

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIÓDICO QUINCENAL, ÓRGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL



PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

En toda España **25 céntimos** al mes.

Las suscripciones de provincias han de ser por lo menos de dos meses.

Madrid, 15 de Noviembre de 1905.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

BIEN

«Sr. Director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Madrid.

Muy señor mío y compañero: No puedo pasar sin dar mi aprobación a la *idea* insertada en el núm. 6 del periódico, la cual a mí entender debiera realizarse para el bien general de nuestra clase.

Ya que nada puedo yo hacer más que sus iniciadores en su realización, voy a exponer a su consideración otra que me ha sugerido, y si merece su aprobación le dé publicidad para si es posible llevarlo a la práctica con toda brevedad. ¿No podríamos todos los suscriptores al HERALDO DE FERROCARRILES obligarnos desde luego a aportar cada uno por lo menos dos suscriptores a nuestro periódico, y con ello daríamos una prueba de unión y compañerismo?

Adjunto relación de cinco, socios y el importe de sus suscripciones hasta fin del año actual.

Queda de usted afmo. seguro servidor y compañero,

EDUARDO PASCUAL.

Orna 29-10-1905.»

Queda satisfecho nuestro comunicante, pero la pregunta que hace en su carta nos obliga a decir cuatro palabras.

Podríamos hacer sin sacrificio alguno dos suscriptores lo menos cada uno y esa sería la forma de que pudiéramos ir llevando a la práctica nuestro vasto programa, nuestro pensamiento, nuestro ideal. Nadie puede exigirnos más de lo que podemos dar, a menos que tenga por cabeza un vacío magín o a quien por su egoísmo todo lo sacrifique; nadie, pues, en su sano juicio podrá pedirnos más de lo que dimos y de lo que estamos dando.

Vimos a la clase ferroviaria huérfana de amparo; nada, absolutamente nada tenía que le sirviera para defender sus intereses, pues únicamente a costa de inmensos sacrificios, de disgustos sin cuento, de un sinnúmero de sabores de unos y otros, pudo llegar a asegurar un pedazo de pan para la vejez, pudo conseguir formar una Asociación grande por su idea, hermosa por su lema, pequeña por el número, si tenemos en cuenta el de socios y el de agentes.

Resolvió el personal el problema por lo que a la parte triste toca, por decirlo así, es decir, halló un paño de lágrimas que en su ancianidad, en su desgracia, cuando recibiera de los que mandan el pago que recibe la ramera del que momentáneamente la gobierna, le cobijara bajo su manto, le amparara y fueran unos y otros cumpliendo su misión a tenderle el manto protector, a decirle *todos para uno*. Esa es la unión. Pero era de todo punto necesario, de imprescindible utilidad, que esa clase resolviera el problema en su juventud, en su presente, que se dignificara, que atendiera un poco a su regeneración, a su carrera, a su situación, bastante quebrantada en su parte moral y no poco triste en la material.

Vimos a otras clases defender sus derechos, conquistar mejoras, adquirir bienestar en su juventud, obtener el premio a su trabajo cuando el hombre puede trabajar, cuando abundan las fuerzas, cuando no asusta la mala noche ni el miedo de una falta continua de descaro, esto vimos en otras clases mucho más reducidas, mucho menos importantes, y esto nos llegó al alma, nos hizo daño ver que éramos los parias de la sociedad, ver que nadie se daba cuenta

ni de la importancia de nuestro trabajo ni menos de nuestra desastrosa situación, y entonces cometimos la grave falta, el no pequeño delito de meternos a redentores, no ignorando que a nuestro sacrificio correspondía una inhumana crucifixión. ¿Qué nos importa?, nos dijimos, adelante, y no nos asustó siquiera ver cómo habían fracasado otros que emprendieron idénticos caminos, ni nos causó dolor alguno el oír a otros que nuestra empresa no saldría adelante, porque la unión era un imposible dentro de nuestra clase, y cuando llegamos al punto importante, no causó en nuestro ánimo mella ninguna el que no pocos vinieran a decirnos que con la cuota ó suscripción que habíamos acordado, sería imposible salir victoriosos. Adelante, dijimos, y así fuimos a trueque de los inmensos disgustos que nos supone esta carga que habrá quien la censure, pero que no hay quien quiera llevarla, ¡ah! es que pesa mucho, es que el ser redentor por el solo capricho de querer que le crucifiquen es muy mal deseo, es... que no es lo mismo predicar que dar trigo.

Nos trazamos nuestro camino y lo emprendimos dispuestos a no moverlo por nada ni por nadie, decididos a no alterar la base esencial de nuestra política, a hacer abstracción completa de las personas para ocuparnos sólo de las cosas.

Sinsabores grandes, disgustos y un impropio trabajo es lo que vamos obteniendo, y tanto y tan grande que a nosotros mismos nos admira, que nosotros mismos no nos lo imaginábamos.

La continua tarea y el asiduo cuidado que requiere tal empresa, los favores, las peticiones, las inmensas molestias que a unos y otros buenos amigos proporcionamos, el tacto que hemos de desplegar para poder dar gusto a todos cual es nuestro deseo, la inmensa baránda de papeles, proyectos y asuntos que tanto abundan en esta Redacción, el impropio trabajo que nos obliga a que muchas veces oigamos las dos de la madrugada, el sentimiento que nos produce ver cómo tenemos que sostener una administración gratuita, debido únicamente a entusiastas y cariñosos compañeros en quienes puede más el amor a la clase que su comodidad y descanso, todo esto y mucho más, bastante más, no nos sirve para otra cosa que para seguir adelante siempre.

Eso es estímulo, y las envidias que se presentan a nuestro paso, vienen a completar el entusiasmo que pudiera faltarnos.

