

y juvenil lo modela más estrechamente en el brillante y flexible tafetán, que dos agudas puntas parece que van á romper.

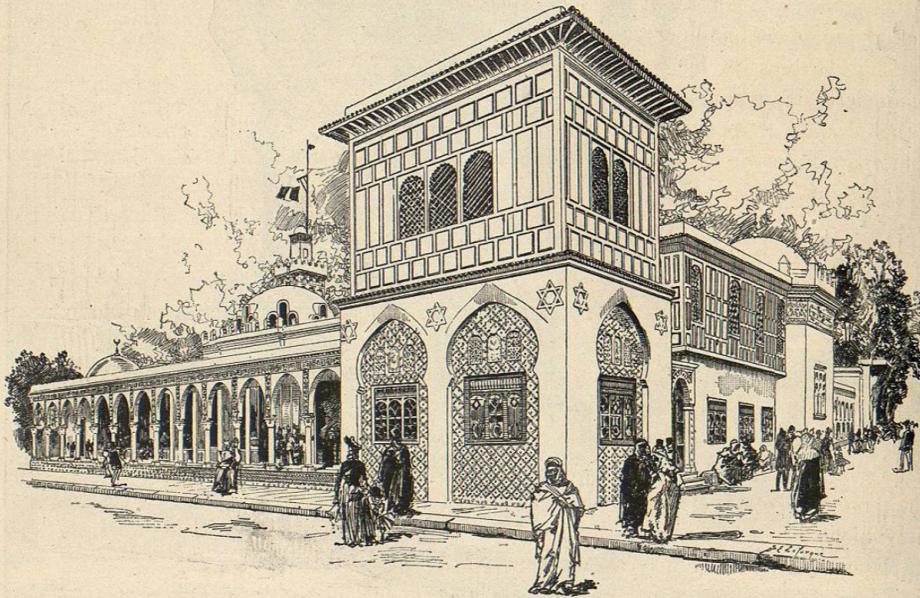
Muy atento al espectáculo el público no se ríe ya, los jóvenes pintores no dicen ya chocarrerías, y si dicen ¡bravo! es sin ironía y en voz bien diferente.

Luego empieza la escena de coquetería. La almea tiene en la mano un espejo y se complace en su sonrisa. Después simula el acto de ponerse afeites, que es una de las grandes armas de la mujer árabe.

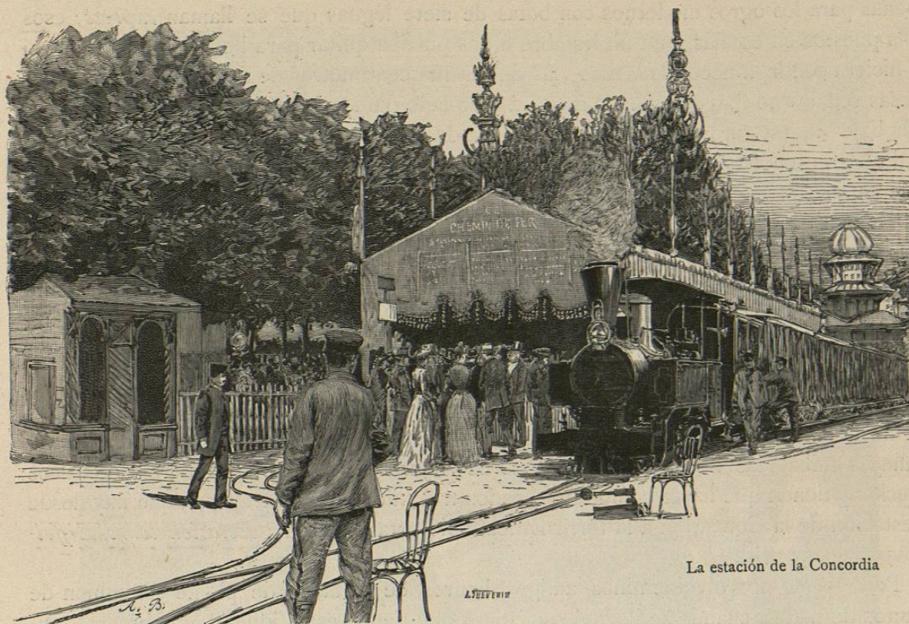
Las voces del coro epitalámico resuenan en fin, acompañadas del bandolín, del rabel y el tamboril. La bailarina pasea una mirada por el público, sin fijarse en nadie, sonríe entre complaciente y maliciosa por sentirse el blanco de todas las flechas de la pública curiosidad, y para terminar, da la danza del vientre esperada, danza no arrebatada ni violenta, no dislocada como la otra, sino undulosa, insinuante, picaresca, dejando adivinar bajo sus amplias ropas de zuavo algunos de esos nerviosos sobresaltos que ponen en éxtasis á la mujer oriental.

