

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIÓDICO QUINCENAL, ÓRGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

En toda España **25 céntimos** al mes.
Número suelto: **10 céntimos.**

Madrid, 1.º de Agosto de 1905.

DIRIJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES
Gobernador, 31, 1.º derecha, MADRID

Honor obliga.

Un deber de cortesía que gustosos cumplimos, indúcenos á dedicar nuestras primeras líneas á cuantos han prestado su apoyo material y moralmente á nuestra tan ardua como decidida empresa, expresándoles nuestra gratitud desde estas columnas, en especial á la prensa, que por medio de sus más autorizados órganos, *El Liberal, El Imparcial, El País, El Correo Español, El Diario de Córdoba y Diario Universal*, se han ocupado de nuestra publicación, dando con ello, una vez más, pruebas de estar atentos al progreso de los individuos y colectividades, recogiendo sus latidos.

Sólo esperamos que hagan justicia á nuestra voluntad y altruismo, y si modestos en nuestros merecimientos, seremos una voz más que proclame la bondad de la prensa española cuyos deberes, ya que no derechos, queremos compartir.

Personalidades y jefes entusiastas que nos han prestado su apoyo, obreros y compañeros, sirva HERALDO DE FERROCARRILES de abrazo fraternal; símbolo de nuestro ideal y aspiración de nuestro programa.

Y por último, á la ilustrada prensa profesional saluda como hermana formando en sus filas, cooperando sus fines para bien de los intereses ferroviarios, sin menoscabo de los principios de justicia y equidad.

HERALDO DE FERROCARRILES.

NUESTRO PROGRAMA

Lo dijimos en nuestra circular, lo reprodujo la prensa en sus columnas, corrió de uno á otro punto y llegó allá donde había un agente de ferrocarriles la noticia, clara, terminante, de lo que proyectábamos.

Se nos acusa de laconismo en nuestra circular, y ha de tenerse en cuenta que somos enemigos de palabras y amantes ardientes de la realidad.

Supresión del impuesto de utilidades, convocatoria de un Congreso de ferrocarriles, petición de escalafón, defensa de los intereses de las Compañías y de los del personal, por fin, buscar protección del Estado y Compañías para esta sufrida clase. Esos son los puntos más importantes de nuestro programa, los que nos han costado muchas noches de insomnio y un complicado y detenidísimo estudio, después del cual nos determinamos á solicitar vuestra ayuda y á llevar adelante nuestro plan con una constancia que no serán suficientes á quebrantar los múltiples y continuos desengaños que en nuestra marcha hemos de experimentar.

La supresión del impuesto de utilidades que paga el personal de las Empresas ferroviarias, será nuestra primera ocupación, y ya empezamos á trabajar en tal sentido, sin perder ni un momento.

Pediremos con todas las formas del ruego, reclamaremos de los Gobiernos la atención que nuestra clase se merece, porque no es posible ver por más tiempo la pasividad con que arriba se ha contemplado lo que atañe al personal de las Compañías. Ninguna apelación á la violencia. ¿Para qué indicarlo siquiera?

Trabajaremos, y buena prueba de ello es que ya en este primer número nuestro colaborador Sr. Pelluch se ocupa del problema, y ya se están dando los pasos necesarios para

la celebración del primero de los mitins que se han de llevar á cabo para conseguir de los Poderes públicos la abolición del oneroso y anómalo tributo que venimos pagando. Así irá respondiendo el HERALDO DE FERROCARRILES á la cariñosa y entusiasta acogida que la mayoría del personal le ha dispensado. Y no se nos diga que pretendemos el imposible, pues, á nuestro entender no existe otro sino el que nos creamos nosotros mismos si desechamos la unión que á tan poca costa podemos obtener y nos arrojamus en brazos del aterrador escepticismo que hace tiempo nos viene persiguiendo. Querer es poder.

HERALDO DE FERROCARRILES, y esto es ocioso decirlo, no viene á defender ni atacar á nadie; viene, esto sí, á cubrir el vacío que se notaba, y entiende que su aparición y su vida es de suma importancia para la clase, y debe hacer constar que no es de unos ni de otros, sino de todo el personal y de todas las Compañías, y á éstos y á aquéllas ofrece sus columnas, que no han de tener más valor ante el Estado y la opinión pública, que el que todos le otorguemos con nuestra concordia y nuestra unión.

Pero dependiendo su vida y el cumplimiento de su programa del personal ferroviario, tenía que establecer un sistema tal, que no gravara la situación tanto difícil de la inmensa mayoría, y no ha sido este punto el que menos estudio ha exigido. Se han obtenido los medios de que todo el personal esté suscrito, y para ello, como va en otro lugar, se establece un precio de suscripción de veinticinco céntimos mensuales, á partir del 1.º del próximo Septiembre, pudiendo de esta forma aumentar el número de periódicos al mes, á medida que aumenta el número de suscriptores, pero siempre con el mismo precio. Y al hablar de esto vese precisado el HERALDO DE FERROCARRILES á dar las más expresivas gracias á todos los que en este primer mes se han adherido con cantidades mayores, y hacerles presente que, entre tanto no ordenen otra cosa, se les servirá el periódico por la cuota que se establece para el mes de Septiembre.

El entusiasmo de muchos de nuestros compañeros, al querer contribuir al sostenimiento del periódico con cantidades de importancia, exige por parte de todos, y en especial por la nuestra, un agradecimiento que no titubamos en conceder; pero el HERALDO DE FERROCARRILES no puede admitirlas en lo sucesivo, porque ha de vivir con el apoyo de todos, y no con el sacrificio de unos cuantos. Y hemos llegado más allá, en nuestro afán de conseguir la unión tan apetecida; hemos abierto una sección gratuita, donde admitiremos las suscripciones de aquellos que nos conste no pueden desprenderse de los 25 céntimos, y pueden, los que en tal caso se encuentren, remitir sus boletines, sin temor ni duda alguna. Se les servirá el periódico como á compañeros nuestros muy queridos. La unión la entendemos así; ¡ojalá la entiendan los demás de tal modo, que seamos el ejemplo de todos los elementos sociales!

La formación de una Biblioteca modelo, la repartición de premios entre los suscriptores, sea partes secundarias de nuestro programa, y que trataremos de cumplir en lo posible.

