

su establecimiento tendría el gravísimo inconveniente de hacer que el oficial no se preocupase de otra cosa que del examen más ó menos lejano que le esperaba.

»Ahora bien, la organización militar de un país no persigue como único objetivo, ni siquiera como objeto principal, como podría creerse oyendo á ciertas personas, el fin de asegurar á los oficiales un ascenso rápido y uniformemente distribuido en lo posible. La organización tiene por objeto principal crear para el país un Ejército numeroso, bien instruido, fuerte y potente en tan alto grado como sea posible. El primer deber de los oficiales, como de todos los jefes de este Ejército es el de dirigir, cada uno en su esfera, la instrucción de sus subordinados, perfeccionando la suya al propio tiempo por efecto y como consecuencia de esta enseñanza.

»Es preciso que el celo é inteligencia desplegados por cada uno en el cumplimiento de su tarea, en la ejecución de su servicio, en los resultados sobre todo que obtenga, comprobados por quien de derecho le corresponda, sean para el oficial el mejor y el único de los exámenes á que deba someterse.

»Es evidente que el concepto que se forme de un oficial en vista de tales datos, permitirá formular un juicio sobre su aptitud profesional tan exacto como es humanamente posible. Pero es también claro que este juicio no permitirá apreciar comparativamente todos los oficiales, de manera que sea posible colocarlos en el cuadro de elección en un orden rigurosamente determinado, sin que haya nunca dos que puedan figurar en la misma línea.

»Por esto hace ya mucho tiempo que se ha renunciado casi por completo á esa quimera de clasificación por orden de méritos en el cuadro de ascensos, en el que se inscriben generalmente los nombres de los interesados por rigurosa antigüedad; y es preciso adoptar la misma regla desde el principio, desde la entrada en el servicio ó cuando menos desde el ingreso en la jerarquía.

»Puesto que es conveniente antes que todo procurar la homogeneidad, el valor sensiblemente igual de los elementos destinados á constituir la oficialidad de un ejército, se debe renunciar de antemano á toda clasificación por orden de mérito entre dichos elementos. En cuanto á las cualidades relevantes que puedan acusar más tarde algunos individuos excepcionales, es muy raro, sumamente raro, que se produzcan desde el principio de la carrera. Más tarde, si por acaso se manifiestan, su indicación no tiene nada que ver con la clasificación por orden de mérito del resto de la masa.»

La larga serie de párrafos que preceden y hemos traducido de la acreditada revista francesa que dejamos mencionada, coincide por tan feliz manera en su letra y en su espíritu con lo que sobre este punto hemos manifestado en nuestro anterior folleto, que casi nos podíamos haber dispensado de transcribirlos, no añadiendo, como no añaden, nada nuevo á las conclusiones á que nos condujeron las deducciones del simple raciocinio al discutir este tan importante asunto.

Pero la circunstancia de proceder de una revista tan acreditada en el mundo científico-militar, y la de estar escritos por oficiales de un Ejército que, como el francés, observa el sistema de elección para los ascensos de sus oficiales desde hace cerca de un siglo, reviste las opiniones emitidas de un valor é importancia verdaderamente excepcionales en cuanto que revelan de una manera indudable los malos resultados del sistema, que deben ser desastrosos, cuando tan unánimemente se manifiestan las quejas de todas las opiniones á la par que aumenta el número de partidarios del sistema de antigüedad sin defectos, ó sea antigüedad por *Selección*, como la denominan en Francia.

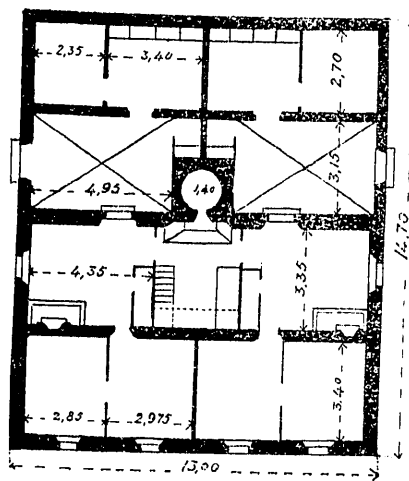
CASILLAS DE PEONES CAMINEROS

Reconocidas, generalmente, las deficiencias del modelo oficial de casillas para peones camineros, rara es la provincia donde se construyen sin algunas modificaciones, y algunos de los mode-

los así reformados, han sido dados á conocer en esta REVISTA. Siguiendo este ejemplo, presentamos hoy el que se ha adoptado desde hace algún tiempo en las provincias de Cuenca y Albacete, con la aprobación de la Junta consultiva, el cual ofrece, á nuestro juicio, ventajas que le hacen preferible á los que conocemos, y que expondremos brevemente, sin dificultad ni rebozo, para su encarecimiento, puesto que el mérito no es nuestro, sino del autor, que es, según tenemos entendido, un Sobrestante de la provincia de Cuenca, cuyo nombre sentimos no recordar para consignarlo.