A los curiosos, á quienes la danza de las almeas parisienses, revisada, corregida y aumentada de trajes más ó menos atractivos, les dé la nostalgia de los viajes, les hemos de advertir que no vayan á Egipto, á menos que no bajen hasta las cercanías de Korosko ó de Wady-Halfa y pasen las cataratas, porque el Khedive, celoso de la castidad de sus Estados, ya muy comprometida por los pollineros del Cairo, ha prohibido á las almeas ejercer su oficio y seducciones á doscientas leguas á la redonda de la capital. Mas á dicha ¿no tienen los curiosos á la mano la calle del Cairo en el Campo de Marte y la Mauritania en la Explanada de los Inválidos?

T. LINDENLAUB.



Angulo del palacio de Argelia en la Avenida central.



La estación de la Concordia

EL FERROCARRIL DECAUVILLE

Hase dicho de la torre Eiffel que se parece á un gigantesco juguete; porque en efecto parece que tienen una ligereza de fruslería su arquitectura colosal, su increíble enlace de barras y barrotes de hierro y su equilibrada perspectiva: se nos viene á las mientes la anaquelaría de un aparador, á propósito de ella, y nos imaginamos alguna divinidad fenomenal alzando de repente un brazo desmesurado á través de las nubes del sol poniente como para limpiarle el polvo, con asombro de las multitudes.

Pues bien, por una acción refleja, la torre Eiffel da á todo lo que la rodea el carácter de juguete, el sello de fruslería. Las habitaciones de M. Garnier, por ejemplo, ¿no figuran como una colección de minúsculas casitas sacadas de una caja de juguetes de navidad? Y los tres dombos mismos, con ser de suyo tan amplios y majestuosos, ¿no parecen tres huevos de Pascua montados en bien labradas hueveras?

Pero si la torre Eiffel y sus cercanías inspiran la idea de juguetes acumulados en un bazar policromo, bien puede decirse que es también á causa de que la Exposición ha tomado ese carácter jovial, como un niño que da á todo un aire de vacaciones y alegrías; en que las multitudes suelen olvidar el pensum de la existencia y los castigos del destino.

Hacia yo estas reflexiones á propósito del éxito que ha obtenido el ferrocarril de vía estrecha, el *Decauville*, como se le llama, y que en verdad no parece sino un juguete en movimiento.

Esas estaciones que no recuerdan en nada los esplendores de la nueva estación de San Lázaro, sino que aparecen como pabellones campestres; ese corredor tan estrictamente cerrado entre dos hileras de árboles, ese corredor de tres kilómetros, un paso

apenas para los ogros modernos con botas de siete leguas que se llaman *express*; esos rails puestos en escalas, que un hombre ó dos pueden quitar para llevarlos más lejos, si se hiciera sentir la necesidad; esas vías de sesenta centímetros de anchura, esas agujetas y esas señales no mayores que la mano, á cuyo lado parece un tambor mayor el empleado más bajo de estatura; todo eso evoca la idea de endeble, de lindo, de gracioso, y cada cual querría tener un ferrocarril de ese amable calibre en su casa de campo de Meudon ó de Suresnes.

Es también la manera exquisita de facilidad inofensiva con que los trenes van y vienen entre las piernas de los curiosos. Por más que digan los empleados: «¡Cuidado, señora! ¡Caballero, cuidado!» nadie puede creer que un tren tan chiquito quiera hacer daño á nadie, y sólo por respeto á los agentes de orden público, los cuales, siempre serios, no toman nunca las cosas á juego, no se corre tras estos coches para tomarlos por asalto en su misma marcha.

Hablemos pues de estos coches tan bonitos é infantiles. Por más que pueden contener hasta cincuenta ó sesenta viajeros, estando éstos encerrados cuatro á cuatro, como muñecas embaladas, no pueden darse tono de viajeros de verdad, de viajeros auténticos ó serios, y tienen que hacer como muñecos los tres kilómetros de trayecto, que hay desde la estación de la Concordia á la torre Eiffel. Sólo estas palabras: *Estación torre Eiffel* provoca una sonrisa.