El periódico, ya lo ven nuestros lectores, tendrá la forma más amena que se pueda apetecer, para lo cual procuraremos darle variedad, dentro siempre de la obligación que, al escribir estas líneas, contraemos con la opinión. En él colaborarán muchos de nuestros mejores escritores, y haremos cuanto nos permitan nuestras fuerzas, que serán siempre las que formen las de todos reunidas; pero bien entendido que lo que importa es la consecución de nuestro programa, y que el periódico no será más que el fiel reflejo de nuestros actos.

Estamos hablando de nuestras promesas, y hubiéramos preferido que hablaran los sucesos; pero así lo exige nuestro deber.

Poco nos resta por decir, acaso lo más importante.

No basta tener buenos propósitos, es necesaria la unión; todo cuanto pretendemos desaparecerá cual papelillo que arrastra el huracán, si no lo contiene nuestra solidaridad.

No necesitaríamos programa alguno: bastaría sólo que se tratara de la publicación de un periódico que podría tener una tirada aproximada de 70.000 ejemplares, lo cual sería suficiente á colocarnos á la cabeza de todas las clases amantes del progreso y la civilización. Ha llegado el momento de saber si los ferroviarios españoles saben emprender y conseguir empresas grandes.

Hora va siendo de que cese la apatía; de que pongamos freno á nuestras suspicacias y recelos; de que, sin dudas ni vacilaciones, levantemos la cabeza y despertemos del letargo que nos ha cerrado los ojos y nos impide ver dónde está nuestra dignificación y engrandecimiento.

El sacrificio es insignificante, y el sueño de los que duermen no será tan grande que no se despierten y oigan la voz de los compañeros que los llaman.

HERALDO DE FERROCARRILES espera que no quede ni un solo agente que no nos ayude, y así lo esperamos todos los compañeros, y en especial los que componen

LA REDACCIÓN.

Hemos recibido un buen número de cartas que por falta de espacio no podemos publicar en el presente número.

En los sucesivos lo iremos haciendo, sintiendo que el exceso de original nos impida publicarlas ahora, como es nuestro deseo.

Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES:

Muy distinguido señor mío: He leído con verdadera satisfacción la circular que se han servido ustedes publicar, anunciando la creación del periódico HERALDO DE FERROCARRILES.

Ardoroso entusiasta de cuantas ideas tiendan á establecer corrientes de solidaridad entre el utilísimo Cuerpo de empleados y obreros ferroviarios á que me honro en pertenecer y decidido partidario de todas las empresas que sirvan para extender y patentizar nuestra

cultura, siquiera hasta ahora no se haya exteriorizado ésta por medio de un periódico profesional, nada puedo encontrar más acertado y oportuno que el triple fin que viene á llenar su iniciativa: solidaridad, ilustración é información.

Asimismo me parece muy discreto y bien estudiado el programa que la nueva publicación ha de defender, no siendo de dudar que pronto se obtendrán de él los buenos resultados apetecidos. Principalmente el Congreso de ferrocarriles que van ustedes á convocar, considero que servirá para consolidar nuestra personalidad de hombres modernos y capaces de bien regirnos.

Adelante, pues, que por esos medios tan simpáticos se logran ahora las conquistas; mas no con las luchas brutales, los alarbes de fuerza y las amenazas, procedimientos que felizmente se van ya haciendo odiosos para los hombres civilizados, aspirando éstos á substituirlos en días ya próximos por los nuevos ideales de paz, ilustración y progreso que tanto ha engrandecido la prensa y que son la única base del mejoramiento y bienestar de todos.

Permitame, señor director, le suplique me admita como el más entusiasmado suscriptor. Soy de usted con alta consideración afectísimo seguro servidor q. b. s. m.,

MANUEL MARTÍN ALVARADO.

Madrid, Julio 15-905.

Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES:

Muy señor mío y distinguido compañero: Muy digna de elogio es la iniciativa por usted tomada de fundar un periódico que, al propio tiempo que instructivo y ameno, sirva para defender los intereses del personal de ferrocarriles.

No he de escatimar, pues, el aplauso que tan meritorio comportamiento merece, y me complazco en hacérselo así presente.

Cuente, pues, si en algo puedo servirle, con su afectísimo y compañero seguro servidor q. s. m. b.,

LUIS G. BREMÓN.

Madrid, 14 de Julio de 1905.

Sr. Director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Muy señor nuestro: En nuestro poder ha sido la carta circular anunciándonos el propósito que tienen ustedes de formar un órgano en la prensa, titulado HERALDO DE FERROCARRILES.

Nada hemos de decir respecto á lo satisfactorio que es para nosotros la idea que persiguen, y tampoco hemos de decir nada de lo conveniente que para empleados y Compañías será llevar á feliz término su programa.

En interés de todos está que el periódico fuera diario á ser posible, cosa que de buena fe creemos se conseguirá, porque el apoyo de todos será prestado lucida y unánimemente.

Hermosa es la idea de tender á armonizar los intereses del personal con los de las Compañías y por ello debemos felicitarlos todos.

Rogamos á usted, señor Director, nos cuente en el número de suscriptores como entusiastas de la idea.

Aprovechando esta ocasión, se ofrecen de usted, atentos seguros servidores, q. b. s. m.—*Daniel Anguiano. — Secundino Almazán. — G. García. — Eugenio Aceves.*

Madrid 7 de Julio 1905.

Sobre el impuesto de Utilidades.

CARTA ABIERTA

Excmo. Sr. D. José Echegaray, ministro de Hacienda.

Muy señor mío: Si el estilo es el hombre, que

imprime á sus concepciones algo peculiar que las personifica, á la manera que en el orden fisiológico lleva cada vástago los rasgos característicos que denuncian á su autor, yo quiero, señor ministro, dejar detrás de la pluma aquel estilo, ó mejor dicho, abstraerme de aquel sedimento que en el alma española han dejado promesas incumplidas, ilusiones fallidas, esfuerzos estériles y oídos sordos; que han formado un escepticismo muy parecido á la resignación ante lo imposible: al silencio de la muerte.

Yo quiero presentarme á usted con traje nuevo. Yo quiero ver en V. E. un ministro con buenas intenciones y propósitos respecto al contribuyente, quiero hablarle lleno de fe, confiado, casi ministerialmente y *presentarle el pulso*, que aún late (á pesar de escépticos e aterradores) de esta numerosa clase ferroviaria sana de alma y enferma del cuerpo, anémica por la escasez de recursos económicos que no pueden obtener para una familia con menos de 10.000 reales anuales, teniendo en cuenta lo que el Estado les resta en 2 y hasta 5 duros mensuales, según el sueldo.

