sobre la plataforma del vehículo y sin techo alguno que proteja á los viajeros de las inclemencias del sol.

No sabemos si este nuevo modelo llenará cumplidamente los fines que persigue la Compañía; pero resulta innegable que sólo exige el concurso de dos empleados, y evita las pérdidas del tiempo necesario para la composición y descomposición de trenes.

© Biblioteca Nacional de España

Los grandes trasatlánticos

La curiosa fotografía que reproducimos muestra el enorme andamiaje que requiere la construcción de uno de los gigantescos barcos, casi de hierro y acero, que con mayor tolenaje cada día utilizan las Compañías para los viajes trasatlánticos. Desde el año 1830 en que el inglés Jairbairn propuso sustituir la madera por el hierro en los barcos mercantes, se ha ido generalizando de tal manera su uso, que los modernos no se construyen de otro material, consiguiendo ventajas de capacidad, ligereza y velocidad sobre los de madera.



En efecto; un barco de esta clase representa un peso por lo menos de un 40 por 100 de su desplazamiento, por muy bien distribuídos que estén sus materiales, y en cambio, uno de hierro apenas llega á un 30 por 100 de su mismo desplazamiento, cuya diferencia de peso puede utilizarse con gran ventaja para aumentar el cargamento, ya de mercancías ó de provisiones, ó bien para la instalación de máquinas más potentes, y aumentar de este modo la velocidad del mismo.

Por otra parte, siendo la resistencia del hierro en igualdad de espesor, muy superior á la que ofrece la madera, permite reducir el grueso de los costados y de todas las demás piezas que constituyen los refuerzos y distribuciones interiores, proporcionando de este modo más desahogo y capacidad interiores, conservando el mismo desplazamiento exterior.

Son más rígidos que los de madera y están expuestos menos que estos á las deformaciones, especialmente al quebranto ó arco de quilla que experimentan con las fatigas de la navegación, y tienen, en general, un gran número de ventajas que no pueden satisfacer las de madera.

Aparte que de madera sólo nunca hubieran podido construirse gigantes como el *Lusitania*, el *Aquitania*, el *Olimpia* y el que representa nuestro grabado, verdaderos palacios flotantes que, capaces de atravesar en cinco días el Atlántico, pueden transportar en un solo viaje hasta 5.000 personas rodeándolas de toda clase de comodidades, lujo y confort.

EL PRECIO DE UN CONTINENTE

En Génova han sido hallados (si hemos de creer lo que se escribe) documentos auténticos que nos vienen á probar, «*quitándonos de encima un peso muy grande*», que el descubrimiento de América nos costó á los españoles la fabulosa cantidad de ¡36.000 pesetas!

El equipo de la flotilla sumó en total 14.000 pesetas. Los víveres (pan, vino, legumbres, carnes, etc.) costaron seis pesetas por mes y por cabeza.

Los capitanes de las dos carabelas que marcharon á las órdenes de Cristóbal Colón cobraron 900 pesetas por año, y cada marinero fué contratado con el salario mensual de 50 reales.

Al célebre navegante, como jefe de la expedición, le fué asignado un sueldo de 1.600 pesetas anuales.

Cuando regresó Cristóbal Colón recibió 22.000 pesetas, á título de reembolso, por las cantidades que adelantó durante el viaje. Esa suma representa los gastos de ta expedición, que duró desde 3 de Agosto de 1492 á 4 de Marzo de 1493.

Si á las 22.000 pesetas se añade la suma de 14.000, que según hemos dicho, costó el equipo de la flota, resulta que uno de los más grandes descubrimientos de que se enorgullece la Humanidad ha costado 36.000 pesetas.

No puede darse nada más económico.

© Biblioteca Nacional de España

LA CARICATURA EN MARRUECOS

COMERCIANTE ACAUDALADO

UN MENDIGO

UN CONFITERO Y REPOSTERO

LA POLICÍA MARROQUÍ

Es una de las cosas más singulares de este país y que más gracia causa en los naturales. Importada por los europeos, préstase al comentario jocoso, que el moro admite y ríe con gran fruición.

Presentamos hoy á nuestros lectores unas cuantas que seguramente han de agradarles.

Los tipos se prestan á ello; el soldado de la flamante policía marroquí, desgarbado, lleno de colorines y no hecho á tamañas reformas en el vestir; el *marabout* tradicional, de socarrona cara y aire patriarcal, recibiendo las confidencias de los indígenas, que le hacen la vida dulce con sus óbolos y dádivas; el pastelero, que se halla por toda población más ó menos árabe, émulo de nuestros más acreditados en el ramo, y que con su mugre y su tipo sucio, manipula entre el caramelo y la masa; el mendigo venerable, céreo en su cara y achocolatado en su vestimenta; el comerciante feliz, que pasea su abdomen envuelto en el caftan azul, luciendo blancos calcetines y amarillas babuchas...

No es corta la colección; en cada tipo marroquí hay un lado propio para la risa. La gravedad de unos, la furibundidez de otros, la astucia de todos, la fe tan corrupta como la de nuestros gitanos, las exageraciones de su hablar; todo predispone á la observación y al lapiz.

Contemplad ese vendedor de agua, gritando con toda su alma, ¡¡¡Houssulmáa!!!, que secunda á nuestros horchateros ambulantes del Mediodía; fijáos en ese alto funcionario, especie de *vivo político*, que concreta sus obligaciones á pasar las cuentas del rosario y á recibir cuanto le dan ó exige al infeliz indígena que esquilma.

¿Pues y esa mancha blanca? Es una mora que oculta sus bellezas; pero que por entre los pliegues de su manto mira y ve todo lo que le conviene, aunque Alah lo prohiba.

UNA BELLEZA MORA

UN «MARABOUT»

UN ELEVADO FUNCIONARIO

VENDEDOR DE AGUA

© Biblioteca Nacional de España

La decena teatral

Artistas extranjeros en Madrid. — Dos beneficios. — Obras menores.

