

LOS ACTOS TUVIERON COMO ESCENARIO CACERES, VALENCIA DE ALCANTARA Y MALPARTIDA

BRILLANTE CONMEMORACION DEL CENTENARIO DE LA "RUTA CORTA" MADRID-LISBOA

Asistieron, con los ministros español y portugués de Transportes, los presidentes de RENFE y CP y otros altos directivos de ambas administraciones ferroviarias.

A importancia que ha tenido el "ferrocarril de la ruta
corta" en el acercamiento
de los pueblos español y
portugués fue el tema central de los parlamentos pronunciados en la celebración del centenario de la inauguración de la línea
férrea Madrid-Cáceres-Lisboa, el
pasado día 7.

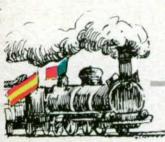
A los actos conmemorativos asistieron los ministros español y portugués de Transportes, señores Alvarez Alvarez y Viana Baptista; los presidentes de las respectivas administraciones ferroviarias, señores Rebollo y Marques da Costa, así como altos directivos de RENFE y CP y autoridades locales y regionales.

En la estación fronteriza de Valencia de Alcántara se descubrió una placa que reza: "En conmemoración del I centenario del ferrocarril Madrid-Cáceres-Lisboa inaugurado el día 8 de octubre del año 1881 por SS. MM. los Reyes de España y Portugal, don Alfonso XII y don Luis I, se descubre esta lápida como homenaje a quienes hicieron posible esta vía de comunicación y acercamiento entre los pueblos ibéricos". Tras el descubrimiento, hicieron uso de la palabra los ministros de ambos países y un grupo folklórico interpretó algunas danzas locales.

Seguidamente, los participantes en los actos viajaron hasta Arroyo de Malpartida en un tren



El presidente de RENFE, don Alejandro Rebollo, pronunció unas palabras al final del almuerzo en Cáceres. A su derecha (en la foto), el ministro portugués de Comunicaciones y su colega español, el secretario de Estado portugués de Transportes Interiores, don Abilio Rodrigues; el presidente de la Junta preautonómica de Extremadura, don Manuel Bermejo Hernández, y el presidente de la CP. A la izquierda del señor Rebollo, el secretario de Estado del Turismo de Portugal, Nandín de Carvalho.



especial formado por una locomotora Diesel y tres coches de la CP. En esta localidad, las autoridades y los informadores presentes pasaron al tren del centenario portugués en el que, con tracción vapor, continuaron el viaje hasta la estación de Cáceres. La composición era remolcada por la locomotora número 23 de la CP tipo 030, construida en 1875 por Beyer Peacock y Compañia (Inglaterra). Tras ella circulaban dos coches salón (números 5004 y 1, de 1885 y 1888, respectivamente; dos coches de asientos (uno, de primera, de 1886 y otro, de primera, segunda y tercera, de 1888) y un furgón de 1891. El tren especial media en total 60 metros y la composición pesaba 135 toneladas.

Durante todo el recorrido, el curioso tren fue objeto de la atención de los niños y mayores.

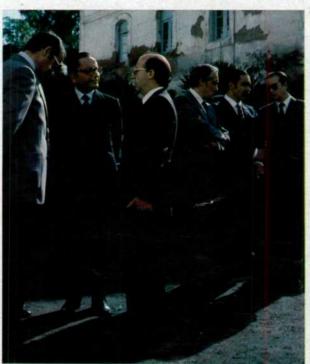
Ya en Cáceres y en el Museo Provincial de esta ciudad, se inauguró una exposición conmemorativa del centenario, siendo presentada por el director general de RENFE, don Emilio Magdalena, interviniendo el presidente de la CP, señor Marques da Costa.

Terminaron los actos oficiales con un almuerzo ofrecido por el presidente de RENFE en la hosteria del Comendador, interviniendo a los postres el señor Rebollo, los ministros español y portugués, el presidente de la Junta Regional de Extremadura y el alcalde de Cáceres.