Aparte ese orden de consideraciones que podríamos llamar de carácter general, por afectar á todo el proletariado español; aparte ese estado de cosas cuyos efectos podríamos probar mejor, citando nombres propios de individuos y familias, si no fuera por mal entendido convencionalismo, que con la falta de carácter nos obliga á ocultar cuidadosamente nuestra pobreza con cuello de pajarita y pantalón con raya al medio. Consideraciones y estado de cosas que no se me oculta forman un problema complejo, necesitando, para su resolución, un proceso constante y metódico en el que, probablemente, tendrían que intervenir todos como reos; ó súbdito y revolucionario para intervenir algunos como jueces.

Aparte, digo, ese malestar general que no surgió por generación espontánea, sino que tiene antecedentes que los explica, que no es obra de un día resolver, porque en un día no se formó, existen otras razones especiales más justas, de momento atendibles, para resolverlo dentro de este mismo ambiente en el que formamos, por decirlo así, una excepción especial dentro de esta excepción general de vivir de milagro, que no es poca excepción.

Entendemos por razón que nos exceptúa, el que estamos recaudando para el Estado una renta muy saneada, cuya fiscalización y contabilidad exige de nuestra clase no poco trabajo, hasta el punto de tener las empresas agentes, y aun negociados, para la sola investigación y formación de cuentas, á fin de entregar al Estado la parte del Tesoro correspondiente de los transportes por ferrocarril; no tenga el Estado, ya que no la obligación de remunerar á sus servidores ó ahorrar á las empresas el sostenimiento de aquellos agentes y negociados con personal mixto, como sucede con la Arrendataria del Timbre, al menos la consideración de no imponernos tributos que después de todo podrían algún día condensarse, por decirlo así, en las arcas del Tesoro, para que después de alguna tormenta, quizá ya tarde, ó por intercesión de algún Romanones, á la manera que se deshacen las nubes por los cañones granifugos, caer en lluvia de pesetas para socorrer el hambre.

Y la verdad, siempre será preferible y más sencillo no producir las causas, para darse el gusto de atacar los efectos, á que tengamos que decir aquel epíteto célebre:

«Aquí yace don Juan Robres,
que fundó un gran hospital;
pero antes hizo los pobres.»

Entendemos por razón que nos exceptúa, el que, para vigilar sus intereses y perseguir á los defraudadores, tienen las empresas sus agentes, á los que concede (aparte del sueldo) el tanto por ciento de la recaudación en ruta de las Compañías, y eso sin que tengan ley que las obligue, ni disposiciones legales que lo determinen, sino en virtud de un alto sentido práctico y espíritu de justicia; y, sin embargo, el Estado, que lleva parte anexa en aquella recaudación, y á pesar de los artículos 167, 170 y 171, capítulo XI, del Reglamento de la contribución industrial, aprobado por Real orden de ese Ministerio, no premia al agente que, pie en el estribo, arriesgando su vida, defiende directa ó indirectamente, pero de hecho, la recaudación para el Estado, que sin aquel trabajo ni aquella exposición, no entraría en las arcas del Tesoro. Cantidad no despreciable si se tiene en cuenta que sólo una Compañía, según estadística del año pasado, recaudó en ruta 680.351 pesetas.

Es más; cuando nuestras familias viajan por todas las Compañías y los empleados por las extrañas, lo hacen con una reducción que conceden las empresas, obligándonos al Estado (á pesar de no estar taxativamente expresado en la ley de Presupuestos), á satisfacer el 20 por 100, no de la cantidad efectiva que percibe la Compañía, sino el 20 por 100 de la cantidad nominal del precio entero del billete ordinario. Es decir, pagamos más tesoro que un viajero cualquiera que, aprovechando tarifas especiales (como si no fuera especial la concesión que á nosotros nos hacen las empresas) que existen casi todo el año, devengan sólo el 10 por 100 para el Estado. Hasta el punto de que hay ocasiones que es preferible, por ser más barato, aprovechar una rebaja con el 10 por 100, que viajar como familias de un agente con el 20 por 100.

Y resulta más injusta la excepción si se tiene en cuenta que esta clase de billetes que pagamos, al no tener el 20 por 100 de la cantidad efectiva, son objeto de títulos especiales en la contabilidad, de desglose, separación de totales y encasillados distintos, etc., que ofrece no poco trabajo que tenemos que verificar para entregar escrupulosamente al Estado su percepción. ¡Y que venga luego bonitamente á final de mes á quedarse con parte del sueldo que no llega á cubrir nuestras necesidades!

¿No viajan los funcionarios del Estado haciéndoles las Compañías considerables rebajas como ocurre con los militares, agentes, etc., y aun gratis á otros? ¿Por qué no ha de tenernos el Estado alguna consideración, rebajándonos un tanto por ciento del Tesoro y juzgando onerosos los descuentos á los sueldos del trabajo personal, mal llamado de utilidades y si de necesidades?

Las Empresas, por su parte, tributan por muchos conceptos y prestan grandes servicios al Estado para que éste no mire con alguna consideración á los agentes de aquéllas.

Algo de todo esto debía pesar en el ánimo de su antecesor, señor ministro, cuando, según versión de la prensa, éste se hallaba inclinado á rebajar el descuento de los sueldos que en el caso nuestro, al menos hasta cierto sueldo, debía suprimirse, contribuyendo con ello al problema de las subsistencias, que no tengo bien averiguado aún si es que están caras ó no hay bastantes recursos en el proletariado para comprarlas.

Yo sé, señor ministro, que V. E. no puede conocer todos los detalles y anomalías que existen en el país, siendo, por lo tanto, conveniente que lleguen hasta V. E. estas quejas, en especial de clase tan numerosa como la nuestra, por eso le dirijo la presente, confiado en que hallará eco en su ánimo y tendrá en cuenta el afecto que le profesa la familia ferroviaria al antiguo ingeniero de ferrocarriles, como demostrado quedó cuando, entendiéndolo honrarle á sí misma, formó en el cortejo de honor rindiéndole homenaje.

De V. E. atento s. s. q. s. m. b.,

E. PELLUCH E.

Asamblea ferroviaria.

Con el propósito de ocuparnos más detenidamente de la Asamblea ferroviaria á medida que vaya desarrollando su cuestionario, vamos á adelantar algunas impresiones á que nos da derecho nuestra condición de empleados y hasta de intermediarios entre el público y las empresas.