Todo eso no sólo no nos hace desmayar, sino que nos alegra, es otra cosa lo que nos duele, la que nos hace daño, la que nos hubiera hecho desmayar, sino fuera porque la teníamos prevista.

El no poder desenvolver nuestro proyecto con la premura que quisiéramos, el tener que ir a paso de tortuga contra nuestra voluntad, el deseo que tenemos de llevar a la práctica lo que hemos dado en llamar nuestra idea y el ver que hemos de irlo aplazando, porque la base principal de todo, es la suscripción al periódico, que va llegando despacio ignorando que sin ello nada podemos hacer.

Por eso hemos visto en la iniciativa de nuestro compañero de Orna, el único medio de poder realizar en plazo relativamente breve cuanto hemos expuesto. Acérquense todos, lleguen a prestarnos su ayuda, que nosotros les garantizamos el éxito de nuestra empresa.

Adelante, que los que llevamos la carga tenemos fuerza; no desmayemos, a trabajar cobijados bajo la legalidad de la justicia; a regenerarnos sino queremos llorar como mujeres, ya que no sabemos defendernos como hombres; a responder a la hermosa idea de unión que nos pide el compañero para alcanzar el triunfo de la equidad y la justicia, que hace grandes a los pueblos y felices a los ciudadanos.

Subordinación, no servilismo.

Los hombres que se hallan provistos de la humilde credencial de empleado de ferrocarriles, no tienen oficialmente derecho a quejarse de las necesidades del estómago, ni de las exigencias con que la sociedad les condena a perpetua apariencia, ni de las quejas con que la mezquindad de los sueldos les abruma, ni a los gritos con que la imposibilidad de vivir les alimenta, ni tienen derecho a la protesta franca y leal, y si en cambio a la humillante mal llamada subordinación, que dada la forma en que se hace, ha de traducirse forzosamente en degenerado servilismo.

¿Puede admitirse que la invocación del derecho de defensa de intereses morales y materiales, se traduzca por falta de respeto y por manifiesta insubordinación?

¿Puede creerse que es falzar a un deber procurar porque nadie atropelle lo que en justicia considera como de propiedad exclusiva, cual es el derecho que a todo el mundo corresponde?

¿Se puede admitir que se niegue este derecho a todo el que lesionado en sus fueros, trate, y hasta exija, las explicaciones que considere necesarias para reparar sus ofensas?

No debe ser y sin embargo así es. Miles de ejemplos podrían citarse y cientos de casos acudirían en defensa de esta verdad.

Que entabla usted discusión con un jefe por si tal ó cual cosa dede ser un derecho ya que tal y tal otra son y constituyen un deber... Pues ha incurrido usted en una falta de insubordinación completa.

¿Puede usted explicaciones porque al empleado H se le ha ascendido antes que a usted siendo a usted á quien en justicia correspondía el ascenso... Pues ha caído usted en la mayor de las faltas, la insubordinación.

Que defiende usted tal teoría porque es la que se ajusta a la razón, al derecho y a la igualdad... pues no olvide que esta defensa será castigada como hija de la insubordinación.

Que no saluda usted a la familia del jefe ó al empleado por él protegido, pues ya sabe lo que le aguarda, la postergación por tiempo indefinido.

Consecuencia natural de todo esto es convertir a los empleados en verdaderos servidores, educarlos a la manera de cada uno, y que a la vuelta de tres ó cuatro años lleguen a tener verdadero hábito de servilismo y a ser verdaderas plagas con todas sus terribles consecuencias.

¿Cómo consentir que la dignidad personal quede a merced de la voluntad de un superior, hollándose á veces por antagonismos injustos (hijos exclusivamente de un amor propio), teniendo que rendirse por necesidad, pero nunca vencerse?

¿Quién puede mirar indiferente los atropellos que con tal motivo se vienen cometiendo, sin que la mano de la justicia mida por igual a los que obran mal, sin respetar edad, sexo, ni categoría?

Los accionistas, los consejeros y los directores, tienen verdadera obligación de mirar por los intereses propios y extraños que les están encomendados, y deben salir al frente en defensa de los que con marcada humildad sobrellevan las mil y una injurias que la necesidad material les obliga a soportar, apropiándose el papel de servilistas, aun á costa de su acendrado odio al papel que en apariencia desempeñan.

Bueno es que el empleado cumpla con la primera y quizá con la mejor cualidad que debe adornarle, como es la subordinación; pero no debe jamás obligarse a ningún hombre a conquistarse el ascenso inmediato, a sostener el pedazo de pan ó a perder los grados de dignidad que puedan corresponderle, a cambio de la hipocresía en que por fuerza ha de desarrollarse.

¿Cuántos si vieran asegurado el porvenir de su destino sin necesidad del medio para medrar que hoy se emplea, darían sendos desengaños, á los que halagados por este sistema, consiguieren enterarse de lo suyo y de lo ajeno, de lo que les importa y de lo que nunca debieran llegar á conocer!

Remedio eficaz sería el escalafón; póngase en práctica y se verá si lo que dejo apuntado es ó no cierto; yo aseguro que el libre sistema de ahora se convertiría en razonamientos de verdades, y dejaría de ser el razonamiento del *Sí, señora*, como el ordenanza del bigote rubio.

¿Tanto trabajo cuesta dejar libre de impurezas la dignidad del empleado?... ¿Tanto trabajo cuesta que el empleado pueda gozar libremente de sus derechos?... ¿Tanto respeto, ó miedo, mejor dicho, produce en el ánimo de los subalternos, recabar lo que en justicia les corresponde?

Sí y no. Sí, por las razones y despachaderas que hoy se usan; y no, si la unión de los empleados fuera ya un hecho y constituyese la infranqueable barrera, ó el escollo de visible respeto.

El honor, el amor propio y la dignidad personal son emblemas que nunca deben molestarte sin aguardar el merecido castigo.