El presidente de la Red se refirió en su discurso al importante aumento del tráfico de viajeros que se viene registrando en los úl-timos meses: "Este es un éxito -dijo- que no puede adjudicarse a una sola persona, sino que responde a un importante esfuerzo colectivo de los 72.000 ferroviarios". Destacó también la comprensión que ha mostrado el Gobierno por el problema del ferrocarril, comprensión que se traduce en la aprobación del Plan de Inversiones 1982-84 en el que se incluyen, entre otros capitulos, 15.000 millones para la región extremeña, fundamentalmente la actuación en los accesos a Extremadura (Fuenlabrada-Cáceres y Brazatortas-Badajoz) y en la Ruta de la Plata (Los Rosales-Astorga). A. G. A. (Fotos: ISABEL PE-RALEDA)



En la estación de Cáceres (de derecha a izquierda), el ministro español de Transportes, Turismo y Comunicaciones, don José Luis Alvarez; el ministro portugués del mismo ramo, señor Viana Baptista, y el presidente de Compañía Caminhos de Ferro de Portugal (CP), señor Marques da Costa.



El director general de RENFE (en el centro) conversa con el presidente de la Junta Extremeña y otras personalidades.

Miembros de la delegación de RENFE en las celebraciones conmemorativas posan, en la estación de Valencia de Alcántara, ante la locomotora del centenario.





LOS PUEBLOS IBERICOS AFIRMAN SU BUENA VECINDAD CON LOS LAZOS DEL FERROCARRIL

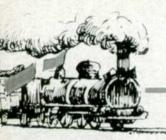
L 8 de octubre de 1881, hace ahora cien años, Alos Reyes de España y Portugal, don Alfonso XII y don Luis I, inauguraban oficialmente el ferrocarril entre Madrid y Lisboa por Valencia de Alcántara, que aproximaba y venía a unir directa -v férreamentelas capitales de ambos países. Según las crónicas de la época, las fiestas que con tal motivo tuvieron lugar en Cáceres fueron sonadas y solemnes, de acuerdo con la trascendencia del acontecimiento. Dos trenes inaugurales, uno español y otro portugués, en los que viajaron los monarcas v las respectivas autoridades, llegaron a la cita extremeña, en donde se les dispensó una acogida cálida v multitudinaria. Como referencia anecdótica, hay que anotar la celebración de un gran banquete servido por Lhardy, y, por la tarde, una corrida de toros algo deslucida, ¡ay!, por la lluvia, en la que toreó Frascuelo. Pero al fondo v por encima de los actos programados, puede advertirse

Los Reyes de España y Portugal, Alfonso XII y Luis I, en la estación de Valencia de Alcántara. (Dibujo de Comba, en "La Ilustración Española y Americana" 22-X-1881.)

en las citadas crónicas la emoción popular y la esperanza de todo el mundo ante las perspectivas de progreso —el tren fue el gran símbolo progresista del XIX—y de solidaridad que aquel vínculo ferroviario

representaba para España y Portugal, los dos pueblos de la península Ibérica, por tantas razones y circunstancias unidos. "... Hágase usted cargo —dice una carta de un vecino de Herreruela, publicada el 22 de octubre

de 1881 en "La Ilustración Española y Americana"si ahora valdrán más nuestros frutos. teniendo más salida para Castilla, para Portugal y para el mundo entero, que hay aqui quien dice que, en metiéndose en un coche en la estación nuestra. se puede ir hasta Rusia...". La misma carta relata así los momentos previos a la llegada de Alfonso XII al pueblo del comunicante, Herreruela, situado a mitad de camino entre Cáceres y la frontera portuguesa: "A las dos de la madrugada del día 8 de este mes, Herreruela se quedó sin gente, porque hombres, mujeres y niños, con las autoridades a la cabeza, unos en las bestias que tienen, y a pie los que no las tienen, nos encaminamos a la estación, invadido el andén y el muelle, poseidos todos de la mayor alegría y deseosos de ver llegar al tren que traia a S. M.". "Eterna, grata memoria -concluye la cartaqueda en estos vecinos de la inauguración del ferrocarril y dichosos se consideran con haber visto tan cerca al Rey...".



