



En Argelia la situación de los viñedos con ser satisfactoria parece que no dará los magníficos resultados que se esperaban, aunque es de presumir que la cosecha será buena y precoz, pero hay que tener en cuenta que la sequía por un lado y las enfermedades criptogánicas por otro disminuirán los rendimientos.

Los vinos de esta colonia van desapareciendo lentamente de los mercados por las cotizaciones algo altas que dominan.

Los mercados franceses para nuestros vinos continúan con poca diferencia como la semana anterior, si bien realizándose algunas operaciones de relativa importancia, particularmente en París y Burdeos y con ligera tendencia al alza, debida sin duda a las noticias que se tienen de los precios que reínan en España. Se cree aquí que la cosecha de vinos en nuestra Península será precoz y muy buena, esperándose para la próxima semana nuevos de la región valenciana.

Vinos españoles en Cete

Nombres	Grados	Prec.	Por hect.
Alicante 1. <sup>a</sup>	14 á 15	30 á 33 francs.	
> 2. <sup>a</sup>	12 á 13	24 á 28	
Benicarló	11 á 12	22 á 25	
Cataluña	11 á 12	22 á 25	
Mallorca 1. <sup>a</sup> y 2. <sup>a</sup>	8 á 10 <sup>a</sup>	15 á 17	
Priorato	14 á 15	32 á 34	
Tarragona (Vendrell)	11 á 12	22 á 25	
Utiel (tipo Aragón)	11 á 12	22 á 25	
Valencia 1. <sup>a</sup>	11 á 12	20 á 24	
> 2. <sup>a</sup>	10 á 11	18 á 20	
Vinaroz	10 á 12	19 á 23	
Moscotel (9 á 10. <sup>a</sup> licor)	15	40 á 50	
Mistelas (9 á 10. <sup>a</sup> licor)	15	38 á 48	
Vino blanco seco de Andalucía	13	25 á 27	
Vino blanco de Mancha	12 á 13	24 á 27	
Vino blanco de Cataluña	11	22 á 25	
Jerez y Málaga superiores de	200 á 250		

Precios de los cereales en los mercados franceses y principales de Europa.

Trigos los 100 kilos

París.—Sin precisar clases, de 22'50 á 23'80 francos.—Lyon, 22'75 á 23'50.—Burdeos, 23'10 á 23'60.—Marsella (entrepot).—Tuscel.—Bel Abbes, 24'25; Bone, 22'00; Orán-Colón, 23'57.—Chirka.—Nicolaeff, 14'75; Mariopoli, 14'75; Berdianska, 16'00; Odessa, 16'25; Chires Azoff, 16'25; Alexan-droff, 16'00.—Asime.—Nicolaeff, 17'00; Odessa, 16'25; Azoff, 16'50; Crimea, 17'00; Novorossiisk, 15'25.—Tierno.—Burgas, 16'50; Danubio, 15'50.—Duro.—Bone.—Philippeville, 22'00; Tánez 22'00; Orán, 22'00; Tangaroa, 14'75; Berdianska, 14'75; Bombay, número 4 F., 14'60; Id. n.º 6, 14'00; Cavarna, 14'75.—Bruselas, 17'00.—Viena, 18'61.—Buda Pest, 18'36.—Berlín, 19'62.—Londres, 16'00.—Liverpool, 16'13.—Nueva York 13'67.—Chicago, 12'60.

Cebada los 100 kilos

París, 14'50 á 16'00 francos.—Lyon, 15'44 á 16'30.—Burdeos, 15'75 á 16'00.—Marsella (entrepot), 9'75 á 10'50.—Lyon, 14'25 á 14'50.—Burdeos, 15'25 á 15'75.

Avena, los 100 kilos

París, 14'60 á 16'10 francos.—Lyon, 15'75 á 17'00.—Marsella (entrepot).—Avena de Rusia, 11'00 á 11'50; del Danubio, 11'25 á 11'50; de África, 14'00 á 16; de Rodosto, 11'00 á 11'50.

Maíz, los 100 kilos

París, 12'00 á 12'25 francos.—Burdeos, 11'60 á 14'50.—Marsella (entrepot).—Maíz de Cinquantini, 10'60; de Danubio, 8'20; de Plata, 8'00; de Peñi, 7'70; de Varna, 8'50.