Cecile Sorel se ha despedido de nosotros, dejando aquí, más el recuerdo de su belleza y distinción, que el de su personalidad artística. No quiere esto decir que la Sorel sea una medianía. Se ve en ella que siente el arte y que tiene momentos de acierto al expresarlo en la escena—lo demostró en «Le demimonde» y en «Sapho»—; pero el repertorio que ha traído no es personal, lo hemos visto en su mayor parte, interpretado por notabilísimas artistas, cuyo recuerdo no ha logrado hacer olvidar, y esto es suficiente, aparte de una enfermedad que le ha aquejado durante su estancia en Madrid, para que sus aptitudes no hayan alcanzado el debido relieve.

Frecuentemente el empresario de la Comedia nos obsequia con «tournées» artísticas, más ó menos desdichadas, de Compañías extranjeras. De las menos afortunadas va á ser, á juzgar por la muestra, la de opereta italiana, que ha debutado en dicho teatro. Se nos presentó con «El conde de Luxemburgo», y el debut fué un triunfo para la compañía de Eslava, que sin pretender ser capaz de cruzar la frontera, ha desempeñado la famosa opereta cien mil veces mejor que los artistas italianos. Las representaciones ulteriores de «La cigarra y la hormiga» y de «Guerra en tiempo de paz», no han servido para desquitarlos del primer descalabro. La compañía de la Comedia está, pues, condenada; veremos si para ella llega la hora de la absolución.

Ferruccio Garaviglia, el insigne trágico italiano, debutará en breve en el teatro de la Princesa. En su repertorio trae «El alcalde de Zalamea» y «La vida es sueño». Si triunfa entre nosotros con estas dos obras, bien puede vanagloriarse de ser un actor de primera fuerza.

*

Joaquina Pino ha celebrado su beneficio en Lara. Noche de satisfacción ha debido de ser ésta para la notable actriz, pues en ella se han puesto de manifiesto, acaso con más intensidad que nunca, las simpatías con que cuenta.

Con motivo del beneficio se estrenó la comedia en dos actos «Del mismo tronco», de D. Enrique Menéndez Pelayo; obra que obtuvo favorable acogida, y que demuestra el buen camino que sigue el autor de «Las noblezas de Don Juan».

Hay en la nueva comedia felices rasgos de observación, firmeza en el trazo de los caracteres, desenvoltura é ingenuidad en el diálogo; cualidades éstas que permiten augurar un lisonjero porvenir dramático al Sr. Menéndez Pelayo.

*

Otro beneficio reciente ha sido el de la distinguida tiple de Apolo señora Lahera, en el cual se estrenó «Sangre y arena», arreglo de la novela del mismo título del Sr. Blasco Ibáñez, hecho por los Sres. Jover y González del Castillo, con música de los maestros Luna y Escobar.

Tiene la obra el defecto de todas las adaptaciones escénicas de obras novelescas. El carácter de los personajes es en la novela labor del análisis; ponerlo de relieve en una síntesis teatral, es empresa, si no imposible, muy difícil. Esto se observa fácilmente en «Sangre y arena», en la cual aparecen desdibujados y sin fuerza alguna los protagonistas, y si la novela no fuera conocida de todos, y ella se encargara de suplir tal deficiencia, ni doña Sol, ni Juan Gallardo, nos convencerían ni poco ni mucho.

Prescindiendo de esta laguna fundamental, hay que elogiar la honrada fidelidad con que está hecho el arreglo y la agradable partitura de los compositores.

*

Pasando á las obras menores, hablaremos, en primer término, de «La tierra del sol» de los señores Perrín y Palacios, que á pesar de su grandioso éxito, no pasa de ser una obra «menor», dada la escasa participación de los autores del libro en el éxito. El maestro Calleja ha suplido esta escasez con una partitura superabundante, y el escenógrafo, el sastre y el dinero de los empresarios han hecho el resto.

Hablemos luego de «Alma bohemia», aceptable zarzuela dramática del Sr. Romeo, con música del maestro San Felipe, acogida con lisonjero éxito; de «¡Qué te quieres apostar!», revista estrenada como la anterior en el teatro Martín, que ha merecido protestas por parte del público; y «Bazar español», otra revista estrenada en Novedades, con un resultado semejante á la anterior.

F. N.

La viuda de Durango y la Compañía del Norte

Nuevamente dedicamos desde estas columnas un elogio sincero al Director de la Compañía del Norte, don Félix Boix, y al Comité ejecutivo de la mencionada Compañía, formado por los Sres. D. Antonio Borregón, D. José A. de Ibarra, D. Estanislao de Urquijo y D. Federico Rivero.

El día 22 del mes de Abril, el referido Comité aprobó, á propuesta del Sr. Boix, la concesión de 8.000 pesetas á doña Rosa Gamo é Ibars, viuda del infortunado Maquinista don Manuel Durango y Buil, que encontró la muerte en el descarrilamiento del tren 260, ocurrido, como recordarán nuestros lectores, el 27 de Marzo último, entre las estaciones de Viladecaballs y Olesa.

El Sr. Durango tenía veintiocho años de edad y había ingresado en la Compañía, en concepto de obrero, en Marzo de 1901, perteneciendo á la plantilla desde 1.° de Abril de 1905.

No se hallaba, por tanto, en condiciones reglamentarias de retiro ni de poder legar pensión. Sólo correspondía á su viuda una indemnización de dos anualidades y el socorro de dos mensualidades por la Caja de Previsión; en junto, 3.427'82 pesetas.

El Director de la Compañía, teniendo en cuenta la mala situación en que quedan la viuda de Durango y sus dos hijos, de cuatro y dos años de edad, respectivamente, ha aumentado hasta 8.000 pesetas el socorro.

Somos parcos en el elogio como en la censura, y somos justos, ante todo, y un tributo á la justicia es hacer constar este rasgo para que el personal de las Compañías lo conozca.

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.

© Biblioteca Nacional de España

LEGISLACIÓN FERROVIARIA

Ley de alcoholes

(Continuación).