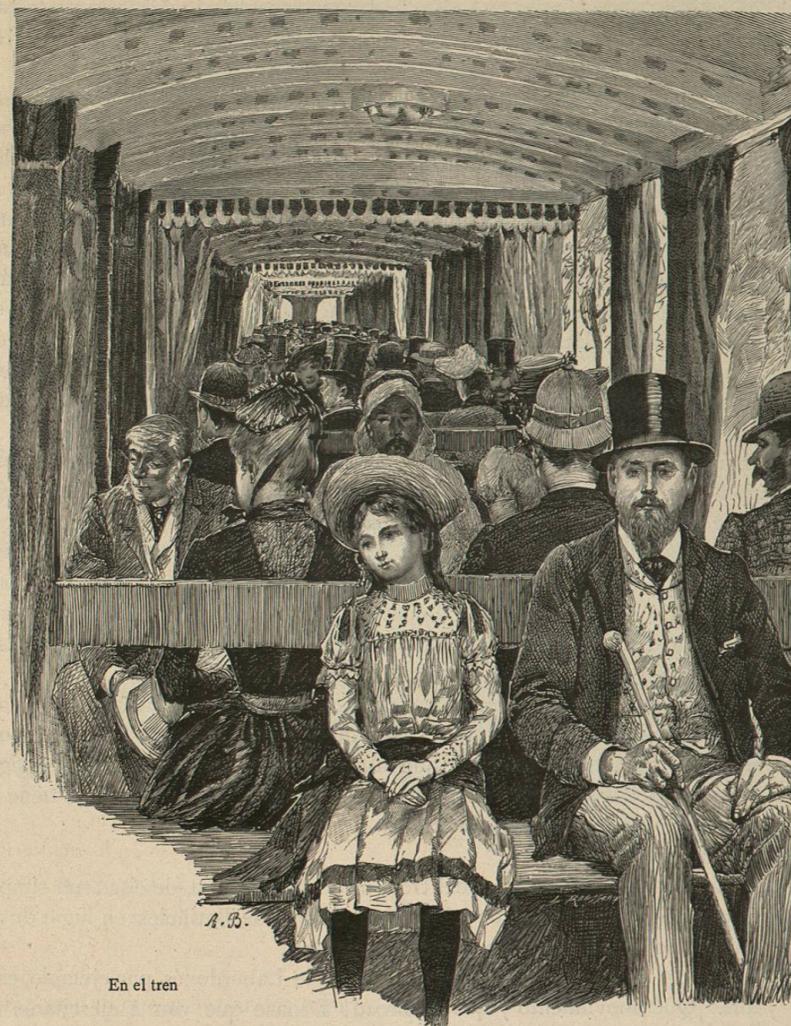
Pero ¿cómo no volverse niños, amigos de aros, de soldados de plomo y también de cuentos de hadas, cuando se llega á estaciones que tienen estos idílicos nombres: *Agricultura. Pabellón español.—La Alimentación. Restaurant húngaro?*

A pesar de la seriedad que guardan bajo su casquete de uniforme los jefes de estación, bien se conoce que están allí para reír, tanto más, cuanto que á su espalda, al otro lado de las barreras, se descubren otros jefes vestidos de blanco, jefes de cocina atarea, dos al rededor de sus fogones, ó bien mozos de café, que al son de una música de baile, sirven *bocks* en el paisaje.

Ahora bien, á pesar de su apariencia pueril, por su pequeñez, este ferrocarril me parece que viene á resolver un gran problema desde larga fecha planteado en París: él demuestra á los más ciegos la posibilidad de establecer en todas las calles demasiado largas fáciles medios de transporte á precios extremadamente bajos.

Hasta hoy, todo el mundo consideraba que el ferrocarril Decauville no podía realmente utilizarse sino en las grandes explotaciones agrícolas ó industriales para trasportar las cosechas ó los materiales, creyéndose que su rápida instalación no podía prestarse á un tráfico regular. La experiencia, al contrario, demuestra más y más cada día que se estaba en un error y que este ferrocarril puede adaptarse á todas las circunstancias y á todos los terrenos, y en una ciudad como París prestaría servicios incalculables.