Precios de productos agrícolas españoles y otros en las plazas de Cete y Marsella.

Aceites, los 100 kilogramos: extrafino, de 140 á 145 francos; superfino de 130 á 135 francos; fino, de 100 á 110 francos; corchos, los 1,000; superfino, de 25 á 35 francos; fino, de 15 á 25; ordinarios, de 8 á 15 francos; azafrán español, de 100 á 115 francos; limones de Málaga, 15 francos caja de 375; pasa de Málaga, de 6 á 10 francos, según calidad, la caja de 10 kilos; pasa de Denia, de 44 á 46 francos, según clase, los 100 kilos; ciruelas secas, de 52 á 56 francos; heces, de 25 á 35 francos; tártero en bruto, de 80 á 100 francos; el grado de ácido que contienen, de 1'20 á 1'25 francos; avellanas de Tarragona, de 81 á 83 francos; con cascarilla, de 35 á 37 francos; almendras de Mallorca, de 99 á 100 francos; de Alicante, de 112 á 115; con cascara, de 50 á 52; cacahuates, de 32 á 34 francos; alpiste, de 15 á 16 francos; lentejas, de 26 á 28 francos; judías, de 18 á 24 francos; piñones de España, de 100 á 103 francos; anís de Málaga, de 55 á 60 francos; azúcares de entrepot, blancos, de 25 á 26 francos; rojos, de 23 á 24; refinados, 35 francos de derechos, 98 francos; pimienta molida dulce, de 80 á 85 francos; regaliz, 19 á 22 francos; cebollas, de 10 á 15 francos; patatas, de 12 á 16 francos; peras, de 25 á 40 francos; melocotones, de 40 á 50 francos; tomates, de 12 á 15 francos; uva de moscatel, de 55 á 60 francos; naranjas, de 44 á 50 francos; el mil.

Alcoholes: 3'66 buen gusto 80 francos hectómetro, de orujo 60 francos; del Norte de 37 á 38 francos; Norte extrafino 40 francos; cognac de 120 á 150 francos.

Heno, de 8 á 9 francos; alfalfa, de 7 á 9 francos; salvados, de 6 á 13 francos; algarrobás, 10 francos; paja, de 5 á 7 francos. Todo los 100 kilos.

Cette, 17 Julio 1897.—El director de la Estación, Antonio Blavia.

MOVIMIENTO DEL PUERTO

SALIDAS

Vapor español Cabo Roca, de tránsito, para Marsella y escalas.

Vapor español Nuevo Valencia, de tránsito y otros, para Sevilla y escalas.

Laud español San Pablo, con melones, para Barcelona,

Laud español Salvador, id. id.

Laud español Sau Ignacio, id. para Rosas. Vapor español Esperanza, con cargo general, para Gaudí.

Vapor español García de Vinuesa, de tránsito y otros, para Marsella y escalas.

Vapor noruego Salamanca, con cargamento de bacalao, de tránsito, para Tarragona.

Laud español El Angel, con lastre, para Cullera.

Vapor noruego Washington, con frutas, para Hull y escalas.

Vapor español Julia, con cargo general para Bilbao y escalas.

Vapor español San Fernando, con cargo general, para Sevilla y otros.

Laud español Adela, con lastre, para Castellón.

Bergantín italiano Sara, con lastre, para Castellón.

Laud español Carme Pérez, con lastre, para Torrevieja.

Laud español Flor de Mayo, con lastre, para San Pedro del Pinatar.

Vapor español Cabo San Sebastián, para Bilbao y escalas, con cargo general.

ENTRADAS

Vapor noruego Washington, de Hull, con lastre.

Vapor noruego Salamanca, de Málaga, con bacalao.

Vapor inglés Mengestria, de Barcelona, con lastre.

Vapor inglés Burriana, de Palermo, con cargo general.

Vapor español Nuevo Valencia, de Barcelona, con cargo general.

Vapor español San Martín, de Barcelona, con cargo general.

Laud español Veloz, de Torrevieja, con lastre.

Laud español Santa Elena, de id., con idem.

Laud español Carmen, de Malgrat, con madera.

Laud, español Vicente, de San Roque, con aluminio.