4.° *Forma de las guías, vendís y conduces.*—Las «guías» serán de color blanco, duplicadas, talonarias, ajustadas al modelo núm. 24 y deberán expresar con toda claridad la clase del producto cuya circulación autoricen y su graduación, y si aquel tiene pagado ó garantido el impuesto.

En las de aguardientes y alcoholes neutros se consignará, además, la numeración de las etiquetas colocadas á los envases.

Si se tratase de productos químicos, perfumería, barnices, medicamentos ú otros productos que contengan alcohol y vayan destinados á la exportación, se expresará la clase y cantidad del género y la parte proporcional en litro que represente el alcohol.

Los «vendís», modelo núm. 25, «grís», y modelos números 26 y 27, «blancos», contendrán las mismas indicaciones que las guías, excepto la del pago del impuesto.

En ambos documentos se consignará siempre el domicilio del destinatario.

Los «conduces» modelo núm. 21 serán blancos y en ellos el exportador, bajo su responsabilidad, declarará el número de bultos, su clase, marcas y numeración, peso bruto, número de litros y clase del vino y punto de destino de la expedición.

Sólo podrán expedir guías para la circulación de alcoholes:

Las Aduanas y Administraciones de Hacienda.

Los interventores en las fábricas intervenidas.

Los fabricantes ó rectificadores de alcoholes ó aguardientes neutros ó desnaturalizados, y los fabricantes de aguardientes compuestos y licores, cuando hayan sido habilitados al efecto.

Sólo podrán expedir «vendís» los almacenistas que tengan cuenta corriente con la Administración.

Las guías y los vendís se autorizarán precisamente por los fabricantes ó almacenistas facultados para expedirlos ó por personas que les representen ó sustituyan con poder bastante para ello.

Las Administraciones de Aduanas por las que se importen alcoholes y aguardientes expedirán la guía para el transporte de los mismos hasta el punto de su destino, haciendo constar el número de la declaración con que se hizo el despacho y la cantidad pagada por las rentas de Aduanas y del Alcohol.

5.° *Visado de las guías y vendís.*—Las «guías» se visarán por los Administradores de la renta ó por los interventores de las fábricas, cuando estos funcionarios sean los que las expidan. Las expedidas por los industriales, debidamente autorizados para ello, se presentarán al visado de los interventores, si las fábricas estuviesen en régimen de intervención; de hallarse en régimen de inspección las visarán los mismos fabricantes.

Los «vendís» que expidan los almacenistas no estarán sujetos al visado.

6.° *Casos de nulidad de las guías y vendís.*—Serán nulas y de ningún valor las guías y los vendís cuyo plazo haya caducado; aquellas cuyo contenido no concuerde con la mercancía á que se refieren; las que carezcan de alguno de los datos esenciales para la comprobación del producto; las en que se haya omitido la firma del expedidor ó el requisito del visado y las que estén enmendadas, adicionadas ó entrerrenglonadas, sin estar salvados estos defectos por el expedidor al firmar el documento. También serán nulos estos documentos cuando de la comprobación de los productos que comprendan resulten diferencias en «volumen» superiores al 10 por 100.

CLEMENTE MUÑOZ

(Continuará).

Ferrocarril de adherencia

Una vía de tres carriles

Hace largo tiempo existía el proyecto de establecer un ferrocarril entre Clermont-Ferrand y Puy de Dôme (Francia), pero hasta hace poco se había tropezado con dificultades técnicas que parecían invencibles.

Con motivo de la diferencia de altura entre los dos puntos extremos de la línea (945 metros), y á causa de la naturaleza del suelo no se pensó en construir un ferrocarril ordinario, de cremallera ni funicular. Con el primer sistema no se obtenía una adherencia suficiente, y con los otros dos, los gastos de construcción y conservación, especialmente en la parte más escarpada de la montaña, hubieran sido considerables.

El Puy-de-Dôme es un monte de origen volcánico, y la mayor parte del terreno es poco consistente, sobre todo en la época del deshielo.

Además, el viento es allí tan violento que con frecuencia alcanza á la velocidad de 113 kilómetros por hora.

En razón de tales dificultades, el concesionario de la línea decidióse á utilizar la tracción á vapor, mediante locomotoras cuya adherencia se aumenta por la acción de ruedas horizontales, que actúan sobre un carril central por ambos lados de éste, sistema que se había puesto en práctica en un tranvía eléctrico continuo en 1904.

Realmente no es nueva la idea de aumentar la adherencia utilizando la presión de ruedas horizontales contra un carril, pues nació aquella idea en Inglaterra, donde se aplicó por primera vez en 1863.

El empleo del rail central permite subir sin dificultades rampas de 118 milímetros por metro, que existen en la línea del Puy-de-Dôme, y también servirse de curvas de poco radio, evitándose además descarrilamientos, imposibles con este sistema.

Por otra parte, no hay ningún inconveniente en que el rail central se interrumpa en aquellos puntos en que estorbaría, tales como en las agujas y en los pasos á nivel, pues bien las ruedas de delante ó las de atrás, siempre actúan algunas sobre el carril central.

El precio de construcción de la línea oscila entre 8'20 y 9'55 francos por metro, mucho más económico que el del ferrocarril de cremallera, que cuesta de 30 á 41 francos por metro.

En la línea que nos ocupa, el carril central sólo se emplea en las rampas superiores, á 59 milímetros por metro,; es decir, en un poco más de la mitad de la línea, principalmente en los cinco kilómetros últimos, donde el declive es constantemente de 118 milímetros por metro.

El ancho de la vía es de un metro. Los dos carriles exteriores, de acero, son de 25 kilos por metro; el carril central va montado en el eje de la vía sobre soportes sólidamente atornillados á las traviesas, y su parte superior está á 178 milímetros más altos que los dos carriles laterales.

El material móvil se compone de cinco máquinas-ténders, doce coches y un furgón para equipajes.

Las locomotoras tienen seis ruedas acopladas, de 900 centímetros de diámetro, y cuatro ruedas horizontales de 820 centímetros de diámetro.