1. ANTECEDENTES

El primer enlace ferroviario entre España y Portugal se estableció en el año 1863, cuando se inauguró un corto ramal desde Badajoz a la frontera portuguesa. Esta pequeña línea permaneció aislada del resto de la Red española hasta que se concluyó la línea de Ciudad Real a Badajoz, el 30 de julio de 1866. Con ella, Madrid y Lisboa quedaban unidas por ferrocarril, aunque los trenes tenían que dar un largo rodeo por Alcázar, Manzanares y Ciudad Real.

Cuando el 1 de mayo de 1879 se puso en servicio la línea de Madrid a Ciudad Real, aquel recorrido se acortó al evitar el rodeo por Alcázar.

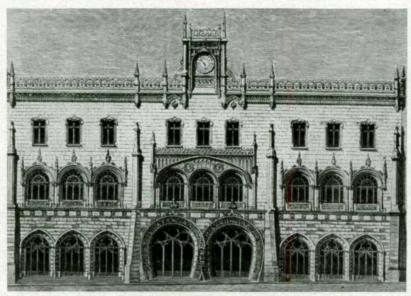
Pero aún faltaba el enlace directo entre Madrid y Lisboa. Pese a que este enlace no se materializó hasta 1881, el proyecto para unir ambas capitales por ferrocarril se remontaba a los años 1845 y 1846, cuando los promotores de los primeros ferrocarriles españoles encargaron a sus ingenieros el estudio de las grandes arterias que de Madrid habían de conducir a las fronteras y a los puertos. Entre ellas estaba la de Extremadura, que serviria a las provincias de Cáceres y Badajoz, continuando, finalmente, hasta la frontera de Portugal.

2. PRINCIPALES ETAPAS DE LA CONSTRUCCION DE LA LINEA

Aquel primer proyecto no se llevó a la práctica. Pasó el tiempo, y el acceso a Portugal por Badajoz desde la capital de España se logró antes que el del recorrido más directo, proyectado en principio y que tuvo después otros varios intentos infructuosos. Pero los estudios que entre tanto se sucedieron fueron luego utilizados por las compañías que decidieron,



Niñas de Valencia de Alcántara ofrendan palomas al Rey Alfonso XII (de "La Ilustración Española", 1881).



Lisboa: la estación del Rocio, en un grabado de sus primeros tiempos.

al fin, afrontar la construcción de la línea directa de Madrid a Lisboa

El 2 de febrero de 1871 se crea la Compañía del Ferrocarril del Tajo, que adquiere la concesión de la linea de Madrid a Malpartida de Plasencia, por Torrijos, Talavera de la Reina y Navalmoral de la Mata. La oficina de esta empresa estaba situada en Madrid, en la calle de Fernández de los Ríos, 4, y su director era don Miguel Martínez Campos.

El resto de la línea, desde Mal-

partida a la frontera portuguesa, tuvo su origen en dos concesiones de 1877 otorgadas a una compañía de capital mixto hispano-portugués, en la que participaba la que entonces se llamaba Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses (RCP).

Ambas concesiones partían de Cáceres: Una, buscando el enlace en Malpartida con la linea procedente de Madrid, y la otra, hacia la frontera portuguesa, para buscar alli contacto con la linea procedente de Lisboa.

El tramo de Cáceres a la frontera de Valencia de Alcántara se terminó en 1880, casi al mismo tiempm que llegaba allí la línea portuguesa. Pero el ramal hacia Malpartida se inició desde Arroyo en lugar de Cáceres, y por ello la citada capital quedó marginada de la línea general de Madrid a Portugal.