Laud español Pepita, de Motril, con azúcar y otros efectos.

Balandra española Joven Antonio, de Vinaroz, con vino.

DIARIO ECLESIASTICO

Santos de hoy

Santa Librada, virgen y mártir, patrona de Sigüenza; Santos Elías, Profeta; Sabino, Juliano; Maximino; Macrobio y Santa Casia y Paula, mártires; Santos Pablo, diácono y mártir; José, llamado el Justo; Vulmaro, abad y Santa Margarita, virgen y mártir y Severa, virgen.

La antigua iglesia hoy festa celebró hoy la Iglesia particular de España, nació á mediados del siglo II en Balearica, ciudad entonces importante de la Lusitania, (hoy Portugal). Una respetable tradición, asegura que Librada fué una de las nuevas hermanas que su madre Casia tuvo de parte y que la madre, gentil, considerándolo como una deshonra, dió orden de que matasen á las nueve niñas, pero una piadosa mujer las distribuyó entre otras tantas madres cristianas que al par les conservaron la vida del cuello, las consiguieron la vida del alma. Cuando las nueve hermanas estuvieron en edad de darse cuenta de su situación presentáronse á su padre Castelo á quien manifestaron ser cristianas. El padre empleó primera las promesas y los halagos, pero viendo que nadie conseguía apelar á las amenzas más terribles. Las santas jóvenes para evitar que su padre cometiese su paricidio, huyeron; pero en el campo fueron detenidas por los soldados y martirizadas excepto Librada, quien consiguió permanecer algún tiempo en el desierto, hasta que fué descubierta su paradero y después de haberle hecho padecer varios tormentos fué degollada en 18 de Enero de fin del siglo II, su cuerpo se conserva en la catedral de Sigüenza.

Se reza de Santa Librada, con rito doble de segunda clase y escarmiento.

CARRETERA-HORAS.—Principales en el convento de religiosas de San Gregorio. Se describe á las seis y media y se reserva á las siete y media.

ABRIGADA-HORAS.—Torneo de los Santos Reyes. Corte de María.—Nuestra Señora de la Alegría, en el Salvador.

FUNCIONES RELIGIOSAS PARA HOY

EL SANTO DEL CONVENTO DE LA ENCARNACION.—Cuarto dia de novenario á Nuestra Señora del Carmen. A la nueva festa en honor de San Elías, con Misa cantada y sermon que dirá Don Timoteo Casabán. Por la tarde se saca el ejercicio con sermon á cargo del Dr. Don José María Llopis, y á intención de Doña Josefa Bartual, viuda de Prieto, por sus difuntos.

IGLESIA DEL CONVENTO DE SAN JOSÉ Y SANTA TERESA.—A las ocho y media, fiesta á San Elías en la que predica Don Elías Maurer.

NOTICIAS LOCALES

LA COMUNIÓN TRADICIONALISTA DE VALENCIA, PARA CELEBRAR SOLEMNEMENTE LA FIESTA DEL APÓSTOL SAN JAIME, PATRÓN DE ESPAÑA, Y AL MISMO TIEMPO LA ONOMÁSTICA DE NUESTRO PRÍNCIPE D. JAIME DE BORBÓN, SE CONGREGARÁ POR LA MAÑANA Á LAS SIETE DE LA TARDE EN LA IGLESIA DE TARRAGONA, DE 81 Á 83 FRANCOS, CON CÁSERA, DE 35 Á 37 FRANCOS; ALMENDRAS DE MALLORCA, DE 99 Á 100 FRANCOS, SEGÚN CALIDAD, LA CAJA DE 10 KILOS; PASA DE DENIA, DE 44 Á 46 FRANCOS, SEGÚN CLASE, LOS 100 KILOS; CIRUELAS SECAS, DE 52 Á 56 FRANCOS; HECES, DE 25 Á 35 FRANCOS; TÁRTERO EN BRUTO, DE 80 Á 100 FRANCOS; EL GRADO DE ÁCIDO QUE CONTIENEN, DE 1'20 Á 1'25 FRANCOS; AVELLANAS DE TARRAGONA, DE 81 Á 83 FRANCOS; CON CÁSERA, DE 35 Á 37 FRANCOS; ALMENDRAS DE MALLORCA, DE 99 Á 100 FRANCOS; DE ALICANTE, DE 112 Á 115; CON CASCARA, DE 50 Á 52; CACAHUATES, DE 32 Á 34 FRANCOS; ALPISTE, DE 15 Á 16 FRANCOS; LENTEJAS, DE 26 Á 28 FRANCOS; JUDÍAS, DE 18 Á 24 FRANCOS; PIÑONES DE ESPAÑA, DE 100 Á 103 FRANCOS; ANÍS DE MÁLAGA, DE 55 Á 60 FRANCOS; AZÚCARES DE ENTREPOT, BLANCOS, DE 25 Á 26 FRANCOS; ROJOS, DE 23 Á 24; REFINADOS, 35 FRANCOS DE DERECHOS, 98 FRANCOS; PIMENTA MOULDA DULCE, DE 80 Á 85 FRANCOS; REGALIZ, 19 Á 22 FRANCOS; CABEILLAS, DE 10 Á 15 FRANCOS; PATATAS, DE 12 Á 16 FRANCOS; PERAS, DE 25 Á 40 FRANCOS; MELOCOTONES, DE 40 Á 50 FRANCOS; TOMATES, DE 12 Á 15 FRANCOS; UVA DE MOSCATEL, DE 55 Á 60 FRANCOS; NARANJAS, DE 44 Á 50 FRANCOS; EL MIL.