La presión que ejercen estas cuatro ruedas sobre el carril central puede variar, de 0 á 50 tonela-

© Biblioteca Nacional de España

das. El peso de la locomotora es de 23 toneladas, y el de los aparatos accesorios, 5.

La locomotora se engancha siempre á la cabeza del tren, chimenea adelante al subir, y hacia atrás al descender.

El tren dispone de un freno contínuo de aire comprimido en la máquina, donde está el compresor de aire que alimenta la cañería general del freno, como también el cilindro que acciona las ruedas horizontales.

El aparato que regula automáticamente la presión del aire en el cilindro, y, por consecuencia, de las ruedas horizontales contra el carril central, se compone de una caja en que funciona una válvula, provista de un contrapeso; cuando la locomotora toma cierta inclinación, como consecuencia del declive de la vía, el contrapeso provoca la apertura de la válvula, que admite aire comprimido en cantidad proporcional á la inclinación de la vía.

La válvula está dispuesta de modo que admite mayor cantidad de aire, en caso de fuga del aire comprimido, ó de cualquier otra avería que haga bajar la presión en el cilindro.

El frenaje de este tren está asegurado: por un freno de mano, aplicado á las ruedas verticales; por el freno contínuo de que ya nemos hablado, que actúa sobre las ruedas horizontales y verticales de un freno de patines (sobre el carril central) y por un aparato de contravapor.

Los coches cerrados son del tipo ordinario; pueden admitir cuarenta viajeros, de los cuales diez deben ir de pie. Los coches abiertos que circulan en el buen tiempo, llevan cuarenta asientos, y son semejantes á los de los tranvías urbanos, aparte del freno

Cada coche está provisto de un bogie, y aplicado á éste, un par de ruedas horizontales, que son utilizadas únicamente como frenaje. Estas ruedas se mantienen, mediante resortes, contra el carril, constituyendo así una salvaguardia contra los descarrilamientos, á que están expuestos estos trenes en el Puy-de-Dôme, donde el viento es á veces bastante fuerte para volcar un coche ordinario de ferrocarril.

La velocidad de estos trenes es de 20 kilómetros por hora, aproximadamente.

SERVICIOS DE VIAJEROS

El día 11 de Mayo tendrá lugar la circulación de los trenes especiales J. G. núm. 2, entre Barcelona y Manresa é I. U. núm. 1 entre Manresa y Barcelona con arreglo á los siguientes itinerarios:

Tren J G núm. 2.

Viajeros entre Barcelona y Monistrol.—Material vacío entre Monistrol y Manresa.

ESTACIONES	HORAS DE llegd.ª	pard.ª	salida
Barcelona	»	»	9. »
San Andrés	»	»	9.11
Moncada	9.17	1	9.18
Moncada	»	»	9.20
Sardañola	»	»	9.25
R.ª de Sabadell	»	»	9.36
Sabadell	»	»	9.39
Tarrasa	9.54	5	9.59
Viladecaballs	»	»	10. 7
Olesa	»	»	10.12
Kilómetro 322, 100	»	»	10.16
Vacarisas	»	»	10.20
Monistrol	10.27	16	10.43
San Vicente	10.51	2	10.53
Kilóm.º 303, 669	»	»	11. 6
Manresa	11. 8	»	»

Tren I U núm. 1

Material vacío entre Manresa y Monistrol.—Viajeros entre Monistrol y Barcelona.

ESTACIONES	HORAS DE llegd.ª	pard.ª	salida
Manresa	»	»	17.15
Kilóm.º 302, 669	»	»	17.17
San Vicente	17.30	2	17.32
Monistrol	17.41	15	17.56
Vacarisas	»	»	18. 5
Kilómetro 322, 100	»	»	18.10
Olesa	18.15	1	18.16
Viladecaballs	»	»	18.22
Tarrasa	18.30	3	18.33
Sabadell	»	»	18.44
R.ª Sabadell	»	»	18.46
Sardañola	»	»	18.54
Moncada	»	»	18.59
Moncada	19. 2	1	19. 3
San Andrés	»	»	19. 9
Barcelona	19.20	»	»

INFORMACIONES

Dividendos á repartir

Las noticias recogidas en los círculos financieros parecen confirmar la versión que en una de sus crónicas anteriores dimos respecto de los dividendos que han de repartir este año las Compañías del Norte y de de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

Parece, pues, natural confiar en que el Norte aprobará en su próxima Junta general de accionistas el reparto de un dividendo de 19 pesetas, con impuestos, y Alicante de 20 pesetas, neto.

Los económicos de Asturias

A 60.762 francos se eleva el beneficio de explotación obtenido en 1910 por los ferrocarriles económicos de Asturias, habiendo sido en 1909, de 53.122 francos.

Esta Compañía tiene en proyecto la construcción de una línea de Flassá á Gerona, empalmando hasta Bañolas, por Puente Mayor.

Mediante este proyecto se enlazará directamente el puerto de Palamós con Gerona y sus contornos.

El ferrocarril de la Sierra de Cartagena

En comparación con los beneficios obtenidos por la anterior Compañía, existe el contraste del ferrocarril de la Sierra de Cartagena.

Las pérdidas de esta Sociedad han sido de 23.175 francos, que, unidos á los 28.516 de pérdida en el año 1909, suman un total de 51.691, ó sea el 4'05 por 100 de su capital.

Parece ser que una Compañía belga se propone realizar en Galicia la construcción de una extensa red de ferrocarriles, entre las que se cuenta el estratégico de Orense á Chaves, que, partiendo de la estación de las Caldas y pasando por Allariz, Ginzo y Verín, enlazará con la playa portuguesa de Chaves.

: 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 á los fotógrafos y aficionados CINCO PESETAS por cada original fotográfico que nos envíen y se publique, teniendo en cuenta que, á 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 envíen.