Estos contratos se hacían ya con el propósito de llegar a un acuerdo con la Compañía del Tajo para lograr una empresa única que explotara la totalidad de la línea de Madrid a la frontera portuguesa de Valencia de Alcántara.

La gestación de estos acuerdos de fusión se hacía mientras los trabajos de construcción del ferrocarril avanzaban. El primer trozo, entre Madrid y Torrijos, se abrió a la explotación en junio de 1876; el de Torrijos a Talavera de la Reina, el 15 de julio del mismo año; hasta Oropesa se llegó el 2 de septiembre de 1877; a Navalmoral de la Mata, un año después, y a La Bazagona, el 1 de febrero de 1880. El último tramo, hasta Malpartida de Plasencia, se puso en servicio el 20 de octubre de 1881.

A su vez, el trayecto de Cáceres a Valencia de Alcántara se puso en servicio el 15 de octubre de 1880, y el de Arroyo a Malpartida, en la misma fecha de la inauguración oficial de toda la línea.

3. LA COMPAÑIA DE MADRID-CACERES-PORTUGAL (M. C. P.)

Entre tanto, los estudios para la fusión de las dos empresas constructoras de la línea seguian avanzando, y el 22 de noviembre de 1880 se había celebrado en Paris una reunión, y entre los acuerdos a que se llegó figuraba uno por el que se disolvía la Sociedad de los Ferrocarriles de Cáceres a Malpartida y a la frontera portuguesa, y se anexionaba la del Tajo por una nueva empresa que sería la de los ferrocarriles de Madrid a Cá-



ceres y a Portugal, sobre la cual, el día 7 de diciembre de 1880 se firmó en Madrid la escritura de constitución.

4. LA COMPAÑIA DEL OESTE Y LA RENFE

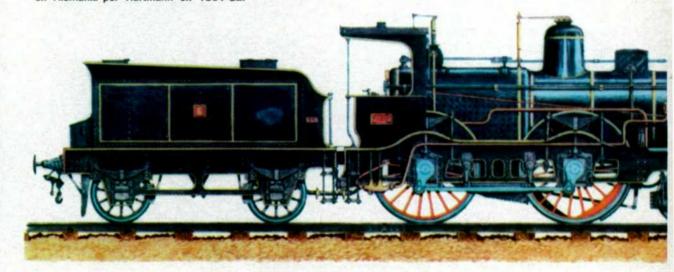
En 1885 se había convznido que la explotación de la línea corriera a cargo de la Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses, pero esta empresa en 1891 tuvo que renunciar a la explotación por problemas financieros, lo que colocó a la Compañía del Madrid-Cáceres y Portugal en una situación dificil.

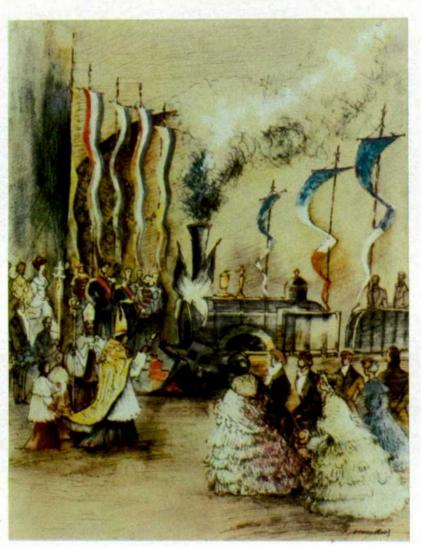
Para no interrumpir los servicios ferroviarios, en 1893, los accionistas franceses constituyeron la Compañia de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, y del Oeste, la cual cumplió su cometido hasta la incautación de la misma por el Estado en 1928. A partir de esta última fecha, las lineas del MCP, junto con otras de Galicia y Castilla la Vieia, quedaron integradas en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, primer paso hacia la nacionalización de los ferrocarriles que luego sería consumada con la creación de la RENFE en 1941, donde se integró la Compañía del Oeste, junto con las restantes de vía ancha de toda España.