Por la tarde se verificó la procesión, resultando un acto imponente y grandioso; la sagrada imagen, según costumbre antigua, fue llevada bajo palio.

Terminada ésta, se cantaron los gozos de Nuestra Señora del Carmen, que para esta festividad compuso el Dr. D. José Cervera, beneficiario de la parroquia de los Santos Juanes de Valencia, e impresas á expensas de D. Jaime Cubel, hijo de La Yesa.

El dia 17 se celebró la Misa de difuntos, predicando el mencionado orador Sr. Gil.

ANOCHE Á LAS ONCE DETUVÓ EL SUBJEFE DE LA GUARDIA MUNICIPAL Á SEIS MARINEROS, PARA CELEBRAR SOLEMNEMENTE LA FIESTA DEL APÓSTOL SAN JAIME, PATRÓN DE ESPAÑA, Y AL MISMO TIEMPO LA ONOMÁSTICA DE NUESTRO PRÍNCIPE D. JAIME DE BORBÓN, SE CONGREGARÁ POR LA MAÑANA Á LAS SIETE DE LA TARDE EN LA IGLESIA DE TARRAGONA, DE 81 Á 83 FRANCOS; CON CÁSERA, DE 35 Á 37 FRANCOS; ALMENDRAS DE MALLORCA, DE 99 Á 100 FRANCOS; DE ALICANTE, DE 112 Á 115; CON CASCARA, DE 50 Á 52; CACAHUATES, DE 32 Á 34 FRANCOS; ALPISTE, DE 15 Á 16 FRANCOS; LENTEJAS, DE 26 Á 28 FRANCOS; JUDÍAS, DE 18 Á 24 FRANCOS; PIÑONES DE ESPAÑA, DE 100 Á 103 FRANCOS; ANÍS DE MÁLAGA, DE 55 Á 60 FRANCOS; AZÚCARES DE ENTREPOT, BLANCOS, DE 25 Á 26 FRANCOS; ROJOS, DE 23 Á 24; REFINADOS, 35 FRANCOS DE DERECHOS, 98 FRANCOS; PIMENTA MOULDA DULCE, DE 80 Á 85 FRANCOS; REGALIZ, 19 Á 22 FRANCOS; CABEILLAS, DE 10 Á 15 FRANCOS; PATATAS, DE 12 Á 16 FRANCOS; PERAS, DE 25 Á 40 FRANCOS; MELOCOTONES, DE 40 Á 50 FRANCOS; TOMATES, DE 12 Á 15 FRANCOS; UVA DE MOSCATEL, DE 55 Á 60 FRANCOS; NARANJAS, DE 44 Á 50 FRANCOS; EL MIL.

SE DESEA SERIA QUÉ Á AMBOS ACTOS ASISTIERE UNA NUMEROSA CONCURRENCIA.