Es ciertamente un asunto de estudio bien curioso ver con qué presteza entran y salen de los wagoes los viajeros, cómo se instalan en él, hombres, mujeres y niños por millares, sin tener que temer el menor accidente, para ir y venir á lo largo del Campo de Marte, en los muelles y en la Explanada de los Inválidos. Más de doscientos cincuenta trenes corren diariamente en ambos sentidos, por este solo punto de París, trasportando á veces cerca de cien mil personas. Esta diminuta línea férrea, cuyo tráfico superará, al término de la Exposición, el de muchas grandes Compañías, ocupa un emplazamiento tan reducido que apenas se nota que existe en medio de la multitud de construcciones que tiene que atravesar.



En el tren

Supongamos que se instale en nuestros grandes bulevares, en la plaza de la Concordia, en los Campos Elíseos, á lo largo de la Avenida del Grande Ejército, haciendo el servicio entre Bercy y la puerta Maillot, ramificándose en el trayecto á otras líneas análogas y sirviendo las grandes vías perpendiculares al Sena; ¿se cree que no llenaría con exceso los deseos del público, dando á la ciudad, al Estado, ó á las Compañías explotadoras beneficios superiores en mucho á los cálculos y previsiones más optimistas?

En todo caso, esta feliz tentativa del ingeniero Decauville prueba por manera irrefutable que las vías anchas y los materiales pesados no son ya de este tiempo y que el porvenir, para el servicio interior de las ciudades ó el de las localidades limítrofes, está en las vías estrechas y en los materiales ligeros.

Esta solución económica distaría mucho de los centenares de millones que se había

pensado invertir en abrir túneles en todas direcciones por debajo de París, ni demasiado altos para no falsear las casas, ni demasiado bajos para no tener que temer los desbordamientos invernales del Sena.

Sólo un argumento serio se opone á semejante empresa y es el humo que incesantemente vomitarían las locomotoras de día y de noche, molestando así á los ribereños.

Pero sería fácil obviar este inconveniente variando de sistema, es decir empleando máquinas de aire comprimido, de vapor á alta temperatura ó bien eléctricas.

Se alegará también que los vehículos sin tiro espantarían los caballos y podrían causar numerosos y sensibles accidentes. A esto puede contestarse que en todas las ciudades en que se emplea este medio de tracción, los caballos de los demás carruajes están tan habituados al wagón que no son causa de ningún accidente. En todas las ciudades de los Estados Unidos, principalmente, no son ya sólo los tranvías de vapor ó eléctricos los que recorren y cruzan las calles, sino también verdaderos trenes de ferrocarriles ordinarios, de viajeros y de mercancías, sin que nadie haya tenido ni tenga que protestar contra tales accidentes.

Pero ahora echo de ver que me he dejado llevar insensiblemente á consideraciones que se alejan de mi propósito, que es la descripción de la línea. Volvamos pues al asunto. Hay dos túneles. En otro tiempo tratábamos en son de burla el túnel de Batiñoles, reprochándole su ridícula ambición de querer hombrar con el túnel de Mont-Cenis. La palabra túnel se aplicaba ya entre nosotros á un paso grandioso y espantable bajo la Mancha ó bien bajo el Atlántico: hechos nuestros espíritus á las visiones ciclópeas, pensaban acaso en un túnel que atravesara de parte á parte á la tierra, sin prever más obstáculo á todos estos proyectos que la miserable cuestión de dinero.