La forma con que se procura humillar tan hermosas cualidades han de dar los frutos que están indicados, y la ofensa no puede vivir eternamente en el olvido, á menos que la degeneración individual haya traspasado los límites marcados de antemano por la sabia Providencia.

Invito a la subordinación, á la concordia y al bienestar, al respeto que todo superior debe merecernos, pero reniego del que abandonando su puesto de honor, pasa á ser un héroe del servilismo con grave detrimento de la dignidad humana y de la verdadera subordinación.

CANTACLARO.

Conferencia ferroviaria.

He leído en el HERALDO DE FERROCARRILES que pronto se reanudarán las conferencias ferroviarias. A mi modo de ver, creo que dichas conferencias van más encaminadas á obtener mayores rendimientos la industria y el comercio, que en pro de la clase proletaria, y menos aún de los empleados de ferrocarriles, á los que no se les nombra para nada en aquella asamblea, y quiero llamar la atención de nuestra clase para tratar de interponernos en el camino de dichas conferencias por todos los medios legales, caso de que resultaran en perjuicio nuestro.

En demostración de mi aserto basta un cálculo aproximado de lo que resultaría la rebaja de tarifas si se lleva á efecto.

Tomemos por base el trigo y sus harinas, puesto que es el artículo más necesario y está más en relación con la clase obrera. Suponiendo un vagón ó sean diez toneladas de trigo que cueste hoy el transporte 300 pesetas y se le rebajaran 50 pesetas (que ya es rebajar), ¿qué ventajas obtendría el obrero? Ninguna, puesto que á la unidad kilogramo no le correspondería más que medio céntimo, ó sean 500 milésimas; por lo tanto, al kilo de pan no le correspondería baja ninguna. Y como para uno, muchos pocos es algo, y para todos, un poco no es nada, pues se quedan con ello el uno y la otra, el comercio y la industria. Muchos pocos hacen pocos muchos, y caiga el que caiga.

Buen ejemplo de ello es lo que ocurre hoy en el comercio, que con la consabida frasecilla de que «el cajón es menor de edad», á él van á parar todos los redondeos de las fracciones de céntimo y hasta fracciones de cinco céntimos, que el consumidor se ve obligado á entregar, bien por la escasez de monedas de céntimo, bien por la fuerza de la costumbre.

Esto referente al consumo. Por lo que respecta á las Compañías ferroviarias, se quedarían sin el ingreso de una muy respetable cantidad, y tendrían que hacer economías necesariamente que redundarían, quizá, en perjuicio de nuestra ya esquilmada clase, puesto que hace un tercio de siglo que eran los sueldos iguales á los de hoy, con muy corta diferencia,

y sin embargo, la vida es hoy doblemente cara.

Si en el año 1904 han dejado de ingresar en las Compañías del Norte y M. Z. A. cerca de dos millones de pesetas cada una, con arreglo á la recaudación del año 1903, ¿cómo se les quiere rebajar las tarifas, sin causa justificada? ¿Y qué tarifas, las generales admitidas y aprobadas por el Gobierno? Pues si virtualmente ya quedan rebajadas aquéllas con la multitud de tarifas especiales que existen para determinadas regiones y mercancías, pedidas casi todas por apremios del comercio, la industria y los intereses de determinadas regiones. ¿Si solamente en viajeros existe una multitud de tarifas pedidas por el mismo público, que ahora ya no se entiende con lo mismo que pidió! ¿Si no hay congreso, entidad ó clase que se acerque á una empresa en demanda de una bonificación en sus viajes, que no salga complacida!

Y no se diga que las Compañías iban á hallar compensación á sus rebajas con el aumento de tráfico. Para que éste aumente hace falta primero proteger la agricultura, segundo hacer carreteras para transportar los productos á las estaciones; en una palabra, fomentar la producción, y entonces aumentará el tráfico. Una construcción ha de empezar por sus cimientos. Se podrán rebajar las tarifas, pero antes de aumentar la producción, me parece contraproducente.

Mientras se pida la reforma á un organismo social que no puede considerarse en abstracto, porque está relacionado con los demás de la sociedad, de los que recibe y devuelve oleadas de actividad y vida, siendo, por decirlo así, lo que á una cadena, el eslabón que debe conservar su completa relación con los demás, para sostener la armonía y equilibrio; no se conseguirá otra cosa que romperle, siendo después otros los que vendrían con la protesta, cambiando por lo tanto los nombres, pero no la enfermedad que afecta á todo el cuerpo social, al que hay que tonificar por igual. No se trata de un miembro atacado de enfermedad local; se debe tratar de purificar la sangre enriqueciéndola de glóbulos rojos, y para ello es preciso el concurso de todas las clases é intereses. Hacer las reformas en bloque abarcando el conjunto cuyas partes están íntimamente relacionadas. Pero tratar de que las empresas ferroviarias inicien una reforma, convirtiéndose ciertos elementos en aparentes abogados de aquéllas al decir que hallarían su compensación, aumento de tráfico, mayores rendimientos, etc., etc., cuando tienen que emigrar los braceros del campo por falta de trabajo, cuando todo el mundo se queja de lo expuesto que es invertir el capital en riqueza rústica, cuando las arcas de los Bancos sienten la plétora del dinero, cuando desaparecen las industrias de Cataluña, cuando los caminos vecinales se hallan en pañales, cuando existe una ley de ferrocarriles secundarios que está durmiendo el sueño de los justos; es verdaderamente ridículo que se pretenda que las Compañías á su solo conjuro, con el abaratamiento de sus tarifas aumente el tráfico. ¿Se pretenderá, acaso, que sea culpa sólo de las compañías el encarecimiento de las subsistencias ó el abandono de la agricultura, industria y comercio?