**Restaurant del arte culinario**

ANTES CINCO PUERTAS

Calle de Escrivá, números 5 y 7

**MENU DU DEJUNER**

(Hors d'œuvre)

Huevos à omelette.  
Friedado con guisantes.  
Pescado frito.  
Bebiches con patatas.  
Tres postres.  
Vino campo Romero.

Precio 2'50.

**MENU DU DINER**

(Hors d'œuvre)

Sopa.—Puré de legumbres.  
Frite.—Panettas à la Reina.  
Entrada.—Pellos salteados.  
Postre.—Langosta salsa tartara.  
Legumbres.—Alubias con jamón.  
Aperitivo.—Pistachos con leche.  
Tres postres, salchichas.  
Vino campo Romero.

Precio 3 pesetas.

**LA ECONÓMICA**  
**Bastonería y Paragüería**

MANUEL YUSTE

37, Calle de la Tapinería, 37

Dedico al corto tiempo de existencia que lleva establecida esta casa y a haberla honrado el público con sus encargos, hoy me he creído obligado á la prontitud y economía que han encontrado en dicha casa por este motivo me vea previsio á instituirme de las mejores máximas del país y satisfacerlo.

Para esta corta tiempo, sólo he recibido no elegante y variado surtido de bastones, sombrillas, paraguas boquillas, cañas, palos, púas, cuchetas, anillos y cuando abrazo el ramo.

Especialidad en encargos propios para regalos. Se hacen bastones para todas clases de autoridades y dependencias de consumo.

Se montan y componen los mismos artículos por diferentes que sean, siendo en todo tan limitados los precios, que solo se convencionaliza visitando esta casa.

No comprar sin visitarantes esta casa

**NO EQUIVOCARSE**

37, Calle de la Tapinería, 37. Valencia

PRONTITUD Y ECONOMIA

**RESTAURANT**

**DE LAS ARENAS**

Servicios per raciones y cubiertos de 2, 4 y 6 pesetas  
Cubiertos del dia de 5'50 pesetas.

El restaurante estará abierto al público desde la llegada del primer trenaria de la mañana hasta las once de la noche.

NOTAS.—Si que tome en cuenta tendrá gracia la equidad al Balneario.

Se sirven banquetes, almuerzos, comidas y cenas por encargo.

Inmediatamente se dio parte al juzgado de guardia, quien comenzó á instruir las correspondientes diligencias, siendo éstas infructuosas, pues como de costumbre, los culpables no fueron habidos.

El valor de los objetos robados, aunque se supone sea de alguna consideración, no se puede confirmar hasta que no regrese el dueño de la habitación robada.

Y es propósito de robos, diremos que comprobaremos que los agentes encargados de velar por la seguridad de los vecinos despartasen de ese sueño que ha sido causa, no solamente del robo anteriormente expresado, sino de otros muchos que hemos venido refiriendo en poco tiempo.

Y decimos que no se duerman, pues de lo contrario no nos queda otro recurso que armarnos hasta los dientes y pasar los días cerrados en casa para evitar percances de esta calaña.

**Desgracia**

Ayer fué asistido en el dispensario médico de la calle de Serranos Manuel Peris, de 34 años de edad, quien casualmente se infligió una herida contusa en el pie izquierdo.

**Descubrimiento**

En marzo de 1892 se cometió un asesinato en el azud de Antella, en la persona de Francisco Juan, en cuyo cuerpo se encontraron 13 proyectiles de diferentes calibres.

La Guardia civil, de acuerdo con el juez D. Manuel Garrido, ha venido practicando gestiones para descubrir á los asesinos, lo grande por fin anteayer detener á Eleuterio Peris, quien con Antonio Inglés y Francisco Esperanza, ya difunto, son los que cometieron el crimen.

También, como cómplices, ha detenido á Salvador Vidal y á Francisco Noguera.

**Suicidio**

Ayer al anochecer, una detonación que sonó cerca de la capilla del cementerio puso en alarma á cuantos había en él.

Audiieron en el acto el vigilante del campamento y el espadillán, hallando al pie de las gradas que dan acceso á la citada capilla el cadáver de un caballero decentemente vestido.

Personado en el lugar del suceso el juzgado de guardia es identificado el cadáver resultó ser el de D. V. F. del S., de 58 años, perteneciente á una conocida familia de esta capital y emparentado con otras no menos conocidas y apreciables.