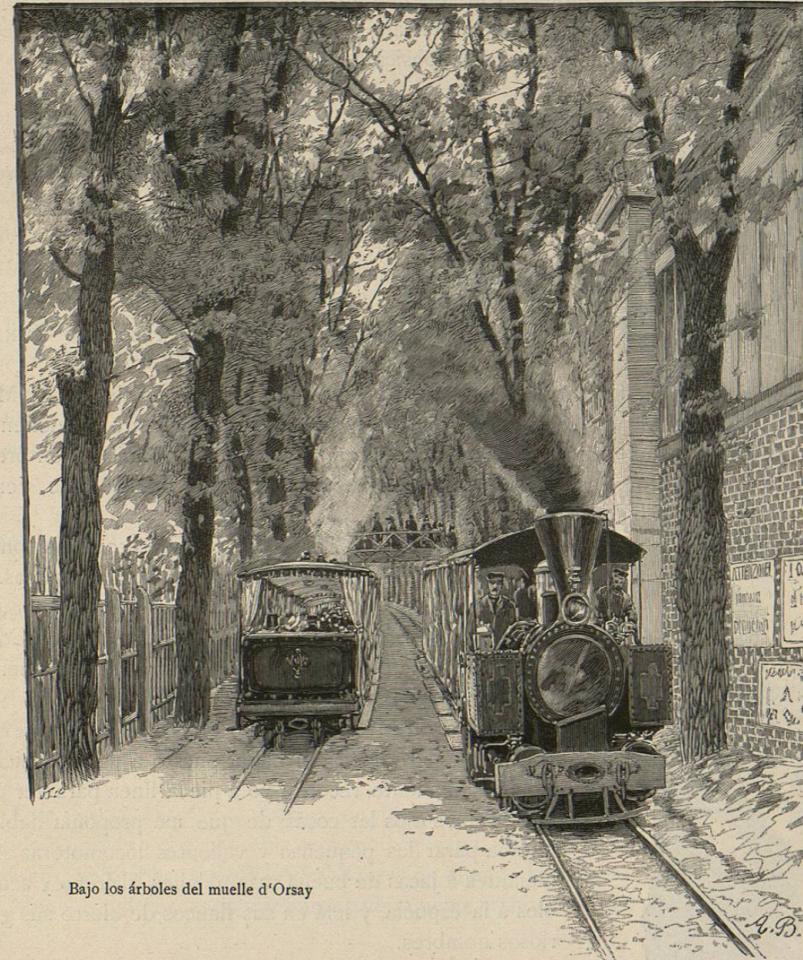
Esta palabra pues, *Túnel*, crecía inmensa, poderosa, fantástica, y he aquí en este ferrocarril Decauville un primer túnel de veinte metros ¡veinte metros! Pero se nos advierte, que esto es poca cosa, casi nada; que la más negra viene detrás, porque siguiendo... ¡oh! siguiendo hay que pasar por el pie de la torre Eiffel cuyo túnel tiene nada menos que 106 metros. ¡Ciento seis metros!

¿Es verdaderamente un túnel?

Es un túnel en el mismo carácter del tren; un túnel de juego, de risa... un simple tonel. Pero con una innovación que debería imitar el túnel de Batiñoles: en lugar de alumbrar los wagones, es el túnel mismo el que se alumbraba.

Cuando se llega á los pasos á nivel, á la avenida de Laburdonés, por ejemplo, es cosa de ver y oír. ¡Qué movimiento y qué alborozo! Diríase que van á ejercitarse en el *lawn-tennis* ó en el *croquet*, cuando dos mozos de servicio tienden una simple cuerda para tener á raya á la multitud y á los carruajes, á uno y otro lado de la vía. No sino parece que están encargados de guardar un juguete frágil de suyo y de impedir por consiguiente que estúpidos animales ó pilluelos corriendo como locos vengán á aplastar el pequeño y precioso tren. Sería verdaderamente una lástima. ¡Es un juguete tan lindo! Corriendo entre todos estos obstáculos viene arrastrando sus wagones como una procepción alegre y juguetona de gazapos azules y rosados; y vuelve alegremente á su punto de partida por en medio de los árboles, que lo miran sin la mayor indignación.

Sin embargo, los árboles le dan mucho miedo al pequeño Decauville, pero un miedo atroz, un miedo á la Toppfer, en que las ramas semejan brazos empinados, torcidos, retorcidos, diformes, formidables. Y grande será su terror, cuando no le basta una lengua para expresarlo y lo expresa en todas las lenguas conocidas.



Bajo los árboles del muelle d'Orsay

He aquí lo que se lee en las paredes de ladrillo, tras las cuales se abriga la Agricultura (¿Qué pensará la Agricultura, si llega á leer por encima del muro tan terribles advertencias?):

ATTENTION

*Prenez garde aux arbres
Ne sortez ni jambes ni tête*

Esta manera de tratar como enemigos monstruosos, capaces de romper piernas y cabezas, á los buenos de los árboles, llenos de nidos de pájaros, debe asombrar á la Agricultura, que á buen seguro levantaría los brazos al cielo, si tuviera brazos.

Sin duda por ser casi todo de hierro y acero el pequeño Decauville, es por lo que tiene miedo y horror al palo, á la madera, á los inocentes árboles.