Por los periódicos de información ya conocerán nuestros lectores la brillante representación de todos los elementos que la integran. En las impresiones y juicios de la prensa adviértese, desde luego, cierto prejuicio acerca de las Compañías, que no es ciertamente buen consejero para tratar cuestión tan ardua y compleja como la que debate la Asamblea. Entendiéndolo así el ministro, sin duda, y dirigiéndose á los representantes de la Agricultura, Industria y Comercio, dice: «... y no limitados á una crítica negativa, manifestéis también las ideas y las soluciones que puedan mejorar esos males que á menudo se lamentan, pero debo pedirlos, además, que al exponer vuestras peticiones lo hagáis con aquella prudencia y moderación que es propia en vuestra experiencia, sin olvidar que esas otras entidades, ó sean las empresas ferroviarias, también pertenecen á la industria en que formáis parte sienten los efectos de vuestra prosperidad ó de vuestra desgracia, y es innegable que con más ó menos deficiencias han contribuido á la transformación y al progreso en los últimos cincuen-

ta años». Y más adelante, dirigiéndose á los representantes de las Empresas ferroviarias, dice: «... vengo á ella (á la Asamblea), no ya sólo sin animosidad; pero ni siquiera con el más leve prejuicio».

Justo es confesar que el señor ministro llevó la voz de la prudencia abarcando el problema desde sus diferentes puntos de vista, y tenía que sentar aquella afirmación para neutralizar la atmósfera que existe en contra. Díganlo sino los murmullos dirigidos al Sr. Bañer al principio de su discurso.

Y es natural, en la Asamblea no existe ponderación de fuerzas, hay una mayoría en frente de la minoría de los representantes de las Empresas que revelan su buen deseo acudiendo á la cita sin contar el número y oratoria de los adversarios. ¿Por qué el señor ministro no se acordó de extender la invitación á una representación del personal que tan directamente interviene en el problema y que acaso pudiera haber dado mucha luz respecto al particular? ¿Por qué no se le ha dado ocasión para que intervenga? Por sus manos pasa cuanto se refiere á tarifas, transportes, etc., viendo, quizá mejor, porque lo ven más cerca que los representantes de las Empresas, los inconvenientes y las ventajas.

Por eso nos duele ver escrito en letras de molde, por escritores cultísimos y discretos, hablando del amplio espíritu de la Asamblea, que con los billetes kilométricos de viajeros están ganando las Compañías un capital, y ¿por qué (preguntan los citados escritores) no ha de ocurrir algo análogo con los artículos de gran necesidad en su arrastre? ¿Medradas andarían las Compañías si ganaran lo que con los billetes de la tarifa X, núm. 111! Si el día de mañana no hallan compensación con el aumento del tráfico, lo que es hoy por hoy, tengan por seguro los aludidos señores que las Empresas han tenido una baja en sus ingresos con el transporte de viajeros á consecuencia de los kilométricos, que han hecho disminuir los billetes ordinarios, como hemos podido apreciar. Liquidaciones laboriosísimas para el personal y costosas para las Compañías que se han sometido es hasta ahora el resultado de aquellos billetes.

Y bien, ¿es ese el amplio espíritu de la Asamblea, hacer afirmaciones tan gratuitas que sirven para extraviar la opinión?

Por eso decimos que es natural que exista ese prejuicio cuando hay una mayoría encargada en entenderlo y propagarlo y prensa que la secunda.

En artículos sucesivos probaremos que si no se hace el sacrificio por todos y sólo se trata del de las Compañías, será completamente estéril y un desengaño más, que tendremos que añadir á la ya larga cuenta de los recibidos.

AUSIAS MARCH.

Copiamos de nuestro estimado colega *La Correspondencia de España* el siguiente artículo:

EL PRO Y EL CONTRA

LO DE LAS TARIFAS

Hay que felicitarse de que los ministros se preocupen de dar adecuada y definitiva solución al problema de las subsistencias, y en ese camino todos estamos obligados á alentarlos. Esos planes generosos suelen coincidir, sin embargo, con la proximidad de las elecciones, y esa circunstancia pone en acecho la malicia de la gente, la cual acaba por no creer en promesas que no le son de antemano garantizadas. Ahora mismo se va, por iniciativa del conde de Romanones, á una revisión de las tarifas máximas legales de los ferrocarriles. ¿Qué se pretende? ¿Reducir esas tarifas? ¿Coadyuvar á que tenga decorosa solución el problema de las subsistencias? Santo y bueno. En todo lo que entrañe un interés general, un propósito de beneficiar á la colectividad española, hay que secundar y aplaudir á este Gobierno y á todos los Gobiernos que le sucedan. Lo que yo temo es que el candor de las Cámaras de Comercio y de las entidades mercantiles que han acudido al emplazamiento del ministro de Obras públicas haya sido burlado. ¿Están seguras esas Corporaciones de que no prepara el conde de Romanones una función de fuegos artificiales, un intento de vulgar pirotecnia política con sus promesas revisionistas? Las rebajas de las tarifas no se pueden hacer con la facilidad con que sueñan los Maltranas y demás compañeros, y no digo el conde de Romanones, porque el conde es sobrado inteligente para ignorarlo. Toda revisión de las tarifas

máximas legales se verifica, según reza el contrato del Gobierno con las Empresas ferrocarrileras, cuando los beneficios de estas Empresas les permiten repartir un dividendo de 8 por 100 sobre cada acción.

Y es natural que así sea, porque de lo contrario, ¿quién podría librar á las Empresas de las veleidades de un ministro resuelto á tener éxitos de galería? La Compañía del Norte perdió el año pasado dos millones de pesetas. La del Mediodía sólo reparte á sus accionistas un dividendo de 1 por 100; y en cuanto á los Ferrocarriles Andaluces, nadie ignora cuál es su estado de penuria. ¿Qué es, pues, lo que justifica esa revisión de las tarifas? Dícese que el Gobierno espera obtener de esa reforma facilidades y ventajas que permitan al comercio abaratar los artículos de primera necesidad. Si ese fin se persigue, ¿por qué no exime el Gobierno á las Empresas ferrocarrileras del pago del 10 por 100 sobre los transportes?

Yo estoy seguro de que si eso se acuerda—inténtalo el conde de Romanones—las Empresas se avendrán á aliviar el interés del comercio en el punto concreto de los transportes.