5. LOCOMOTORA DEL SUREXPRESO

Tal vez las locomotoras más notables con que contó el MCP fueron las diez de la serie 1 a 10, construidas entre 1881 y 1882. Eran un modelo de máquina para expresos empleado por la Real Compañía Portuguesa, réplica exacta de las Outrance del Norte de Francia, introducidas por dicha compañía en 1877 para sustituir a las famosas Crampton. La única diferencia notable que tenían las máquinas españolas era un diáme-

Locomotora 2-2-0 que arrastraba los primeros expresos de la linea Madrid a Cáceres y Portugal, y construida en Alemania por Hartmann en 1881-82.





La inauguración del primer ferrocarril que funcionó en Portugal el 28 de octubre de 1856 (dibujo de Bernardo Marques).

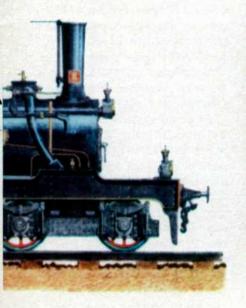
tro más pequeño de sus ruedas motrices, en vista de que en la línea de Madrid a Valencia de Alcántara, con un perfil más duro, no se podía circular a tan altas velocidades como solían llevar estas locomotoras en Francia.

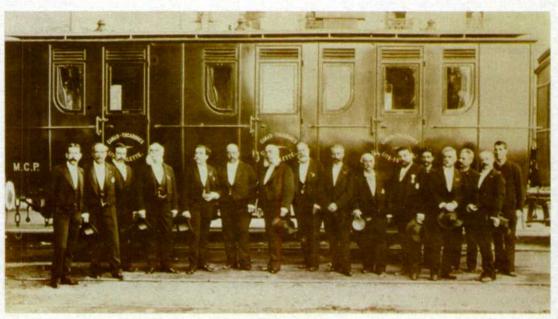
Máquinas de esta serie remolcaron el Surexpreso Lisboa-París-Lisboa, en el trayecto Madrid-Valencia de Alcántara, hasta que en 1895 se desdobló la rama portuguesa a partir de Medina del Campo para seguir un camino más directo por Salamanca y Fuentes de Oñoro.

6. TRENES DE LUJO

A los pocos años de inaugurarse la línea Madrid-Lisboa -el 4 de noviembre de 1887- se puso en servicio el citado tren Surexpreso, uno de los más famosos de su tiempo. Circulaba una vez por semana desde Paris a Lisboa, pasando por Madrid y teniendo combinación directa con Calais y Londres. Antes, en 1885, se había establecido un servicio de cochescamas en el expreso Madrid-Lisboa, acontecimiento que quedó recogido en el documento fotográfico que se reproduce, donde aparecen personalidades de los ferrocarriles españoles, portugueses y de







Personalidades ferroviarias españolas y portuguesas posan ante el primer coche-MCP que prestó servicio entre Lisboa v Madrid (1885).

la Compañía Internacional de Coches Camas ante el coche de esta última compañía que inició el servicio mencionado.

El Surexpreso salía de Lisboa a las 20.30 horas y llegaba a Madrid a las 13.35 horas. Los coches directos con destino a París se trasladaban desde la estación de Delicias a la de Príncipe Pío por la llamada "linea del Contorno", saliendo de nuevo el tren a las 14.10 horas.

El recorrido hasta Paris duraba más de veinticuatro horas, ya que llegaba a la estación de Orleáns a las 18.50 horas del día siguiente. La combinación de Calais llegaba a este puerto del canal de la Mancha a la 1.22 horas, y a Londres, a las 6.13 horas. En el viaje de regreso se salía de Londres a las 9.40 horas; se pasaba por París a las 18.40 horas, y por Madrid, a las 22.52 horas del día siguiente. Se salía de la capital de España a las 23.30 horas y se llegaba a Lisboa a las 15.30 horas.