Sígame, sígame á cada reforma que se pide á las compañías, otra en los demás órdenes con ellas relacionados, que complementa á aquélla y redondee, por decirlo así, un acabado plan de reformas y desenvolvimiento de la actividad nacional, anémica hoy por culpa de todos, y no les quepa duda á esos elementos que combaten á las Compañías, que éstas sin necesidad de estímulos ajenos, sabrán ponerse á la altura de las circunstancias, pues no ignoran que reciben la vida de la agricultura, industria y comercio, en la que se hallan tan interesadas como el primero.

Es verdaderamente peregrino que traten de procurar el bien de las Compañías elementos extraños que no llevan aquella práctica y no tienen aquellos elementos de información de los de dentro de casa. ¿Crean sin duda que las Compañías no aceptarían sus bases y reformas si vislumbraían aumento de tráfico?

Otros hay que citan á las naciones extranjeras como si hubiera términos de comparación iguales entre lo que ocurre en Francia, Inglaterra ó el Japón, á lo que ocurre en España; siendo esto una vulgaridad que con frecuencia se repite, como si se quisiera aplicar á la pulmonía los mismos remedios que á un lobanillo ó tumor cualquiera. Demos las mismas redes de ferrocarriles que tiene Francia, el mismo suelo, industria, agricultura, comercio, carácter, leyes, costumbres, etc., etc., y cuando los términos sean iguales entonces entremos en comparación; mientras tanto, tenemos que ir asimilándonos por igual, en arreglo á nuestras aptitudes, y no vestírnos de arlequín aceptando sistemáticamente lo que el capricho ó la pasión nos dicte.

En Francia, por ejemplo, no se hallan gravados los transportes de mercancías y viajeros de una manera tan elevada como se hallan en España, y por este lado ya tenemos al Estado responsable en buena parte de la elevación de transportes que ningún asambleísta se acordó de pedirle cuentas, y el por qué no rebaja el Tesoro del 20 por 100 sobre el transporte de viajeros que se viene cobrando desde á raíz de los desastres coloniales, siendo así que antes se cobraba el 15. Dirá que los presupuestos... la nivelación, etc., etc., y el Sr. Echegaray defenderá, como perro de presa, los dineros de la Hacienda, como si ese Ministerio fuera un gran recaudador de contribuciones, para lo que no hace falta gran ciencia. Mientras tanto las

fuentes de riqueza van quedando exhaustas por los sablazos del fisco, y la verdadera hacienda nacional, representada por su suelo, comercio, ganadería, minas, navegación, ferrocarriles, fábricas, obras hidráulicas, etc., etc., va desapareciendo aunque aumente el presupuesto de ingresos que hay que cuidar para sostenimiento del régimen, sus hombres, artefactos y tinglados.

Mientras tanto, la ley de los caminos vecinales quedó en agua de borrajas; cuestión de tal importancia como la de los ferrocarriles secundarios, después del transcurso de muchos años para que se votara la ley relativa á su establecimiento en España, todavía falta mucho que andar, y aún se dice que encuentra el señor ministro de Fomento grandes defectos en la ley que, después de todo, en su mano está modificarla sacándola del panteón del olvido. Pero es natural, las Cortes apenas tienen tiempo para echar leña á la ropa sucia de sus candidatos; y si hay alguna cosa útil que tratar tienen que echar mano á las asambleas, conferencias, concursos, congresos, etc., que tienen más adecuado sitio en el Parlamento si fuera efectiva en él la representación de todas las clases é intereses sociales, que aportarían sus respectivas soluciones.

Yo rogaria al señor ministro de Obras públicas, Industria y Comercio, que ya que en el discurso de inauguración de las conferencias no tuvo ni una palabra buena ni mala para esta desdichada y sufrida clase, que mire en dichas conferencias los intereses de todos, no vayamos á pagar los vidrios rotos los que menos culpa tenemos, y que se rompa la cuerda por lo más flojo. Sigamos de cerca dichas conferencias, y si se tratara de obtener mayores rendimientos las grandes sociedades, las grandes empresas y los grandes trusts, protestar con toda la fuerza que representa nuestra clase.

D. GUARPIA MARTÍN.

ANOMALÍAS

En corroboración á lo que hemos venido hablando acerca del escalafón, danse varios casos en las diversas Compañías de la situación anómala en que se encuentran sus empleados.

Entre muchos casos que pudiéramos señalar, contamos el siguiente que sucede en la Compañía del Norte, si bien en las demás ocurre lo propio:

Existe un agente con el nombramiento de guarda almacén y sueldo anual de 1.200 pesetas, cuyos agentes, según las disposiciones interiores de esa Compañía, deben percibir como minimum 1.800 pesetas, y como maximum, 4.200; pues bien, dicho agente que es de los buenos (como pueden atestiguar sus inmediatos jefes), se encuentra ya en el año décimo-tercero de su ingreso en la Compañía con el sueldo expresado (que otros muchos á los dos años de ser empleados, ya lo tienen, si no le han rebasado) y del que no puede pasar ya, según reciente disposición.

Y ya que de este asunto hemos tratado, hemos de rogar á quien corresponda estudie este caso verdaderamente excepcional dentro de esta inmensa excepción que los ferroviarios constituimos.

Mucho más podríamos hablar por lo que respecta á la situación en que se encuentran los agentes que por prestar sus servicios en pequeñas oficinas, donde pudiera decirse que andan traspapelados, pues así á lo menos lo demuestra el pasarse años y años sin ascender, con la cortapisa de que no hay plazas ó categorías en sus respectivas oficinas, equivalentes al aumento de sueldo que pretende el agente, que después de todo, tiene el mismo derecho que los demás para ascender y, sin embargo, no halla estímulos en su carrera.

Ya nos ocuparemos de esto con la extensión que requiere.