Por lo demás, nadie ve la utilidad de esa revisión, anunciada pomposamente por el conde. La tarifa máxima se aplica rara vez, y ello en recorridos cortos, y si sobre este razonamiento ponemos la consideración de que la reforma sólo habría de beneficiar á los trusts, á los acaparadores y no al público, ¿para qué verificarla?

Comprendo que el ministro de Obras públicas exhorte, bajo pena, á las Empresas de ferrocarriles á que pongan en circulación mejor material del que tienen, á que lleguen los trenes á su destino con puntualidad; á algo, en suma, que venga en interés directo é inmediato del público. Lo que no me explico es ese estrépito en torno de una reforma que no se puede hacer—y si no al tiempo—la cual ni como ardid electoral es útil, pues los elementos que secundan al ministro ninguna influencia tienen sobre la colectividad española.

MANUEL BUENO.

IMPORTANTE

Este mes, y hasta que organicemos la forma de pagos, rogamos á aquellos de nuestros suscriptores que no pertenezcan á las líneas de Madrid á Irún y Alsasua á Zaragoza, nos envíen el importe de sus suscripciones en libranzas de la prensa, que se hallan de venta en todos los estancos, y las cuales pueden venir en un sobre con sello de $\frac{1}{2}$ de céntimo, con la dirección de HERALDO DE FERROCARRILES, Gobernador, 31, 1.º, derecha, Madrid. Los que no nos hayan enviado la citada libranza el día 10, serán dados de baja, y no recibirán, por consiguiente, el segundo número ni los sucesivos.

Al alcalde de Madrid.

No he de escatimar el aplauso que merecen las buenas intenciones del presidente de nuestro Excmo. Ayuntamiento.

Ya es hora de que hagan algo nuestras autoridades municipales en pro del vecindario madrileño, que tiene derecho á que se preocupen de él; hora es ya de saber que en la corte de España existía el cargo de alcalde presidente de Ayuntamiento. Aquí, donde las ordenanzas municipales son un mito, donde hemos visto desfilar por la Alcaldía á una infinidad de hombres que no se acordaron de sus promesas, y cuando se hicieron cargo de la presidencia nadie observó que tal había sucedido; era preciso uno que se ocupara del pueblo de Madrid, tan recargado en tributos y tan desatendido hasta el extremo de que parece que los madrileños tenemos el *non plus ultra* de los deberes, sin opción á derecho alguno.

Por eso, al ocupar la Alcaldía el Sr. Vincenti y dictar medidas en pro de la salud pública, no dudo en otorgarle mi aplauso por el fin que persigue.

Pero si es necesario reconocer la importancia de las determinaciones adoptadas, hay que convencerse asimismo de que eso es una pequeña parte de lo que tiene que hacerse á fin de que la vida en Madrid no constituya el continuo milagro de que veíamos siendo objeto, y esto tiene su fundamento precisamente en el abandono en que se nos ha tenido.

No está el mal solamente en lo que afecta á las medidas de higiene que los bandos seña-

lan, existe un mal mayor, sin que esto quiera negar la importancia, que, como dejo dicho, se tiene al preocuparse de cuanto tienda a disminuir la mortalidad de la corte.

Pero la salud pública tiene que tener como base principal el abaratamiento de las subsistencias, problema que viene siendo objeto de repetidos artículos en la prensa y de tema constante, sobre todo, de las clases media y proletaria.

Muy importante es que se atienda a la higiene, y a ello deben contribuir todos los habitantes, pero al desgraciado que no tiene por más alimento en verano que un panecillo y un tomate, y en invierno el habitual pan y queso, cuando no con cebolla, puede creerme el señor Vincenti, le tiene completamente sin cuidado que se escupa en la acera ó en medio del regajo, sabe perfectamente que su vida es milagrosa y le preocupa poco morir de esta ó aquella enfermedad, pues entre morir de inanición á morir de tuberculosis, no hay más que un cambio de palabras.

Yo no sé, ni me importa saber á quién corresponde la iniciativa de la resolución del problema de las subsistencias, pero entiendo que en él tiene la primera y mayor parte el Ayuntamiento, y de esperar es que nuestro alcalde, que con tantos ánimos ha empezado, se ocupe del pavoroso problema y tenga presente que no tardará mucho en presencia desde los balcones de la casa de la villa el espectáculo triste que presentarán cientos ó acaso miles de hombres que piden trabajo.

Necesario es preocuparse de que dentro de poco nos encontraremos ante el problema de todos los inviernos; los obreros que piden trabajo, no pan, y el Ayuntamiento que no puede atender más que una parte de ellos, teniendo que decir á los restantes esperar á comer la semana próxima.

No nos cabe duda que esto constituirá uno de los estudios de la primera autoridad municipal. Y aunque confiamos en las iniciativas del Sr. Vincenti, no estará de más recordarle la situación difícilísima de la vida en la villa y corte, y esperar que el abaratamiento de las subsistencias sea uno de los puntos que con más afán emprenda.

Lo hecho hasta ahora merece nuestro aplauso, envuelto con la esperanza.

C.

REGENERACIÓN

Siendo la clase de ferrocarriles una de las más importantes de la sociedad, tanto por el considerable número de individuos que la componen, como por el gran servicio que presta, era preciso que tuviera un periódico, un órgano en la Prensa, que sin pertenecer á sociedad ni idea política de ninguna clase aunara el pensamiento y los intereses de todos, y defendiera á empresas, empleados y obreros ante los poderes públicos y ante la opinión, al igual que otras muchas entidades que sin ser tan numerosas como la nuestra, saben velar por sí mismas, defendiéndose por cuantos medios legales encuentran á su alcance de todo aquello que les perjudica ó puede perjudicarles el día de mañana.

Que la Prensa es una necesidad dentro de las condiciones en que vivimos, no merece la más mínima explicación por nuestra parte, pues en el ánimo de todos se encuentran los razonamientos que nosotros pudiéramos exponer para demostrarlo.

Pues bien, si hoy día se crean periódicos para defender toda clase de ideales políticos, y para defender intereses y aspiraciones de una clase determinada, ¿por qué no habríamos nosotros de tener un periódico que fuera, por decirlo así, nuestro medio de comunicación y defensa, al igual que lo tienen otros empleados de ferrocarriles en naciones extranjeras?

Así es que, pensando en todo esto, haciéndonos todas estas consideraciones y otras muchas más que serían imposible transcribir, hemos visto el gran vacío que existía entre los empleados de ferrocarriles de España, el cual nuestro HERALDO tratará de llenar en lo posible, contando siempre, como es de esperar, con la ayuda de todos, á fin

de podernos colocar al nivel de otras clases sociales, que si bien son tan dignas como la nuestra, nunca llegaron á ser tan numerosas é importantes.