Con este Surexpreso se ahorraban a los viajeros y al Correo tres días de viaje entre Londres y Lisboa, en comparación al tiempo invertido por vía marítima.

El servicio pasó a ser bisemanal en 1888, y trisemanal, en 1890.

Cuando el Surexpreso dejó de circular por la línea de Madrid a Valencia de Alcántara, en 1895, se continuó prestando un servicio de coches-camas tres veces por semana.

Otro tren famoso que ha circulado entre Madrid y Lisboa ha sido el Lusitania Expreso, creado en 1943, que circulaba tres veces por semana y en el que se introdujo la novedad de realizar las operaciones de Aduana en el propio tren, lo que permitió reducir en varias horas el horario del viaje.

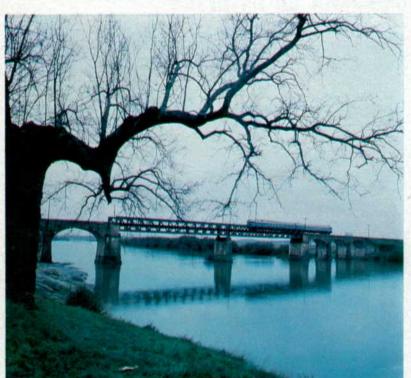
En la actualidad, los trenes internacionales entre España y Portugal por la línea de Valencia de Alcántara son el Lisboa Expreso TER, que invierte algo más de nueve horas en el recorrido, y el Lusitania Expreso, que ahora sale de la estación de Madrid-Atocha, con coches-camas, 1.ª y 2.ª clase. Invierte en el viaje diez horas y media.

7. CARACTERISTICAS DE LA LINEA

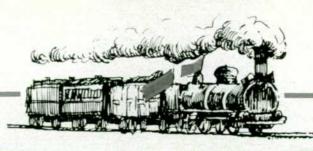
La línea de Madrid a Valencia de Alcántara y a la frontera portuguesa tenía, cuando fue construida, 410 kilómetros de longitud, y su trazado presenta dos características diferentes. En algo más de su primera mitad, concretamente hasta la estación de La Bazagona (km. 231), el perfil es suave, sin rampas superiores a las 15 milésimas. Al salir de Madrid, la línea se dirige hacia el Tajo, cuyo curso sigue luego a cierta distancia por la margen derecha del río.

A partir de La Bazagona se inicia el ascenso a una serie de pequeñas estribaciones que forman una barrera ante Plasencia. La vía no entra en dicha población, cuya estación, antes llamada Plasencia-Empalme y ahora Palazuelo, es el punto de partida de la línea de Plasencia a Astorga, la cual estuvo también integrada en la Compañia de MCP.

Pasada la estación de Maribel.



Un TER pasa por el viaducto sobre el río Tiétar, cerca de La Bazagona.



la linea vuelve a descender hacia el Tajo, en pendientes de hasta 20 milésimas. Desde 1969, este trazado, que constituve la parte más dura de la línea, ha sido mejorado al construirse la variante del río Tajo, con motivo de las obras de la presa de Alcántara, que han inundado parte del antiguo recorrido y que al situar el nuevo puente sobre dicho rio a una cota 60 metros más alta, ha reducido las rampas. El primitivo puente sobre el rio era metálico y lo proyectó Eiffel. Este puente fue sustituido en 1932 por otro de mamposteria de 15 arcos, que en 1969 fue inundado por las aguas de la citada presa y ha sido sustituido por otro mixto de ferrocarril y carretera.