NOTICIAS VARIAS

Según Real orden del Ministerio de Fomento, el día 20 del mes actual se reanudarán las conferencias ferroviarias para resolver la cuestión de las tarifas, asunto en el que existen enormes diferencias entre las entidades interesadas, confiando el ministro en llegar á un acuerdo.

Según los periódicos diarios, el ministro de Fomento ha puesto á la firma del Rey, antes de que emprendiera su viaje á Berlín, el Reglamento de los ferrocarriles secundarios.

El ferrocarril de Ciaño-Santa Ana lleva recaudadas desde 1.º de Enero á 15 de Octubre del año actual, 469.548 pesetas, ó sea 16.747 más que en igual período del año anterior.

Ha sido autorizada la cesión hecha por los señores D. J. Coma y Cros á la Compañía belga Societé Anonyme de chemins de fer en Catalogne, de la concesión del tranvía de Flassá á Palamós.

La Comisión que vino á Madrid para gestionar la construcción de un ferrocarril desde Hendaia á Vigo, ha regresado á esta última capital, mostrándose muy satisfecha por los ofrecimientos hechos por los señores Montero

Ríos, Echegaray, conde de Romanones, González Besada y Rodríguez San-Pedro, habiendo manifestado este último á los comisionados que la Compañía del Norte desea servir los intereses de Galicia, según lo prueba el arreglo hecho en los transportes de ganados.

Entre los honores y distinciones concedidos por el ilustre señor presidente de la República francesa en su reciente visita á S. M. el Rey de España, merecen especial mención las otorgadas á los señores D. Alfredo Loevy, don Pablo Róspide, D. Eduardo Otten, D. José Jasseau, D. Pablo Normand, D. Antonio Prieto, D. Ernesto Evan-Ekout, D. Salvador Peña y D. Manuel Fernández, respectivamente, director, subdirector, ingeniero jefe de los servicios técnicos, jefes de Intervención, Tracción, Vía y Obras y Movimiento, secretario de la Dirección é inspector principal de Movimiento de la Compañía de Cáceres, los cuales han sido nombrados caballeros de la Legión de Honor, los dos primeramente citados; y todos los demás, oficiales de la Orden de la Estrella Negra.

A todos ellos enviamos nuestra más cordial enhorabuena y les deseamos disfruten tan honrosa distinción por mucho tiempo.

La Compañía de Tranvías de Gijón ha solicitado la concesión de una línea con tracción animal, desde la estación de Veriña hasta Aboño, acompañando la instancia del correspondiente proyecto y del resguardo de constitución de fianza, documentos que también deben presentar los que deseen mejorar la petición mencionada, á cuyo efecto tienen de término un mes, plazo señalado con tal objeto, de acuerdo con las disposiciones vigentes por la Dirección general de Obras públicas.

Se ha ordenado que se efectúen pruebas y experiencias en la línea férrea de Madrid á Sevilla, antes de autorizar el tren rápido que entre dichas poblaciones se propone establecer la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

Ha tomado posesión del cargo de director gerente del ferrocarril de Langreo, el ingeniero belga D. Luis Canvilain.

Un grupo de empresas mineras de Asturias tiene hecho un pedido á la fábrica de Beasain, de la Sociedad de Construcciones Metálicas, de 200 vagones de 20 toneladas de carga útil, y con ellos hará sus transportes de carbón y mineral á cambio de la rebaja de un céntimo por tonelada kilométrica.

A principios del próximo año 1906, comenzará á construirse una vía férrea paralela á la que hoy existe en el ferrocarril transiberiano.

En la explotación del ferrocarril económico de Manresa á Berga se han elevado los productos del mes de Septiembre último á pesetas 79.503,42 contra 53.343,63 á que ascendieron en Septiembre de 1904. La diferencia es, pues, de 26.159,79 pesetas en favor.

La recaudación asciende desde 1.º de Enero á pesetas 641.111,33 pesetas, que excede en 224.663,99 á la de igual período del año anterior, en que sólo fué de 446.447,34 pesetas.

En las oficinas de explotación que existen en la estación de Valencia, hay un compañero nuestro que desea entablar la permuta con un agente que esté destinado en Madrid; en estas oficinas daremos más detalles é informes.

A solicitud de D. Francisco Javier Cervantes, se ha dispuesto que sea tramitada, como secundarios, la concesión de los ferrocarriles que tenía pedidos de Granada á Motril y de Orgiva á Lobres, con arreglo á lo que determina la ley general de ferrocarriles.

Recomendamos la acreditadísima fábrica de gorras de los Hijos de Rubio, Jacometrezo, 50, donde además de una gran economía, encontrarán una esmerada confección y prontitud en servir los pedidos.

El día 10 del actual, á los cuarenta y ocho años de edad, falleció el director que fué de la Compañía de los ferrocarriles del Norte don Carlos Gustavo Bachy Rey, natural de Fourmies (Francia).

Comenzó muy joven sus trabajos en ferrocarriles, desempeñando, debido á su laboriosidad, elevados cargos en distintas empresas extranjeras, como la de los ferrocarriles argelinos en donde fué director, pasando á España á desempeñar el mismo cargo en los del Norte.

En sus últimos momentos, quiso despedirse de sus compañeros de trabajo y mandó á llamarles precipitadamente; pero cuando acudieron los jefes de servicio, no pudo lograr el enfermo su postrer deseo porque el delirio apoderóse de él hasta acabar su vida.

Encerrado en sencillísima caja de roble forrada de cinc y con el hábito de San Francisco, fué expuesto en el salón de su casa en el suelo.

A la conducción del cadáver desde el pabellón de la estación del Norte al furgón que había de trasladarlo á Francia, concurrió el alto personal de todas las Compañías ferroviarias de Madrid, caracterizadas personalidades en la industria y comercio y numeroso personal, presidiendo el duelo su hijo Germán, sus hermanos D. Antonio Borregón y el Sr. Boix, director adjunto del Norte.