© Biblioteca Nacional de España

DE LA VÍA

A beneficio de la viuda é hijos del desgraciado obrero D. Hermenegildo García, que falleció en Barruelo á consecuencia de un golpe sufrido entre dos vagones, se ha celebrado una velada en el lindo teatrito instalado en el piso superior de las oficinas de las minas, organizada por los individuos que componen el cuadro dramático que actúa en el mencionado teatro.

Representáronse las obras «Juego de prendas» y «El asistente del coronel», en las que se distinguieron notablemente las señoritas Castelo, Navamanuel, Lanero, González y Abad, y los Sres. Pastor, Castelo, Lavilla, Benito, Prieto, Loza, Lanero y Mediavilla.

En el intermedio de dichas obras la señorita V. Navamanuel recitó el monólogo dramático «La mejor venganza», revelándose como gran actriz, á la que esperan grandes triunfos en la escena.

Todos oyeron frecuentes aplausos, y lo que es mejor, tuvieron la satisfacción de cooperar á remediar en algo la triste situación de tan desventurada familia.

Nosotros felicitamos, de todo corazón, tanto á estas personas como á todas cuantas contribuyeron á enjugar las lágrimas de aquellos huérfanos, á quienes el fantasma de la miseria amenaza gravemente, sin olvidar las facilidades que dió para la organización del espectáculo el señor ingeniero Director, á quien desde aquí enviamos, como á los demás, el testimonio de nuestra gratitud.

⁂

Los vecinos del barrio del Castillo, de Zaragoza, constituídos en Junta de defensa, han visitado al alcalde y al gobernador civil de dicha capital, para rogarles que activen la realización de las reformas del paso á nivel, haciendo entender á dichas autoridades que desean celebrar una manifestación pública para obtener dicha mejora.

El gobernador y el alcalde, aprovechando la circunstancia de pasar por Zaragoza el Director de la Compañía, Sr. Maristany, le interesaron en el asunto, habiéndoles contestado éste que las obras comenzarán tan pronto como Guerra autorice el desvío de la carretera.

⁂

En la línea férrea del Norte, junto á la entrada del túnel de Vacarisas (Tarrasa), ha ocurrido un desprendimiento de tierras, quedando la línea interrumpida, teniendo necesidad de hacer transbordo los viajeros.

Afortunadamente, no han ocurrido desgracias.

⁂

Se ha reunido en Soria la Junta encargada de gestionar que sea un hecho los proyectos de ferrocarriles estratégicos de Burgos, Soria, Calatayud y prolongación del de Soria á Castejón.

A la reunión asistió el conde de Pinofiel, el cual dió cuenta de un telegrama del subsecretario de la Presidencia, que manifiesta la excelente disposición en que se encuentra el Gobierno para llevar á la práctica la prolongación del ferrocarril de Soria á Castejón; pero para nada se hace mención en dicho despacho de los propósitos que le animan acerca de los otros proyectados ferrocarriles.

En su consecuencia, se acordó que saliera, sin pérdida de momento, para Madrid una Comisión, de la que formarán parte representantes de Soria y Navarra, para hacer gestiones hasta obtener la solución deseada, y que ésta permanezca en Madrid hasta el resultado definitivo, pues se trata de un asunto que puede ser de vida ó muerte para dichas provincias.

⁂

Recibimos en esta Redacción muchas quejas acerca de la supresión de la parada que hasta hace poco tiempo venía verificando en la estación de Pedro Martínez-Cardela, de la Compañía del Sur de España, el tren expreso que pasa ahora por dicho punto sin detenerse, causando con ello gran perjuicio á numerosos pueblos.

Creemos firmemente en la razón que asiste á nuestros comunicantes, pues entendemos no existe motivo alguno para que durante el transcurso de veinticuatro horas no pase por el mencionado punto más que un solo tren de viajeros, máxime cuando se trata de una estación que hace este servicio para cuatro ó seis pueblos de mucha importancia é infinidad de cortijos que se sirven de la misma.

Esperamos, pues, que la Compañía atienda las justísimas quejas de los interesados, en la seguridad de que, á la par que beneficia sus intereses, hará un gran beneficio á los pueblos que comunican con la referida estación de Pedro Martínez.

INGRESOS EN FERROCARRILES

HASTA LA 3.ª DECENA DE MARZO DE 1911

	Ingresos en 1910	Ingresos en 1911	Diferencia en 1911
Norte.....	30.776.555'94	30.357 055'92	+ 202.499'98
Alicante..	26.861.319'50	27.025.854'24	+ 164.534'74
Andaluces.....	5.687.935'32	5.197.315'09	— 490.620'23
M. C. P. y O. de E.	1.907.555'83	2.056.376'24	+ 148.820.41
Ctral Arg.	737.034'49	708.997'80	— 28.036.69
Md. á Sal.ª	309.376'14	281.865'68	— 27.510.46

La Sociedad valenciana de tranvías

Ha celebrado Junta general la Sociedad de este nombre, á la que han asistido 124 accionistas, representando 11.000 acciones. Después de haberse dado lectura a una extensa Memoria, se presentó una proposición de la Compañía general de Tranvías Eléctricos, en la que propone á la Valenciana de Tranvías hacerse cargo de todas sus líneas, material, terrenos, edificios y cuanto tenga en propiedad, y aquélla, en cambio, retirará todas las obligaciones de la Valenciana, pagará el 4 por 100 limpio sobre el valor nominal de las acciones, y las irá amortizando por partidas, á un tanto por ciento á la baja ó á 300 pesetas por acción.

La citada Compañía General convertirá en eléctrico el tranvía de sangre de Valencia á Godella é introducirá mejoras en la red de los ferrocarriles económicos de Liria, Bétera, Kafelbuñol y Puerto, entre ellas, el establecimiento de una estación en el poblado de Benimaclet.

Informaremos á nuestros lectores de la resolución que adopte la Compañía Valenciana al estudiar la proposición antedicha.

Nos permitimos advertir á todas las personas que nos distinguen con su colaboración, que no devolvemos los originales, aunque no se publiquen.