**LOS TRENS DE VELOCIDAD**  
**«FULMINANTE»**

Discurrendo una Revista profesional francesa acerca de la naturaleza y frecuencia de los sucesos ferroviarios, y tomando pretexto del resultado yo conocido de una información abierta en Francia entre los maquinistas de ferrocarril para depurar las causas generales de tales accidentes y las particulares de algunos que recientemente emocionaron la opinión, consigna algunas consideraciones que son poco tranquilizadoras para cuando el régimen normal de marcha de los trenes que hoy se llaman rápidos sea el que, por extraordinaria pugna de velocidades, ocasionalmente se ha logrado.

Cuando este nuevo régimen impone definitivamente, aquél adiuvio algo anodino deberá reemplazarse por el de fulminante, que es más expresivo, más exacto, y sobre todo, el que mejor prepara el espíritu del viajero para las emociones de un transporte disparado.

Resulta de la información á que hemos aludido que, en general, los tropiezos que en su carrera experimentan los trenes son imputables al estado claudicante de la vía; y aunque en esta imputación clara está que el informe de los maquinistas puede pecar por prudente deseo de aparecer irresponsables, es lo cierto, cuando se examina el caso con la atención que merece, que semejante declinación es muy disculpable, porque es cada vez más difícil y dura la misión del maquinista ferroviario, habiendo en cuenta el vértigo de velocidad que una loca emulación de las empresas y la paciencia neurótica de los viajeros mancomunadamente lo imponen.

Lo primero que se ocurre al pensar en lo que una enorme velocidad exige, es la mayor complicación y delicadeza de los órganos de la locomotora; y si esto no fuera por sí un inconveniente para la seguridad del tren, todavía habría que considerar el mayor esfuerzo de atención fatigosa que impone al maquinista, cuyas aptitudes, cuya serenidad, temple ánimo y robustez física sufrirán incesante y muy ruda prueba.

No hay que olvidar, en efecto, que en los expresos actuales cuya velocidad es de 25 á 30 metros por segundo, el intervalo de cuatro segundos, es decir, el espacio de tiempo que suele bastar al maquinista para echar la vista al manómetro ó al nivel de agua, si es que la reverberación del hogar no le ha empapado la mirada, son tiempo sobrado para dejar 100 metros atrás la señal de alto que subitamente surge ante sus ojos, algo tarde tal vez, porque antes la ocultara algún repliegue de la vía. Esta contingencia, que el maquinista conoce perfectamente, y la amenaza inminente que ella envuelve, han de mantener su ánimo en constante inquietud, cuya opresión aumenta todavía la velocidad vertiginosa de la máquina.

El maquinista ha de reconocer por observación sintética e instantánea y constante, todo cuanto tiene delante, a los lados y bajo sus pies: señales, puentes, agujas, vía, máquina, todo cuanto es roden, en fin, sin que esto le exima, bien al contrario, de atender al regulador, al silbato y al freno mismo, si precisa, en cuyos objetos todos deberán llevar aplicada una mano, si tal pluralidad cupiera, porque un accidente cualquiera subitamente sobrevino porque puede requerir la acción energética, conjunta, instantánea de todos estos órganos, de cuyo oportuno ejercicio pendan en efecto su propia vida y la vida de los confiados viajeros. Y esta maniobra compleja y rápida y sobre todo oportunísima, habrá de efectuarse medio entorpecida por el ruido infernal del tren, cortado el rostro por el aire y la piel pincelada por las chispas que la chumbea vomita entre bocanadas de humo cargador, mientras el cuerpo se halla sometido á la violenta conmoción causada por el trepidante galope de la locomotora.

El agotamiento moral y físico, los enervamientos de la voluntad y de la atención, con la inevitable escuela de desastres que esmalte la explotación ferroviaria, tales serían las consecuencias de aquél estadio de suplicio á que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación y tanto de la velocidad fulminante, ningún maquinista permanece más de dos horas en la plataforma de una locomotora. En los Estados Unidos, en donde existen claros ejemplos de que el maquinista se halla sometido si su servicio fuera prolongado. Afortunadamente no es así. En los trenes rápidos, y principalmente en esos que parece son preparación