El cadáver será inhumado en su pueblo natal, acompañándole en el trayecto individuos de su familia, el subdirector del ferrocarril del Norte, jefe del Tráfico, D. Carlos Gaalón, jefe de la Intervención, y D. José Soler, representante de la Empresa fúnebre encargada del servicio y dos guardafrenos de guardia.

Deja el finado siete hijos y su esposa, á quienes enviamos el testimonio de nuestro sentimiento.

RIQUEZA Y MISERIA

La estadística viene poniendo constantemente ante nuestros ojos un gran aumento de riqueza en todo el mundo, y paralelamente la información nos presenta una corriente de miseria que horripila.

Desde 1848, en que aparecieron los filones de oro de California, la producción de este precioso metal ha ido acrecentándose de una manera casi fabulosa. Los placeres australianos, las minas rusas, las venas auríferas del Transvaal y Klondike, de Alaska y del Colorado, elevaron en la segunda mitad del siglo XIX á 35.000.000.000 de francos la extracción de oro; y con ser tanto, sigue acentuándose cada vez más el producto de los ricos yacimientos.

Otra riqueza, casi fantástica por la cifra que presenta la estadística general, es la de los caminos de hierro establecidos en toda la superficie de la tierra. Al terminar el año 1903, se elevaba á 859.355 kilómetros, que, calculados á los precios medios de construcción, representan un capital en francos de 214.252.728.947.

Si á esto aumentamos la enormísima cifra que supone la infinidad de industrias en gran escala establecidas en el mundo, y que representan también muchos millares de millones, resultará una riqueza asombrosa, estúpida, toda ella creada en un solo siglo.

¿Qué diremos de las construcciones urbanas, con que se han transformado por completo las grandes poblaciones de Europa y con las cuales han surgido en América numerosas, espléndidas, magníficas y populosísimas ciudades? ¿Cuántos miles de millones representan!

Ahora bien: esa inmensa riqueza vomitada por la tierra; ese gran retículo férreo, cuyas fibras van prolongándose más y más hasta envolver al mundo entre sus mallas; esos miles y miles de negros y flotantes crespones que, cual tétrica aureola, infestan la atmósfera de las grandes poblaciones industriales rodeadas de tantos colosales y soberbios monumentos de la civilización moderna que llamamos fábricas, todo esto ¿á quién aprovecha principalmente? No á las clases inferiores, que perecen de hambre; tampoco á las clases medias, que ven ya muy de cerca á ese enemigo implacable amenazando las puertas de sus hogares. Las primeras viven revolcándose en la más horrible miseria; las segundas, defendiéndose en la mayor estrechez no más, pudiéramos decir, que con un pedazo de pan y un puñado de garbanzos. ¿A quién favorece, pues, todo ese aumento de riqueza?

No es necesidad, no es ingratitud lo que se comete cuando nos quejamos de las ganancias que producen á los accionistas las grandes explotaciones. Quien tal asevera, desconoce los verdaderos términos del problema económico social planteado actualmente.

La riqueza global no es la carta colocada sobre el tapete, no es lo que podemos llamar elenqué de la cuestión; la verdadera carta á que se juega es la distribución de aquella riqueza.

La totalidad de la riqueza de un pueblo sólo puede ser bien empleada cuando esté bien repartida; la justicia exige en este punto que cuando aumenta la riqueza total, se garantice á cada uno la mayor cantidad posible de bien-

estar. Esto se acomoda tanto á los principios fundamentales de la legislación política que, para convencerse, basta solamente exponerlos: 1.º, procurar buena vida á la multitud sujeta á sus leyes; 2.º, conservar esta vida después de establecida; 3.º, mejorarla continuamente en lo posible.

¿Sucede esto en la práctica...?

Quiere la justicia que cada cual tenga derecho exclusivo sobre lo que le produzca su trabajo. Y preguntamos nosotros: ¿puede el trabajo producir en brevisimo tiempo fortunas colosales? Si saldáramos las cuentas que tienen pendientes los explotadores y los explotados ¿cuántas partidas del Haber de aquéllos pasarían al Haber de éstos!

Mientras haya hombres que, al amparo de las leyes, tomen por objeto de su vida el interés y desprecien la justicia, habrá esclavitud en el mundo. Esta podrá ser modificada, según las circunstancias y los tiempos, pero en esencia será la misma; bien así como la luz encerrada en un fanal prismático con facetas de diversos colores se modifica, aparentemente, ante nuestros ojos, presentándose roja, cuando la miramos á través de la faceta roja; amarilla, cuando llega á nosotros mediante la faceta amarilla, y así de las demás, permaneciendo, no obstante, la luz inalterable.

Los esclavos que luchaban en el circo romano se preparaban á morir, saludando al César. Hoy el César es el capital; los esclavos trabajadores, extenuados por la fatiga improductiva y próximos á morir, se dirigen á él, diciendo: los hambrientos, te saludan. Luchan en las fábricas, en las minas, en las vías férreas, en las oficinas, en los talleres, con el frío, el calor, el aire corrupto, destruyendo su organismo, mientras el César aplaude los movimientos violentos, las posturas gallardas, el brillo sudoroso que embadurna los rostros de sus esclavos en pugna con su propia naturaleza y disponiendo sus cuerpos á desplomarse sobre la fosa abierta en la dura tierra, que los recibe despreciados y olvidados de sus verdugos.

No por eso el insaciable César se contiene en sus apetitos y ahoga sus concupiscencias, sino que continúa gozando de la dilapidación de las riquezas que la muchedumbre esclavizada le rinde, sin fe, pero sumisa ante el altar que erigió su propia soberbia.

J. ALVALAT.

EGOISMO

Todo el que no haya perdido la memoria y todo el que conserve íntegros los oídos, podrá

oir y ver la inmensa diferencia que existe entre el espléndido, boyante y alegre día de ayer, y el desconsolado, triste y taciturno día de hoy.