El área cubierta en este modelo, es lo mismo que en el oficial, un rectángulo de $13,10 \times 8,27$ m. contados en las líneas de fachada, dividida esta superficie en dos naves iguales en sentido paralelo á la fachada principal; pero la distribución de estas crujías está modificada en la casilla de este modelo. El fundamento principal de la variación, consiste en dar á los departamentos que tiene cada casilla puertas de entrada distintas, desde el exterior, para conservar la debida independencia entre las dos familias que han de habitar la casilla, evitando así las continuas y casi tradicionales reyertas entre ambas, cuya causa más frecuente es la comunidad de dependencias y servicios que tiene la casilla del modelo oficial. Con este objeto se suprime en este modelo el corredor central con sus dos puertas comunes al exterior y al corral, dividiendo además éste en dos mitades.

Las puertas de acceso á cada una de las dos viviendas, se sitúan en el corral, desde el que se pasa á la cocina. De este modo, á cambio del inconveniente de apariencia y buen aspecto que resulta de hallarse poco visibles las entradas de la casa, se obtiene la ventaja de tener para cada vivienda un solo acceso desde el descubierto, y éste defendido por dos puertas contra las inclemencias del tiempo ó los ataques de malhechores, que son de temer y no es raro que se verifiquen en casas en despoblado.



La cocina se ha colocado en la nave posterior; en esta habitación hay una despensa y está la puerta de entrada á los dos dormitorios. La colocación relativa de estas tres habitaciones es la más conveniente, porque estando en la mayoría de los casos emplazadas las casillas en desmonte, la nave de la fachada anterior ó inmediata á la carretera está en el punto donde la excavación de emplazamientos es nula, y por lo tanto se encuentra siempre más saneada que la nave posterior; esto se observa siempre en las casillas, que presentan huellas de humedad en la nave posterior, y rara vez en la fachada principal, viniendo esta humedad de la causa antedicha y de la proximidad del corral. Es lógico, por consiguiente, colocar las habitaciones destinadas á dormir en los sitios más secos, y la cocina en los que lo sean menos.

Los dos dormitorios de ambos departamentos ocupan toda la longitud de la nave anterior, y por lo tanto se aprovecha en ellos el espacio que en el modelo oficial se dedica al pasillo. La superficie que el corredor ocupa en la segunda nave del modelo oficial, se utiliza en éste para colocar el hueco de la escalera á las cámaras, y el cuarto de servicio del horno que se emplaza adosado á la parte central de la fachada posterior. Este cuarto tiene puertas á las cocinas de los dos departamentos, siendo ésta la única comunicación entre ellos, que fácilmente puede interrumpirse cerrando la puerta de una ú otra habitación. El horno, con su cuarto de servicio, y la escalera, son, pues, las únicas dependencias comunes á las dos viviendas que tiene este modelo, y como el servicio que llenan no es constante, se hace más difícil que haya por esta causa entre los peones las discordias que hemos indicado antes.

El corral queda también dividido por una pared transversal, y como estos dos espacios serían muy reducidos con las dimensiones del modelo oficial, se ha aumentado el ancho en sentido normal á la carretera en 2,50 m. En la pared de fondo de cada uno de los corrales va una cuadra y una cochiguera para cada una de las viviendas, y detrás del horno los retretes.

En el modelo oficial están los techos colocados inmediatamente debajo de la cubierta en el punto en que ésta se apoya sobre los muros, quedando por lo tanto unos vanos triangulares que por esta disposición y por estar construido el techo con un simple enlisonado y cielo raso sin resistencia para pisar sobre él, resultan desvanes que no tienen aprovechamiento, y son espacios cubiertos de bastante magnitud completamente perdidos. Con el fin de aprovecharlos, bajamos los techos desde 3,30 m. de altura sobre el piso que tienen en el modelo oficial á 2,60 que les damos en este, y elevando los muros de fachada otros 0,60 m., se tiene en el punto más bajo de la cubierta una altura libre sobre el piso de las cámaras de 1,30 m., quedando así éstas utilizables para almacenar provisiones, tan necesarias en las casas alejadas de población. Este piso se completa poniendo entre los maderos del techo bovedillas aparentes en vez de los cielos rasos, que se resquebrajan y se estropean con frecuencia. La cámara está también partida en dos mitades con puertas independientes.

El aumento de obra que tiene esta casilla sobre la del modelo oficial, consiste, pues, en 5 m. de longitud de pared de cerramiento del corral; 0,60 m. de altura de los muros de contorno del edificio principal, el horno, los tabiques de panderete para la distribución de las cámaras, dos puertas para éstas, dos del cuarto del horno y dos de los corrales, dos ventanas de las cocinas, y la escalera. El coste de este aumento de obra no excede generalmente de un 12 por 100 del presupuesto de una casilla del modelo oficial.

