

visto vencer en cien combates; ahora como entonces emblema soy de la victoria; pero ésta no es debida al valor indomable de mis hijos; no mancha mis colores la sangre por fratricida encono demandada; yo también sé triunfar como vosotras en las segundas lides del espíritu; no soy emblema de bárbaro heroísmo, sino de paz, de civilización y de progreso!»

¡Ah! señores. ¿Qué pecho verdaderamente español y honrado no siente latir su corazón con el más noble de los orgullos, con la más pura de las satisfacciones? Por eso al interpretar estos sentimientos que flotan en la conciencia de todos, me atrevo á proponer al Congreso, que secundando lo propuesto por nuestro presidente, consigne un entusiasta voto de gracias á los mantenedores de tan grande idea, á la Comisión ejecutiva de la Exposición, y en primer término al Alcalde de Barcelona, ese hombre infatigable y enérgico, á quien es deudora principalmente esta ciudad del nuevo y riquísimo florón que ostenta en su condal corona; voto que debe hacerse extensivo á los representantes de las naciones que han acudido solícitas á nuestro llamamiento, y que honrando al humilde, han dado prueba evidente de grandeza. Pero además, y este es el principal objeto de haber tomado la palabra, propongo, señores, otro voto de gracias, no menos ardiente, no menos cariñoso, á nuestro digno é ilustrado presidente y á los demás individuos de la mesa, que con tanta brillantez como acierto han dirigido y llevado á feliz término nuestras tareas.

Al proceder así creo interpretar fielmente los sentimientos del Congreso, haciendo patente toda la expresión, todo el alcance de nuestra profunda gratitud.—He dicho.—Barcelona 20 de Octubre de 1888.

JULIO VALDÉS.

LA VELOCIDAD DE LOS TRENES DE VIAJEROS EN LOS FERROCARRILES DE INGLATERRA

La primera impresión que produce un viaje efectuado en Inglaterra es la de una buena explotación de los ferrocarriles, por el mucho interés con que se atiende al servicio del público. Los departamentos de primera clase no tienen más que seis asientos, en vez de ocho, como sucede en el resto de Europa, excepción hecha de Alemania; la segunda clase equivale á la primera del sistema francés, y los coches de tercera son como los nuestros de segunda.

Cierto es que cuando no hay competencia, el precio de los billetes de primera clase es más elevado que en los otros países; pero siempre que dos líneas de ferrocarril sirven á una misma población partiendo de un

mismo punto, lo que es muy frecuente, se reducen aquellos precios por acuerdo entre las dos Compañías.

Los andenes al nivel de las portezuelas son también muy cómodos para el público, á pesar de lo cual no han encontrado acogida en las demás naciones, por estimarse molestos para el personal. En Francia sólo existe esta disposición en Versalles y en San Cloud, y entre nosotros se ha establecido por vez primera en el ferrocarril de Bilbao á Portugaleto, recientemente construido.

Pero la superioridad de los ferrocarriles ingleses estriba principalmente en la velocidad, por dos razones: en primer lugar porque, salvo raras excepciones, todos los expresos llevan segundas y terceras, y además porque la velocidad absoluta es mucho mayor que en el Continente.

Una demostración elocuente de estas aserciones se ofrece en las reducciones de tiempo verificadas en el verano próximo pasado para el servicio entre Inglaterra y Escocia.

Para dirigirse desde Londres á Escocia, sea á Glasgow, sea á Edimburgo, existen tres líneas distintas:

El *North Western*, que pasa por Crewe, Preston, Carlisle, Carstairs, etcétera.

El *Midland*, por Normarton, Leeds, Carlisle, Melrose, etc.

El *Great Northern*, por Peterborough, York, Newcastle, Berwick, etc.

Antes de 1.º de Julio de 1888, para ir de Londres á Edimburgo, cuya distancia es de 640 á 650 kilómetros por una ú otra de estas líneas, se empleaban nueve horas de trayecto, que comprendida una parada de veinte minutos, da una velocidad media de 72 kilómetros por hora.

El día 28 de Julio anunciaba el *North Western* que su expreso de las diez llegaría á Edimburgo en ocho horas y media en vez de nueve, lo que corresponde á una velocidad media de 75,5 kilómetros.

El *Great Northern* hacía anunciar el día siguiente que su expreso de las diez llegaría á Edimburgo en ocho horas, lo que da, sin deducir la parada de veinte minutos en York para el almuerzo, la hermosa velocidad media de 80 kilómetros por hora. Para compensar las paradas, el itinerario llega á indicar la velocidad real máxima de 87,5 kilómetros (entre Grantham y York).

Podría decirse que no es caso tan extraordinario alcanzar estas velocidades tratándose de una línea como la que posee el *Great Northern*, verdaderamente excepcional, sin curvas y sin pendientes acentuadas.

Esto es exacto; pero estimulado por el cambio que se acaba de reseñar, el *North Western* puso inmediatamente en servicio un expreso análogo, que llegaba á Edimburgo en el mismo tiempo, ocho horas, salvando en ellas 645 kilómetros, ó sean 81 kilómetros por hora, comprendiendo cuatro

minutos de parada en Crewe, veinte en Preston y unos pocos minutos también en Carlisle. Ahora bien; el trazado de esta línea dista mucho de ser como el de la del Great Northern, y en el paso de las dos divisorias principales que tiene que salvar existen pendientes de 0,014, que se recorren en subida á la velocidad media de 83 kilómetros por hora.

No se vaya á creer que por estas mejoras de la velocidad se haya aumentado absolutamente en nada el precio de los billetes. Estos trenes llevan coches de las tres clases, y los precios entre Londres y Edimburgo son los mismos en cada una de las tres líneas Nort Western, Midland ó Great Northern.

		Viaje sencillo.	Por kilómetro.	Ida y vuelta.
				Un mes.
Primera clase.	pesetas.	77,00	0,12	137,00
Segunda clase.	—	56,10	0,087	106,20
Tercera clase.	—	40,90	0,063	77,00

Incluso en el viaje sencillo, el precio es más barato que en Francia, y en las primeras y segundas es próximamente igual al de las tarifas de nuestros ferrocarriles. Sin que se trate de una comparación, que las condiciones topográficas y de tráfico excluyen por completo, citaremos que la velocidad media del tren expreso de Madrid á Hendaya es de 40 kilómetros por hora, y que el precio de los billetes en este tren, que lleva coches de primera y segunda clase, son los siguientes:

		Viaje sencillo.	Por kilómetro.
Primera clase.	pesetas.	72,80	0,115
Segunda clase.	—	54,70	0,086

Es preciso reconocer que no en todas las líneas de Inglaterra existen tan ventajosas condiciones; y cuando no hay competencia, como en la línea de Brighton, se encuentran trenes expresos que no llevan más que coches de primera clase, que marchan á 74,5 kilómetros por hora, y en los que el billete cuesta á razón de 16,5 céntimos el kilómetro.

Otra ventaja más de los ferrocarriles ingleses es que en ellos se admite á cada viajero 112 libras, ó sean 50 kilogramos de equipaje, y prácticamente se deja llevar hasta 75 kilogramos, lo cual equivale á la supresión del exceso de peso que en nuestros ferrocarriles, á imitación de los franceses, se cuenta siempre sobre los 30 kilogramos.

MADRID: 1888.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE GREGORIO JUSTE.

Calle de Pizarro, número 15, bajo.