¡Horrible, desdichada diferencia! Ayer éramos ricos, felices y generosos, mientras que hoy somos desgraciados, pobres y miserables; ayer constituíamos la envidia del universo, y hoy no somos más que la hez de la sociedad europea; ayer inspiráramos veneración, y hoy celebra el mundo entero nuestro abandono y nuestra decadencia; ayer éramos dichosos, mientras que hoy no somos otra cosa que un rebaño de humildes corderos.

¿De dónde nace esta abrumadora decadencia nacional que por todas partes se advierte? ¿Dónde está la causa de este mal cuyo remedio nadie encuentra? ¿Dónde están las energías, los encantos y las historias de otros tiempos? ¿Dónde...?

¿Dónde?... Es fácil adivinarlo; pero yo creo que donde la enfermedad tiene más fuerza, donde el mal ha llegado á su apogeo, donde la degeneración se halla excesivamente marcada y donde la gangrena nacional ha llegado á su límite, es en el egoísmo personal, que al no hallar obstáculos de ninguna clase, ha invadido las esferas altas, medias y bajas, de la sociedad que con nuestros egoísmos alimentamos. Esa es la base; esa es la mayor de las calamidades que paulatinamente ha minado nuestra existencia hasta el punto de no poder hoy abandonar el lecho que nos conserva por falta de alimentos y medios con que reponer nuestras débiles y quebrantadas fuerzas.

El egoísmo personal es la peor de las condiciones que adornan á la criatura; su existencia acusa la degeneración de las razas y de los pueblos; su germen se multiplica y agranda de tal manera, que hoy constituye la mayor de las plagas de esta abandonada tierra española y el mayor de los azotes con que saludamos á tan querida nación.

El egoísmo es la causa del jeroglífico de opiniones en que vivimos, el causante de las divergencias en que nos hallamos, el peor de los enemigos con que luchar podemos, y el único explosivo encargado de hacernos desaparecer de la parte de planeta que hoy ocupamos.

La unión constituye la fuerza, dicen todos, y conociendo la gran verdad de semejante axioma, pocos son los que procuran formar parte integrante de la gran masa humana que ha de hacer de redentor en los desdichados tiempos que corremos.

Todos se consideran lo suficientemente fuertes para luchar por sí solos, y aun cuando teóricamente proclaman la gran necesidad de sumarse, el egoísmo personal se encarga de destruir la parte práctica, que es la única que puede dar con la solución de este problema.

Para que la época de la regeneración pueda llegar á ser un hecho, hay que desprenderse de la condición de egoístas; hay que relegarla al olvido si queremos que la nueva suma de fuerzas pueda arrastrar por lo menos otras equivalentes; hay que dejar de ser individuales para penetrar en las filas colectivas; hay

que hermanarse, fundirse y practicar el gran lema: «Todos para uno y uno para todos.»

Las corrientes de unión que hoy apuntan los nuevos giros; la solidaridad que se busca y el mutuo apoyo que se pretende, es la base de la regeneración á que se aspira; mas, si el individuo persiste en su estado egoísta, si su acendrado amor á sí mismo le obliga á no abandonar la degeneración física ó moral en que se halle, si su afán por esperar frutos que él no cultiva y su deseo de no salir de la condición de capitán Araña, le fuerzan á no detenerse en su camino, la regeneración se hace difícil y el fin anhelado punto menos que imposible.

Las corrientes modernas señalan el camino de la salvación; la unión es la mayor de las fuerzas que emplear podemos y el medio más lícito que debemos exponer ante los ojos del poder colectivo que hoy se muestra indiferente y casi despreciativo para las clases que lo sostienen y cuya representación se atribuyen por los endiablados sistemas políticos que en la actualidad existen.

Cuando la unión sea un hecho; cuando las fuerzas peculiares se hallen reunidas en una total, y cuando esa cifra pueda ostentar la fuerza de la razón, el éxito será nuestro, toda vez que, según las teorías imperantes, sólo los fuertes tienen derecho á ser escuchados.

Los empleados de ferrocarriles constituimos un núcleo excesivo y considerable capaz de inspirar por sí solo, una vez demostrada la unión, los mayores respetos y las mayores consideraciones que soñar pudimos.

Unámonos, pues, formemos un solo cuerpo con setenta mil almas, y constituiremos un gran David, capaz de reñenar los ímpetus y los atropellos del mayor de los gigantes.

AURELIO CANUDO.

FERROCARRILES SECUNDARIOS

Por considerarlo de gran interés, publicaremos, extractadas, las principales disposiciones del reglamento para la ejecución de la ley de Ferrocarriles secundarios

Comprende el primer capítulo, de los tres en que está dividido, las disposiciones generales á todos los ferrocarriles secundarios, lo mismo á los subvencionados que á los que se construyen sin garantía del Estado.

Se establece que en el aprovechamiento de las obras construidas por el Estado, las provincias y los Municipios, á que el art. 2.º de la ley se refiere, podrán incluirse los edificios lindantes con las carreteras, como casas-porrazgos y casillas de camineros no habitadas, que continúen en poder del Estado, quedando obligado el concesionario á conservar por su cuenta la parte de carretera que utilice y los edificios que ocupe.

El aprovechamiento por las empresas en be-

neficio propio del telégrafo y del teléfono para el servicio público, donde no hubiere telégrafo ni teléfono del Estado, se sujetará á las tarifas previamente aprobadas por el Gobierno.

El precepto de domiciliarse en España y someterse á las leyes españolas que respecto á las Sociedades y Compañías que se constituyan para la construcción de ferrocarriles secundarios consigna el art. 4.º de la ley, se entenderá igualmente aplicable, teniendo en cuenta lo prevenido en el art. 3.º de la misma á las Compañías y Sociedades que, por virtud de transferencias de los derechos de los primitivos concesionarios, se constituyan para la explotación.