V. P.

EL ACCIDENTE DEL METROPOLITANO DE PARÍS

Todos los periódicos han dado á conocer el primer accidente ocurrido en el ferrocarril eléctrico de París, conocido con el nombre de «Metropolitano»: un tren que venía en dirección de la plaza de la Estrella, alcanzó al que le precedía, poco antes de llegar á la estación de la Concordia, resultando dos heridos y varios contusos, todos del tren que iba detrás.

El examen de las causas que originaron el accidente tiene especial interés, no sólo para la Compañía, con objeto de evitar su repetición, sino también, en general, para todos los que por su profesión se relacionan con el servicio de ferrocarriles, por lo que van á referirse los hechos tal como parece que ocurrieron.

Hacia las once de la mañana del 19 de Octubre último, un tren (que llamaremos núm. 1) con dirección á Vincennes, se detuvo con exceso en la estación de la Concordia, á causa de ave-

ría en el carruaje motor, por lo que el convoy que le seguía, con cinco minutos de intervalo (núm. 2) tuvo que detenerse delante de la señal de entrada de dicha estación, hasta que el anterior se pusiese en marcha. Una vez ocurrido esto último, el tren número 2 intentó entrar en la estación de la Concordia, pero por causas no conocidas, ó mal explicadas, en lugar de avanzar retrocedió, y en este momento un tercer tren, que, según se dice, había encontrado la vía libre, llegaba á su hora reglamentaria y con velocidad normal, se precipitó sobre el núm. 2, que reculaba sobre una pendiente algo fuerte y en una curva tan pronunciada que impedía su vista á más de 10 metros, por lo que no hubo suficiente tiempo para que obrasen los frenos.

Se comprende perfectamente que sin el retroceso inexplicable del tren núm. 2 no hubiese habido accidente, porque mientras este tren hubiese estado dentro de la estación de la Concordia, el núm. 3 se hubiese detenido á su vez á la entrada de esta estación y hubiese esperado la partida del anterior para entrar él á su vez; pero en este desgraciado suceso ha contribuido grandemente el sistema de señales empleado para defender los trenes contra los alcances.

En el Metropolitano se emplean los aparatos Hall, que han sido probados en América y en la red francesa P. L. M. En este sistema, cada tren al pasar por delante de una señal maniobra automáticamente, por medio de un pedal; el cierre de dicha señal y la apertura de la *anteprecedente* (á diferencia de lo que ordinariamente ocurre, suele abrirse la precedente), de manera que siempre hay dos señales cerradas por detrás de cada convoy, y de este modo el intervalo entre cada dos trenes consecutivos nunca puede ser menor que el espacio comprendido entre las dos señales, siempre que estas señales marquen el *alto absoluto*, y, por tanto, que no deben ser rebasadas bajo ningún pretexto. Pero en el caso de una explosión tan intensa como es la del Metropolitano, unido á la circunstancia de ser un servicio subterráneo, se creyó que en el servicio de dicho ferrocarril daría lugar á serios inconvenientes el establecimiento de una consigna tan rigurosa, y en lugar de la detención absoluta se indica con la luz verde la *precaución*. El reglamento prescribe al maquinista, que al encontrar una señal verde avance con prudencia retardando la marcha de modo que pueda detener el tren en la parte de vía visible. En el Metropolitano no parecía que esto pudiese ser inconveniente, á lo menos en las rectas, en atención á que la ausencia de humo no entorpece la vista; pero, por otra parte, hay que tener siempre presente las curvas que por su corto radio pueden ser causa de que el maquinista no haya disminuido bastante la marcha del tren.

En estas condiciones, es muy posible que, según la afirmación del maquinista del tren núm. 3, la vía estuviese abierta, puesto que al partir el tren núm. 1 de la estación de la Concordia abrió la señal antepenúltima descubriendo al tren núm. 2, que ya había rebasado dicha señal.

De aquí se deduce el inconveniente que puede haber si se autoriza á los trenes á pasar de las señales de alto en un sistema en que todo se halla enlazado entre sí, puesto que al no observarse la condición del mínimo intervalo entre dos trenes consecutivos, las señales no dicen lo que debieran decir, según el lenguaje convenido. Debe advertirse que es imposible que la marcha hacia atrás del tren núm. 2 fuese la causa de la apertura de la señal antepenúltima, pues por construcción el descenso del pedal accionado por un tren queda persistente hasta que el tren pasa por el pedal siguiente.

Se asegura que los defectos señalados han sido reconocidos, y que la Compañía se ocupa de subsanarlos, prescribiendo el alto absoluto ante las señales cerradas en todos los puntos de la línea en donde esta práctica se ha reconocido necesaria, de manera que se eviten accidentes como el ocurrido y el público obtenga la mayor seguridad posible.