© Biblioteca Nacional de España

MOVIMIENTO DE PERSONAL

Compañía del Norte

Han sido trasladados :

D. José Jové, Subcapataz, de Lérida á Medina.

D. Gonzalo Montes, Factor, de León á Medina.

D. Orentino González, ídem, de Nules á Valencia.

D. Juan Blasco, ídem, de Valencia á Nules.

D. Manuel Suárez, Mozo, de Bilbao á Barcelona.

D. Emilio Rodríguez, ídem, de Valladolid á Medina.

D. Edmundo Puebla, Factor, de Venta de Baños á Frómista.

D. Angel Arránz, ídem, de Vich á Tudela.

D. Luis Ortíz, Vigilante de Barcelona á Factor de Vich.

D. Fermín Eguí, Factor de Barcelona á Interventor.

Han sido ascendidos :

D. Antonio Zumárraga, Subjefe de Sección á Arquitecto del servicio de vía y obras.

D. Segundo Nadal, Factor, de Tudela á Vich.

D. Fernando Oliveros, ídem, de Medina á Valladolid.

D. Marcelino Garrido, ídem, de Palencia á Venta de Baños.

D. Ignacio Ferrando, Factor, de Binéfar á Lérida.

D. Alejandro Paniagua, ídem, de Manresa á Barcelona.

D. Bernardo Fanjul, Meritorio, de Jaca á Manresa.

D. Ambrosio Temiño, Conductor de tercera á ídem de segunda.

D. Cirilo Alonso, Guardafreno de segunda, á ídem de primera.

D. Eulogio del Cerro, Interventor en Santander.

D. Juan Monjas, ídem en León.

D. Bonifacio Salgado, ídem en Monforte.

D. Ricardo Campi, ídem en Miranda.

D. Antonio Martín, ídem en Barcelona.

D. Manuel Marugán, ídem en ídem.

D. Ricardo Iglesias, á Subcontramaestre de talleres de Valladolid.

D. Marcelo Lavergne, á Contramaestre ídem íd.

D. Mario Viani, Agente agregado, á Subinspector material móvil Madrid.

De Maquinistas de segunda clase á ídem de primera, los señores siguientes :

D. Ramiro Ladrón, D. Juan Gali, don Tomás Razquin y D. Luis Carbonell

De Maquinistas de tercera á ídem de segunda :

D. Prudencio San Juan, D. Eloy Toboso, D. Felipe García y D. Pedro Saucés.

De Maquinistas de cuarta á ídem de tercera :

D. Mariano Olea, D. Conrado Cueto, don Juan V. Gomara y D. Vicente Guinea.

De Fogoneros de primera clase á Maquinistas de cuarta :

D. Tomás Vázquez, D. Lorenzo Araico, D. Nicolás Velloso y Vicente Miguel Martín

De Fogoneros de segunda á ídem de primera :

D. Valeriano Berros, D. Joaquín Alda, D. Antonio Pujol, D. Manuel Gómez, don Toribio Velasco y D. Ramón Solé.

De Fogoneros de tercera á ídem de segunda :

D. Valentín Llobet, D. Gregorio Martínez, D. Donato Quintana, D. Antonio Perea y D. Mariano Maeso.

El libro de oro de los Caminos de hierro

La Crónica de los Caminos de Hierro, órgano político y profesional de los agentes de ferrocarriles de Francia, publica en todos sus números una sección titulada «Le livre d'or des Chemins de fer».

En esta sección aparecen los nombres de los empleados y obreros de ferrocarriles que han sido agraciados con condecoraciones, tales como las rosetas y palmas académicas, que siguen en importancia á las distintas categorías de la Legión de Honor.

Así se ve en cada número una serie de veinte ó más nombres de empleados á quienes se han otorgado los títulos de oficiales de la Academia y de oficiales de Instrucción, dos categorías de la citada condecoración de las Palmas Académicas.

De esta manera premia el Gobierno francés los méritos, la constancia y el trabajo de los empleados de ferrocarriles de aquel país.

Para lo que pudiéramos llamar *vida natural* del empleado, no resuelve nada este género de recompensas, puesto que los empleados, en general, necesitan otras cosas más importantes y urgentes que el poder lucir en el ojal de la solapa una cinta morada.

Pero no sólo de pan vive el hombre, y en España, un país donde lucen cruces muchos que debieran estar pendientes de otras mayores, no tienen los Gobiernos un solo recuerdo para este sufrido personal de ferrocarriles, que tantas veces ve aumentado su constante trabajo con circulaciones oficiales de ministros, directores generales, etc., etc.

Hay en nuestro país cuatro condecoraciones, Carlos III, Isabel la Católica, Alfonso XII y Mérito Agrícola, absolutamente civiles. Sin temor á equivocarnos, podemos decir que no hay un solo empleado de ferrocarriles que posea una de estas condecoraciones.

¿Para qué sirven éstas? ¿Para que los Gobiernos recompensen méritos? Pues mal cumplen con este precepto cuando no han tenido tiempo de volver un poco la vista á este sufrido, honrado y laborioso personal, que no tiene nunca una sola muestra de afecto ó de consideración, cuando no de gratitud.

Bien es verdad que se le promete todo, lo divino y lo humano, para no cumplirlo después. Esa es una táctica que tiene sus quiebras. Y si no, al tiempo.

LOS FERROCARRILES MANDCHURES

El desarrollo de su red de ferrocarriles facilitará grandemente, sin duda alguna, el progreso de la Manchuria, siendo la mas importante la del Sur Mandchuriano, con su línea principal Changchum-Dalny, con doble vía entre esta última población y Monkden.

El ramal de Newchwang, está terminado hasta las inmediaciones de la población mencionada. El ramal á las minas de Fushun ha sido enlazado con la línea principal en Suchiatun.

Circulan trenes rápidos trimestrales entre Dalny y Changchun, dotados de grandes comodidades, con coches-camas y restaurant, con material procedente de los Estados Unidos, que ha sido montado en Dalny.

En el ferrocarril Norte-Chino circulan también dos trénes directos bisemanales, cuyo material ha sido construído en talleres chinos.