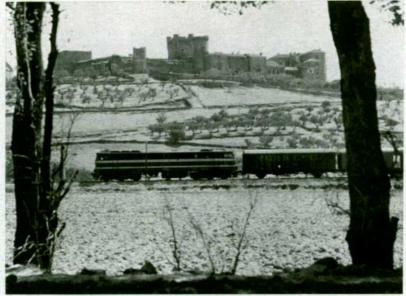
El ascenso de la otra vertiente se hace también por rampas de 20 milésimas hasta El Casar. El primitivo trazado seguía después a Arroyo de Malpartida (km. 329), de donde salía el ramal hacia Cáceres. En la actualidad, tras la inauguración de la variante de El Casar de Cáceres, el 22 de junio de 1971, ya pasa la linea directa por la capital, Cáceres, lo que ha permitido mejorar notablemente las comunicaciones con la ciudad extremeña.

Desde Arroyo, donde en tiempos de la tracción vapor se encontraba el depósito de locomotoras más importante de la compañía del Madrid-Cáceres-Portugal, la línea sigue un trazado en dientes de sierra con rampas y pendientes cortas, pero pronunciadas.

A partir de la estación de San Vicente de Alcántara se desciende ya de manera continua hasta la frontera portuguesa. Valencia de Alcántara se encuentra en el kilómetro 401, y la frontera, nueve kilómetros más adelante.

8. LA ESTACION DE MADRID-DELICIAS

Durante muchos años, los trenes de Portugal salieron de la estación de Madrid-Delicias. Clau-



El tren avanza frente a la mole del castillo de Oropesa (Toledo).

surada al servicio ferroviario en julio de 1969, los trenes que hacen el recorrido Madrid-Lisboa salen ahora de la estación de Atocha. Sin embargo, la estación de Las Delicias, que en un determinado momento corrió el peligro de ser demolida, ha sido rescatada defi-

nitivamente para uso ferroviario, al haberse destinado su recinto para albergar el Museo del Ferrocarril.

La estación de Las Delicias fue construida por la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Ciudad Real y Badajoz e inaugurada el 30 de marzo de 1880, poco después que lo fuera la linea de la que era origen. El acto revistió también especial solemnidad, pues al mismo asistieron los Reyes, don Alfonso XII y doña Maria Cristina, acompañados del Gobierno, que entonces presidía Cánovas del Castillo.

Al ser anexionada la Compañía del Madrid-Ciudad Real-Badajoz por la del Madrid-Zaragoza y Alicante el 8 de abril de aquel mismo año, la estación de Delicias ya no era necesaria para MZA, ante la amplitud de las instalaciones que esta última empresa tenía en Atocha. Por ello, la estación de Delicias fue ofrecida a la Compañía del MCP, cuyos trenes hasta entonces, al no tener estación propia, salían también de Atocha.

Así, desde la inauguración completa de la línea de Valencia de Alcántara, los trenes de Portugal salían ya de Delicias, que durante muchos años fue la única estación realmente internacional del interior de España.

CRONOLOGIA DE LA LINEA

1876 (20 de junio). Inauguración del tramo desde el origen de la línea a Torrijos.

1876 (13 de julio). Inauguración del tramo Torrijos-Talavera.

1877 (2 de septiembre). Inauguración del tramo Talavera-Oropesa.

1878 (1 de marzo). Inauguración del tramo Oropesa-Navalmoral.

1878. Portugal inicia la construcción de un tramo entre Torre das Vargens para empalmar con la red española en Arroyo-Malpartida (Cáceres).

1879 (1 de febrero). Inauguración del tramo Navalmoral-La Bazagona.

1880 (30 de marzo). Inauguración de la estación Madrid-Delicias.

1880 (6 de junio). El ferrocarril portugués inaugura el servicio de viajeros hasta la estación de Marvao-Beira.

1880 (15 de octubre). Inauguración del tramo Cáceres-Valencia de Alcántara.

1881 (8 de octubre). Inauguración oficial de la línea por los Reyes de España y Portugal.

1881 (20 de octubre). Se inaugu-

ran los tramos La Bazagona-Malpartida y Malpartida-Arroyo.

1887 (4 de noviembre). Entra en servicio el tren Surexpreso Lisboa-Madrid-Paris.