Ahora bien, lo que nos importa es que HERALDO DE FERROCARRILES tenga la autoridad debida y el respeto que se merece, á fin de que pueda llegar á un feliz término en la consecución de sus fines; y esta autoridad, este respeto, nadie se lo ha de conceder, sino aquellos por quien sea leído, aquellos que sepan sentir en su alma los altos ideales que nos proponemos, y que comprendan la ineludible necesidad que el empleado ferroviario tiene de regenerarse y de aparecer ante las demás entidades que componen la sociedad, tal y como su importante y digna misión merece; no como hoy está considerado por la mayoría de la opinión, pues cuando no oímos la palabra injuriosa, resueña en nuestros oídos la frase indiferente.

HERALDO DE FERROCARRILES no es sólo un periódico que se funda para solaz y esparcimiento de sus lectores; es, á más del defensor de su programa, un símbolo de nuestra unión, que representará á la clase dentro de la Prensa, que hoy día es el único medio de popularización de ideas; es el único medio por el cual el hombre puede decir siempre en alta voz aquello que siente, donde pedir aquello que necesita para la consecución de sus fines, siempre que éstos sean honrados y tiendan á mejorar la situación de la clase, con lo cual llevaremos nuestro grano de arena á ese gran edificio que continuamente estamos construyendo, y que se llama regeneración nacional, pues si todas las entidades tratan de llegar á su estado más perfecto, es indudable que la sociedad progresará, haciendo que nuestro pueblo adquiera la fortaleza que le falta, á fin de que España se iguale á todas aquellas grandes potencias que hoy día marchan á la cabeza de los pueblos civilizados, y regenerado nuestro país y puesto al nivel de Europa, quedaría regenerada la clase de ferrocarriles española, y entonces, ¡qué hermoso símbolo sería aquel que representara en el abrazo de dos hombres la unión, el amor y las aspiraciones de todos los ferroviarios del orbe!

VÁZQUEZ.

NOTICIAS VARIAS

Ampliación de vías.

En la Dirección general de Obras públicas se ha recibido el expediente y proyecto de ampliación de las vías del ferrocarril de Alqui fe á la estación de La Calahorra. Los terrenos que ocupe la citada ampliación serán de dominio público.

Ferrocarril del Cantábrico.

El día 20 del pasado Julio se verificó la inauguración del nuevo ferrocarril del Cantábrico, que, partiendo de Cabezón de la Sal, llega hasta Arriendas, quedando con dicho trayecto unidos Santander y Oviedo.

Con dicho motivo, asistieron en pleno las Cámaras de Comercio de Oviedo y Santander, congregándose en Llanes, centro de la línea, en donde conmemoraron el suceso con un espléndido banquete.

Ferrocarriles del Norte.

El día 3 del pasado Julio, se verificó el sorteo de los 667 bonos de liquidación, sin interés, de las líneas de Asturias, Galicia y León, correspondientes al reembolso de 1.º de Octubre del año actual, y han resultado amortizados los siguientes:

Números 1.701 á 800, 7.801 á 900, 15.301 á 400, 15.901 á 67, 26.568 á 600, 26.601 á 67, 33.001 á 100 y 38.401 á 500.

Desde el 1.º de Octubre próximo podrán los poseedores de estos bonos presentarlos al cobro en los siguientes puntos:

En París, conforme á los anuncios publicados en los periódicos franceses.

En Madrid, en la estación del Norte y en el Banco Español de Crédito, y en Barcelona, en el Crédito Mercantil, á razón de pesetas 500.

Por su esmero, economía y prontitud, continúa alcanzando gran renombre la acreditadísima fábrica de gorras de los hijos de Rubio, Jacometrezo, 50. Recomendamos la citada, donde servirán los pedidos con gran diligencia.

Nuestro querido amigo é ilustrado redactor de *El Imparcial*, D. Melchor Cantín, correspondiendo galantemente á nuestra invitación, en súplica de que honrará con su firma nuestras columnas, nos ha remitido un artículo, que el exceso de original nos obliga dejar su publicación para otro número.

Con el fin de celebrar un mitin para recabar de los Poderes públicos la supresión del impuesto sobre sueldos de empleados ferroviarios, que revista todos los caracteres de gran solemnidad, hemos nombrado una comisión preparatoria para que estudie los medios de llevarlo á la práctica.

El día 11 de Junio último, hallándose en la estación de Bargas el maquinista Manuel Gaspar, que conducía el tren 12, ya terminada la maniobra, se puso á reapretar las *garnitures* de la parte delantera de su máquina, cuando le advirtió su fogonero que el tren 3, cuyo cruzamiento regular esperaban, se divisaba á lo lejos.

Manuel Gaspar recogió sus herramientas y al dirigirse al estribo de su máquina, habiendo visto correr al guarda agujas en dirección á la aguja de entrada, notó que este aparato daba entrada á la vía, en la cual se encontraba su tren.

Comprendiendo que, dada la velocidad con que llegaba el tren 3, era inevitable un choque, y animado por el único deseo de evitar

una catástrofe, se subió precipitadamente á su máquina é hizo bruscamente retroceder su tren, ordenando á la vez á su fogonero que se bajara de la máquina.

Por más que el choque no pudo ser evitado, es indudable que gracias al arrojo del citado maquinista, revistió aquél escasa importancia y no hubo desgracias que lamentar.

Este acto ha sido premiado por el Consejo de Administración de la Compañía de M. C. P., á propuesta del director de la misma, con una gratificación de 250 pesetas. Muy bien por la Compañía de M. C. P. y su director.

¿Por qué el Gobierno no se ocupa de premiar actos de esta índole, así como castiga y exige responsabilidades á las Empresas y á su personal? El señor ministro de Obras públicas tiene la palabra.

Rogamos á todos nuestros lectores y compañeros nos remitan todos aquellos informes, noticias y traslados del personal que puedan interesar á las empresas y á nuestra clase, pues aparte de que pensamos premiar á los que más se distinguen en estas informaciones, es de gran interés para el personal tener una información amplia y detallada.

Se desea un joven que tenga buena letra para la oficina del HERALDO DE FERROCARRILES. Tiene que ingresar como meritorio. Dirigirse por carta. Las que no se contesten el día 15 es que se han denegado.