Han empezado ya los trabajos de la línea Kirin Changchan, que se cree estarán concluídos en el año actual. Mide este ferrocarril 78 millas, aun cuando ha de prolongarse, según proyectos, por Kirin y Omoro, hasta el distrito de Chien-Tao y los ríos del Tumen Lá, con un ramal al puerto de Hungchun.

Por exceso de original tenemos que retirar de este número la sección de "Brochazos„ y el folletín "Odios de raza„.

© Biblioteca Nacional de España

Obras en las líneas

Aprobado por el ministerio de Fomento, previo informe favorable de la División de Ferrocarriles, el proyecto de reforma de la estación de los Andaluces en Granada, han comenzado las obras, de las que es contratista el inteligente y conocido maestro D. José Beltrán Pareja, cuyo nombre es una garantía de que serán bien ejecutadas.

La parte baja del actual edificio, que hoy ocupan casi en su totalidad las viviendas de los empleados, se habilitará toda ella para el servicio público.

En el centro se abrirá un amplio vestíbulo, comprendiendo los pasillos y la sala en que hoy se hallan instalados los despachos de billetes y el mostrador de equipajes.

Se desmontará el maderamen de todas las puertas y ventanas del edificio, sustituyéndolo por otro más moderno y en armonía con la nueva decoración con que aquél será adornado.

Todas las solerías se pondrán de mosaico de cemento. Se ampliarán, decorarán y serán dotados de nuevo mobiliario los salones de espera.

Se habilitarán adecuados locales para almacenes y despacho de mercancías de gran velocidad y para el servicio sanitario.

Tanto el interior como el exterior del edificio, será decorado con elegancia.

*

Se ha dado principio en Venta de Baños á la renovación de la vía descendente, obra que se ha de continuar hasta Valladolid, empleándose, por primera vez en España, el sistema eléctrico de asiento, utilizándose máquinas con electromotores, para las diversas operaciones.

*

En Palencia van á hacerse grandes reformas, para las que se ha concedido ya un crédito de 300.000 pesetas. Se hará un nuevo piso á la estación, con reforma completa de esta, ándenes y marquesinas nuevas, un paso inferior de andén á andén, como el que se construye en Madrid, ampliándose también vías y servicios, así como un nuevo cuarto de agentes de trenes, que se hará con arreglo á los últimos adelantos, y capaz para cuarenta camas aisladas, con comedor y cocina.

*

También en la estación de Venta de Baños van á hacerse reformas muy importantes, tanto, que puede decirse que va á hacerse de nuevo la estación; marquesinas, andenes, paso inferior para comunicación de éstos, y uno superior, de cemento armado, sobre las vías de mercancías, para salida de viajeros al exterior.

Las salas de espera, fonda y dependencias, serán modernas y con todo el confort deseado.

*

Se han concedido los créditos necesarios por el Consejo de Administración de la Compañía del Norte, á fin de reforzar el puente Riba, situado en el kilómetro 66/312 de la línea de Lérida á Reus y Tarragona, y para ejecutar las obras de prolongación de vías en la estación de Rábade.

*

En breve comenzarán las obras de la doble vía en el trozo tercero, comprendido entre los kilómetros 319/602 y 324/880 de la línea de Zaragoza á Barcelona (Norte).

Datos históricos sobre el desarrollo de los ferrocarriles japoneses

El primer programa relativo al establecimiento de ferrocarriles en el Japón data de 1867.

Este programa, estudiado por el Sr. Ogasawara Iki, había de ser ejecutado con la ayuda de los Estados Unidos de América; pero la guerra de restauración interrumpió las negociaciones entabladas al efecto.

Poco después de aquella restauración el Gobierno preparó un nuevo proyecto de construcción de ferrocarriles, para establecer los cuales trabajaron el conde Okuma y el marqués Ito, subsecretarios entonces de Estado y de Hacienda, respectivamente.

La dificultad consistía en conseguir el capital necesario para la empresa, porque á la sazón el Estado japonés se encontraba pobre; y reconocieron que el único medio de llevar á cabo el proyecto era mediante préstamos de países extranjeros.

En consecuencia, negociaron un empréstito con Mister Ley, banquero inglés, que se comprometió á suministrar un millón de libras esterlinas, á 9 por 100 de interés.

Estas condiciones fueron aceptadas por el Gobierno; pero con ello se provocó una oposición seria y una agitación nacional.

No obstante, en 19 de Marzo de 1870 se creó la primera, «Office des Chemins de fer», y la construcción, confiada á ingenieros ingleses, comenzó pronto en cada extremidad de la primera línea, que fué la de Tokio á Yokohama.

Tal es el principio de la primera fase de la historia de estos ferrocarriles, fase que llega hasta 1886, y durante la cual la construcción fué continuada á la vez por el Estado y por una Compañía particular.

El 7 de mayo de 1872 circuló el primer tren entre Tokio y Yokohama. En 1877 la línea de Osaka á Kioto fué abierta á la explotación. A fin de 1880 se hallaban abiertos al tráfico unos 92 kilómetros. En 1881 se constituyó la «Compañía del Ferrocarril Nipón», primera empresa ferroviaria de ferrocariles en el Japón. Hacia mediados de 1884, la Compañía poseía 100 kilómetros de línea.

A partir de 1886 se abre un pedíodo de quince años, que constituye la segunda fase de la construcción de estos ferrocarriles. La característica de este período fué principalmente el desarrollo de las redes particulares.

En 1888 y 89 se constituyeron las Compañías de «Sauyo Railway» y «Kiou Siou Railway».

El progreso en la construcción se fué acentuando de tal modo, que sólo en el año de 1897, memorable en la historia de los ferrocarriles japoneses, fueron abiertos á la explotación 750 kilómetros de línea, tanto del Estado como de particulares, y á fin de 1898 poseía el Japón 5.500 kilómetros de ferrocarriles, de los cuales eran explotados por el Estado 1.235 kilómetros, y el resto por 42 Compañías particulares.