1943. Se pone en servicio entre Madrid y Lisboa el "Lusitania Expreso".



1957 (25 de febrero). Se cierra el servicio del ramal desde la bifurcación Puesto A, en el kilómetro 7 de la línea de Valencia de Alcántara, a la bifurcación Puesto B, kilómetro II de la -línea Madrid-Badajoz. Apertura de la estación de Villaverde-Orcasitas.

1963 (26 de marzo). Inauguración de la nueva estación de Cáceres.

1969 (1 de agosto). Apertura de la variante de Río Tajo entre P. K. 291,3 y 301,9 de la línea de Madrid a Valencia de Alcántara.

1969 (30 de diciembre). Clausura de la estación de Delicias al servicio de viajeros.

1971 (23 de mayo). Apertura al servicio de la variante de El Casar de Cáceres.

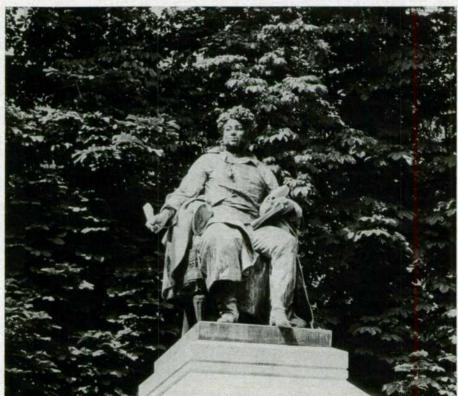
1981 (30 de mayo). Apertura de la doble vía entre Villaverde Alto y Fuenlabrada.

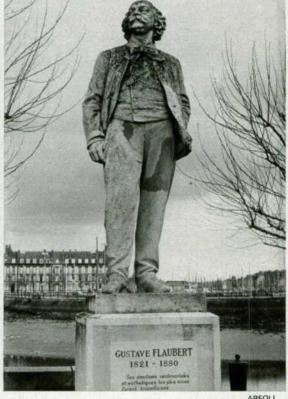
Guardas de la Granja
"La Encomienda", de Herreruela al
paso del convoy inaugural de 1881.

mare nostrum

laviedurail ocimrotaia

Estatua de Gustavo Flaubert. en Trouville





Alejandro

ARFOLL

GUSTAVO FLAUBERT, ALEJANDRO DUMAS: DOS AUTORES Y UN RECUERDO

UVILLE Y DEAUVILLE

Por ANDRE FONNET

LTIMAMENTE he pasado mucho tiempo reuniendo documentación sobre Flaubert y Dumas. Me acosté tarde. Envuelto por el tema, durante el sueño, un sueño relativamente coherente, encontré la forma que debia dar a mi trabajo, en base a las lecturas que había realizado y que daban una cierta veracidad a los diálogos.

Una intuición..., ¿debía preocuparme por una intuición?

Al contrario. Cuando me desperté decidí utilizar esta fórmula, describiendo un encuentro entre los dos autores y dándole forma de entrevista.

Un sueño literario

Subo al turbotrén 3333 con dirección a Lisieux, dejo mi equipa-

je, corro la cortina amarillo mostaza y me instalo en un sillón esperando la hora de salida. Al poco tiempo aparecen dos viajeros, su vestimenta me sorprende, parece del siglo pasado. Ambos son altos. Uno de ellos es mulato y tiene una cabellera crespa, el otro lleva un bigote francés. Cuando se sientan frente a mi, creo reconocer en ellos a Alejandro Dumas y Gustavo Flaubert.

Apenas se hubo instalado, el

viajero bigotudo dijo a su vecino:

-Me aburro tanto en el tren que al cabo de cinco minutos aúllo de hastio. La gente piensa que lo que oye es un perro perdido..., pero no es eso, es el señor Flaubert que suspira. Por eso, mi querido amigo, ansiaba tanto su compa-

¡Bah! -contesta el otro-El ferrocarril tiene ventajas. Suprimir las distancias es aumentar la duración del tiempo. ¡No vivire-