En el próximo número empezaremos á publicar la ley de Ferrocarriles. Así iremos haciendo con otras obras útiles, para que nuestros compañeros puedan hacerse con una interesante biblioteca.

GRAN FABRICA DE GORRAS DE UNIFORME

DE LOS

HIJOS DE RUBIO

CALLE DE JACOMETREZO, NUMERO 50

MADRID

Primera y única casa en gorras para empleados de ferrocarriles, según de antiguo lo tiene acreditado.

Sin igual en su clase.

Prontitud en el servicio de todos los pedidos.

A fin de que todos nuestros compañeros puedan suscribirse al periódico, hemos dispuesto que la suscripción á partir del 1.º de Septiembre próximo sea en Madrid y provincias de veinticinco céntimos mensuales. Bastará únicamente llenar el boletín que va á continuación y remitirlo bajo sobre con un sello de un cuarto de céntimo á la Dirección siguiente: HERALDO DE FERROCARRILES, Gobernador, 31, 1.º derecha, Madrid.

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

D. perteneciente á la Compañía de

..... en calidad de se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, deseando se le sirva el periódico á (1)

(1) Domicilio particular ó dependencia donde presta sus servicios.

A fin de evitar cuanto sea posible las molestias que á nuestros compañeros de Madrid, cuyas oficinas-están distantes de nuestra Administración, originaría el tener que acercarse á ésta, hemos de hacerles presente que pueden entenderse para suscripciones y demás detalles, con los señores que á continuación se expresan:

Intervención y Estadística, Norte, D. León Hernández de León y D. Federico Muñoz.
Reclamaciones, Norte, D. Enrique Gordo y D. Daniel Anguiano.
Oficinas enclavadas en la Estación, Norte, D. Victorio Sacristán.
Estación, Norte, D. Fructuoso Fuente.

Oficinas y Estación de M. C. P., Sr. Santos (almacenes).

NOTA.—Todas las suscripciones que se reciban del 1 al 15 de Agosto recibirán gratis el segundo número. Aquellos que deseen se les mande el primero, abonarán adelantada la suscripción de Agosto.

MUY IMPORTANTE

A nuestros suscriptores de provincias. Todos nuestros suscriptores de provincias nos remitirán desde 1.º de Septiembre

próximo el importe de sus suscripciones en libranzas de la prensa, debiendo advertirles, tanto á los que están suscritos como á los que lo hagan en lo sucesivo, que sus suscripciones han de ser por dos meses; por

tanto, en 1.º de Septiembre nos remitirán la cantidad de 0,50, importe de los dos meses, pues no existen libranzas de 0,25, y á más este sistema es muy conveniente para unos y otros.

ESPAÑA INTELLECTUAL

Estado intelectual de España en la época romana. — Literatura. — Oratoria. — Historia. — Ciencias.

En el corto espacio de que se puede disponer en las columnas de este periódico pienso hacer, más que un estudio, una recopilación de datos para poder conocer las crisis que España ha atravesado en lo que se refiere á Literatura y Ciencias y ver el grado de intelectualidad que alcanzó nuestra nación en determinadas épocas.

La brevedad con que tanto en este número como en los siguientes ha de tratarse esta sección, porque así obliga el exceso de original, será suficiente á demostrar el por qué no he de extenderme en consideraciones; mis lectores seguramente disculparán esta falta, tanto cuanto ha de tenerse en cuenta que este es un periódico profesional y ha de consagrarse á sus asuntos el mayor espacio, si bien procurando hacerle instructivo y ameno.

Los que se hayan dedicado á estudios de Historia de la Literatura habrán visto cómo los españoles mostraban desde un principio gran aptitud para las letras, que degeneró en afición desmedida desde Sertorio, desarrollándose más y más esta afición en tiempos de Augusto, cosa explicable si se tiene en cuenta la paz que entonces empezó á disfrutarse España, lo que le permitió dedicarse al cultivo de las letras. Y no pecaría en decir que nuestra patria debe á aquellos hombres una alta estimación, si consideramos que el aprecio que debe una nación á sus talentos, debe graduarse por la suma del bien que le granjean.

La fundación de la Escuela Hispano-latina en la misma Roma, llevada á cabo por los grandes filósofos, poetas é historiadores unidos á los primeros poetas cordobeses, fué, como dice con mucho acierto un gran historiador español, no sólo la que impuso el sello de su gusto á la literatura romana, sino que cuando la capital del mundo se hallaba sumida en la corrupción de las costumbres, fué la española la única literatura que prevaleció en el imperio, y á tal llegó el número de escritores en todos los ramos de la literatura, que con razón sobra-

da fué calificada de nación fecunda en hombres doctos.

En todos los pueblos ha sucedido que el primero de los ramos á que se dedican sus intelectuales, por decirlo así, es la poesía, y esto ocurrió en la época á que me vengo refiriendo, y es necesario reconocer que en esta parte sobresalieron, para gloria de la literatura española.

Y dan buena prueba de ello Lucio Cornelio Balbo, promotor de la poesía teatral; Sestilio Hena, insigne declamador; Julio Secundo; Lucio Junio; Moderato Columela, de quien se dice que fué digno de ser cotejado con Virgilio; Marco Anneo; Lucano; Séneca, el gran trágico; Marcial; Luy de Tuy, á quien llamaron el Horacio de su siglo; Cayo Siliio Itálico, etc.

En literatura profana distinguieronse nuestros españoles citados; pero no fué menos en la religiosa, cosa que obedeció á la propagación que obtuvo el cristianismo, si bien ha de tenerse en cuenta que hay quien, como Dozy sienta, fué muy lenta su propagación en España.

Sea de ello lo que quisiere, es lo cierto que hubo luminosas producciones, y dan fe de ello Aurelio Prudencio, aragonés, el poeta sagrado más elocuente, Draconio Latroniano, Aquilio Severo y otros muchos.

En lo que respecta á oratoria, no sería necesario que citara nombre alguno, pues únicamente bastaría tener en cuenta que en aquella época tuvimos á Marco Fabio Quintiliano, natural de Calahorra, que si bien, como dice un historiador, fué inferior á Cicerón en elocuencia, en cambio superó á todos por sus preceptos de oratoria. Y si se tiene en cuenta que anteriores á éste tuvimos á Marco Porcio, á Marco Anneo y á otros muchos, y después á Materno, que fué uno de los más sabios abogados de su época, bastará para comprender á qué grado de brillantez llegó la oratoria en aquel tiempo.