En el año 1899 comienza la tercera fase de la historia de los caminos de hierro japoneses.

Las Compañías particulares creadas á partir de esta fecha son poco numerosas; lo que sí ocurrieron fué fusiones de redes pequeñas.

En 1906 intervino una ley de reversión de las principales Compañías particulares, por lo que en esta época el Estado contó ya con 2.400 kilómetros y las Empresas con 5.260 kilómetros.

En el curso de 1906 la red de ferrocarriles japoneses alcanzó á kilómetros 8.000, hecho económico de

© Biblioteca Nacional de España

importancia que se celebró el 20 de Mayo con gran pompa en Nagoya, centro geográfico del Imperio japonés.

Recientemente se ha terminado la línea principal media del Imperio. Ahora, Nayori (Hokkaido, Norte), está en comunicación directa con Kagoshima (Sur) por una línea férrea de 2.815 kilómetros, distancia que puede ser franqueada en cinco días con sus noches.

Las líneas han sido construídas teniendo en cuenta, no sólo el desarrollo comercial del país, sino también su defensa.

Los mejores puertos del lado de China se hallan unidos por vía férrea á los centros importantes.

Las líneas de carácter militar están bien establecidas y preparadas de modo que en el porvenir sólo tendrán que ocuparse estos ferrocarriles del comercio y de la industria.

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 Á PLAZOS

DE CUATRO Á DIEZ MESES, SEGÚN SU IMPORTANCIA

Pedid Catálogos, que se envían gratis

Fuencarral, núm. 59-:-MADRID

© Biblioteca Nacional de España

Charadas

Por la *prima-dos* de un TODO
un *prima-tercia* saltó,
rompiendo un *segunda-tercia*
que estaba *primera-dos*.

✱

En una *cuarta-primera*
que tenga *primera* y *dos*
es donde bailamos todos
los niños, niñas y yo.
Es parte del cuerpo humano
la *tercera* con la *o*,
y mi TODO es apellido
y también es población.

✱

Notas musicales son
la *primera, dos* y *tres*,
y mi TODO población.

Logogrifo

8 Vocal.
3 8 Negación.
4 5 4 Mujer.
1 7 3 8 Bebida común.
1 7 2 3 4 Capital de nación.
3 4 6 7 8 3 Lo que es España.
1 2 3 2 6 7 4 Antigua república.
1 2 3 4 5 6 7 8 Nombre de varón.
8 1 4 6 7 8 5 Rezo.
6 8 6 7 5 4 Indispensable en las casas.
1 7 4 3 4 Pueblo de Valladolid.
3 7 5 4 Juguete.
1 7 4 En calles y caminos.
2 3 Preposición.
4 Vocal.

Triángulo

• A • A • A • A
A • A • A • A
• A • A • A
A • A • A
• A • A
A • A
• A
A

Sustituyendo los puntos por letras se verá horizontal y verticalmente:

1. Pescado.
2. Punto de observación.
3. Objeto para cazador.
4. Provincia española.
5. Producto animal.
6. Para los niños.
7. Tiempo de verbo.
8. Vocal.

Cuadrado

Sustituir los puntos por letras de manera que se lea horizontal y verticalmente, como es uso en estos casos: En la iglesia, en la baraja, flor y hembras de animales salvajes.

✱

Soluciones al número anterior

A las charadas:

Docena—Rescoldo—Vino.

Al rombo de sílabas:

		Ge		
	fa	ne	ga	
Ge	ne	ra	li	fe
	ga	li	cia	
		fe		

A la cruz de Calatrava

P A C E N
M A R
P L A
A M A I S
C A L A T R A V A
E R R A D
N A O
I V A
A S A D O

Al cuadrado:

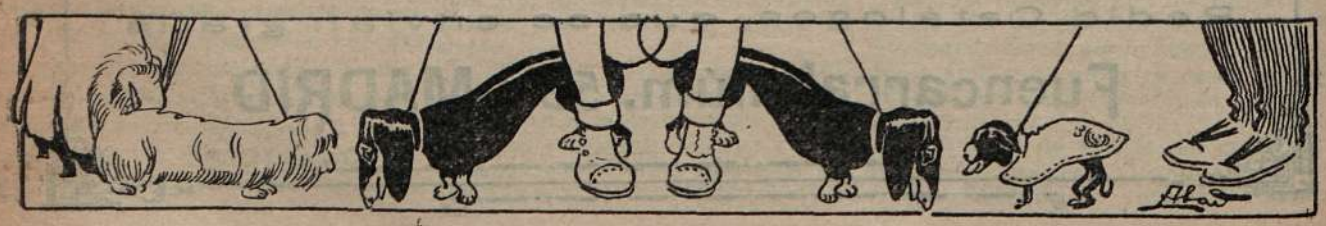
D E D A L
E N E R O
D E D O S
A R O M A
L O S A S

Misceláneas

—¿Está el señor vizconde?
—Sí, señora.
La recién llegada recorre toda la casa y no encuentra al amo.
—¿No me ha dicho usted que estaba en casa el señorito? No le veo por ninguna parte.
—Es porque ha salido. Pero me tiene dicho que para usted siempre está en casa.

✱

M. de Manperturi, prisionero en Austria, fué presentado á la emperatriz.
—¿Conocéis á la reina de Suecia, hermana del rey de Prusia?—le preguntó la augusta dama.
—Sí, señora.
—Dicen—añadió la emperatriz—que es la princesa más hermosa del mundo.
—Señora—repuso Manperturi—, así lo había creído hasta hoy.



© Biblioteca Nacional de España

¡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

SASTRERIA

DE

SUCESORES DE BADIA Y C.ª

(S. en C.

Contratista de la Compañía Caminos de hierro del Norte

Barcelona
Fontanella, 22, y Bilbao, 213

Madrid
Desengaño, 9 al 13

Valencia
Peris y Valero, 3

Valladolid
Alfonso XII, 2, y Duque de la Victoria, 11

Magnífico surtido para la próxima temporada de verano.

© Biblioteca Nacional de España