No obstante manifestar los españoles gran deseo por la poesía y oratoria y deslumbrar en estos estudios, según vamos viendo, sobresalieron en historia, como lo demuestran las Ephemérides de Lucio Cornelio Balbo, el mayor, obra que no nos ha llegado, según dice el gran Amador de los Ríos en el tomo I, página 31 de su hermosa obra titulada Historia crítica de la literatura española.

Julio Hígino, Lucio Floro, Antonio Juliano, Flavio Dextro y otros, brillaron por sus estudios de Historia, abundando más el número de historiadores profanos que religiosos. Pero si bien fué crecido el número de oradores, poetas é historiadores, no lo fué menos el de hombres científicos que florecieron en todos los ramos.

La Medicina, una de las ciencias más predilectas, cuenta entre sus sabios á hombres de

tanto valer como Herotes, de Andalucía; Lucio Cordio Sinforo, de Extremadura; Tiberio Claudio Apolinar, de Tarragona, y Marco Lincinio, de Mallorca. En las demás ciencias, distinguieronse: Pomponio Mela y Turriano Graculo, ambos andaluces, como grandes geógrafos; Adriano, que además de poeta é historiador fué un notable escritor de Gramática, Filosofía, Leyes, Artes y Oratoria; Moderato, de Cádiz, filósofo; y, para terminar, citaremos á Félix de Zaragoza.

Sin que sea mi ánimo contradecir á Dozy, que, como antes deo citado, sienta que la propagación en España del cristianismo fué muy lenta, y si únicamente como dato histórico, he de decir dos palabras sobre el desarrollo de las ciencias teológicas en aquella época, pudiendo asegurar que sobresalió Osio, orador fogoso, hombre erudito y escritor elegante de varias obras sagradas; completando el cuadro de eminentes teólogos los estudiosos Olimpio, Potamio y Dicitinio, todos ellos obispos de Barcelona, Lisboa y Astorga, respectivamente.

Aquí pongo fin, por hoy, á estas mal ordenadas líneas, reservándome para el número siguiente tratar del estado intelectual de España en la época visigoda; orden que procuraré ir llevando en lo posible hasta llegar á nuestros días.

COLLANTES.

SECCION RECREATIVA

CANTARES

Donde se premia el trabajo y se destierra el favor, con el sol de la justicia... da frutos la emulación!

No basta que el obrero coina y trabaje; necesita instruirse, dignificarse que la ignorancia conduce á hacer esclavos... su virus mata!

La mujer es la musa de todo humano; la que á grandes empresas impulsa el ánimo: ella, es la dicha... Sin mujer, no hay amores; sin amor, vida!

CIRUJEDA.

PENSAMIENTOS

No sondees demasiado el corazón de tu amigo, no sea que des con el egoísmo.

HERPIN.

Haced siempre alguna cosa, por más que el día sea largo; no desperdicéis las medias horas, ni los cuartos

de hora, que al cabo del año formarán una gran suma. CHESTERFIELD.

Los más desgraciados no son los que sufren la injusticia, sino los que la acometen. MONTESQUIEU.

GRAN PELUQUERIA DE ZACARIAS AGUDO. HILARIO PEÑASCO, 12 (antes Carbón). EXCELENTE SERVICIO. NO SE ADMITEN PROPINAS. 25 CENTIMOS SERVICIO.

ANTIGUA BODEGA DE BADIOLA. Vinos puros de mesa. Rioja y vinagres de vino. Especialidad en aceites corrientes y filtrados. CASA FUNDADA EN 1892. 6, Calle de Valverde, núm. 6. TELEFONO NUMERO 1.156 MADRID.

Imp. de A. Marzo, San Hermenegildo, 32 dup.

Caminos de Hierro del Norte de España. --ITINERARIO DE TRENES. --Agosto 1905. DESCENDENTES

Table with columns for train numbers (844, 842, 872, 848, 850, 846, 840, 2, 92, 22, 10, 8, 60, 56, 6) and arrival/departure times for various stations from Madrid to Santander.

ASCENDENTES

Table with columns for train numbers (2, 4, 8, 10, 12, 24, 20, 22, 28, 16, 26, 36, 2.000, 2.002, 2.004) and arrival/departure times for various stations from Santander to Madrid.

Ferrocarriles de Madrid Zaragoza y Alicante. --Itinerario de trenes. --Agosto 1905. DESCENDENTES

Table with columns for train numbers (844, 842, 872, 848, 850, 846, 840, 2, 92, 22, 10, 8, 60, 56, 6) and arrival/departure times for stations from Madrid to Cuenca.

ASCENDENTES

Table with columns for train numbers (843, 841, 871, 849, 845, 847, 1, 91, 21, 9, 7, 59, 55, 5) and arrival/departure times for stations from Cuenca to Madrid.

Observaciones. --Los viajeros que se dirijan á Bilbao en trenes núms. 1, 9 y 15 continuarán desde Miranda en trenes núms. 171, 181 y 181 respectivamente. --Los viajeros para Santander que salgan en trenes 2 y 28 seguirán desde Venta de Baños en trenes 2007 y 1.011 respectivamente. --Los viajeros que vayan á El Escorial en trenes 27 y 29 continuarán desde Villalba en trenes 2.007 y 1.011 respectivamente. --Los trenes 2.001 y 2.004 circularán los domingos y días festivos y el 10 de Agosto. --Los trenes 2.003 y 2.005 circularán únicamente los días laborables. El tren 81 y 86 circulará los Domingos y días festivos. Los viajeros que salgan para la Cornua por tren 27, continuarán desde Montforte en tren 11.

Observaciones. --Los Domingos y días festivos circulará el tren 28 entre Madrid y Aranjuez, teniendo su salida á las 19.38. El tren 117 que sale de Aranjuez á las 11.20 circulará diariamente. Los viajeros que se dirijan á Toledo pueden ir en tren 54 y 56 que tienen la salida á las 18.10 y 19.50 respectivamente. El tren 55 que sale de Toledo á las 9.58 circulará diariamente. El tren 848 no circulará los Domingos ni días festivos.

FERROCARRILES DE MADRID A CÁCERES Y PORTUGAL Y DEL OESTE DE ESPAÑA

Summary table for routes to Talavera de la Reina, Naval Moral, Plasencia, Arroyo, Cáceres, and Portugal, listing train types (Misto, Mercancías, Correo) and departure times.