Las obras se ejecutarán con arreglo á las condiciones de la concesión y bajo la inspección que corresponde á los agentes del Gobierno, según la ley de Obras públicas, sin que durante la ejecución puedan introducirse en el proyecto aprobado variaciones que no hubiesen sido debidamente autorizadas.

No podrá ponerse en explotación el todo ó parte de un ferrocarril sin que preceda autorización del ministro, en vista del acto de reconocimiento de las obras y material del camino.

Las Empresas explotarán los ferrocarriles durante los años determinados por su concesión, con arreglo á las tarifas aprobadas.

Las mismas Empresas formarán los reglamentos necesarios para el buen servicio de sus líneas, sometiéndolos á la aprobación del Ministerio cuando afecten á la seguridad de la explotación.

Los concesionarios quedan en libertad de elegir, sin otras restricciones que las que impongan las disposiciones que regulan en España el ejercicio de las distintas profesiones, el personal de todas clases para la ejecución y explotación de las líneas, así como la organización de este personal y todo lo concerniente al régimen interior de la Compañía.

La inspección de los ferrocarriles secundarios, tanto durante la construcción, como en el período de explotación, se ejercerá por las Divisiones de ferrocarriles, abonando los concesionarios al Estado por este concepto, anualmente y por kilómetro, 15 pesetas durante la construcción, y 30 en el período de explotación, si se trata de ferrocarriles no subvencionados, y 30 y 60 pesetas, respectivamente, cuando el ferrocarril sea de los garantidos por el Estado.

(Continuará.)

REGLAMENTO

DE 8 DE SEPTIEMBRE DE 1878

PARA LA EJECUCIÓN DE LA LEY DE POLICÍA

DE FERROCARRILES

CAPÍTULO PRIMERO

Artículo 1.º La inspección y vigilancia de los ferrocarriles, tanto en la parte facultativa como en la mercantil, la intervención directa en los diversos ramos de sus explotaciones, su policía y buen régimen en todo lo que puede afectar á la seguridad de las personas y al desarrollo de los intereses materiales, corresponden al Ministerio de Fomento.

Art. 2.º La parte puramente técnica ó facultativa se confiará en cada línea á uno ó más ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos; la administrativa y mercantil á funcionarios elegidos por el Ministerio de Fomento. De una y otra se formarán dos Inspecciones independientes entre sí, y ambas destinadas al mejor servicio público con distintos cargos y deberes. También podrán estar reunidas.

Art. 3.º La organización, atribuciones y deberes de las Inspecciones facultativa y administrativa se ajustarán á lo que determinen los reglamentos especiales para el servicio de las mismas que se hayan dictado ó se dicten en lo sucesivo por el Ministerio de Fomento.

CAPÍTULO II

DE LA VÍA Y SU CONSERVACIÓN

Art. 4.º Se prohíbe construir represas, pozos y abrevaderos á menor distancia de 20 metros á uno y otro lado del ferrocarril. Esta distancia de 20 me-

ción, el Ministerio de Fomento decidirá en la vía gubernativa definitivamente, sin ulterior recurso.

Art. 14. Previo informe ó aviso de la Inspección facultativa, el alcalde dispondrá la demolición de las obras que se hubiesen construido en la zona del camino de hierro sin la correspondiente licencia, así como también las que, aun después de otorgada ésta, no llenasen las condiciones en ella prevenidas.

Art. 15. Si las casas y demás edificios construidos en todo ó parte dentro de la zona de servidumbre del ferrocarril, contada en la forma determinada en los artículos 4.º y 11, y particularmente las fachadas del lado de la vía amenazasen ruina, la Empresa dará parte inmediatamente á la Inspección facultativa para que proceda desde luego á su reconocimiento.

Si de éste resultase su mal estado ó inseguridad, la Inspección facultativa lo pondrá en conocimiento del alcalde, manifestando si la ruina es ó no próxima y si el edificio se cuenta entre los que están sujetos á retirar su línea de fachada.

Art. 16. La prohibición impuesta por el art. 3.º de la ley, de levantar á menos de tres metros de distancia del ferrocarril otra fábrica que no sea una pared ó tapia, lleva consigo la de abrir en ella puertas, ventanas, aspilleras ú otro hueco cualquiera que dé sobre la vía.

Art. 17. Los proyectos de aquellas obras que atraviesen la vía, ó le impongan una servidumbre más ó menos directamente, se someterán á la aprobación del Ministerio de Fomento, quien resolverá después de oír á la Empresa, al ingeniero jefe de la Inspección facultativa y al gobernador de la provincia.

Art. 18. Por todos los medios posibles asegurará la Empresa:

1.º La conservación en buen estado del ferrocarril y todas sus dependencias.

2.º La guarda y el servicio de las barreras en los pasos á nivel.

3.º La vigilancia y oportuna maniobra de las agujas en los cambios y cruzamientos de vía y en las señales adoptadas tanto de día como de noche.

4.º La iluminación de las estaciones y la de los pasos á nivel que el Ministerio de Fomento determine desde puesto el sol hasta el tránsito del último tren.

5.º La de los túneles que igualmente determine el Gobierno, y que existirá constantemente mientras la vía se halle practicable.

Art. 19. Para el más exacto cumplimiento de cuanto se previene en el

BIBLIOGRAFÍA

Hemos recibido el número 192 de *La Agricultura Española*, importante revista que publica en Valencia el doctor Aliño. Las interesantes materias que trata se pueden ver en el siguiente

SUMARIO

Ensayos culturales con nuevas variedades de patatas.—Época de sembrar los cereales.—Conclusiones acerca de las sequías en España.—Asociaciones agrícolas.—Selección de semillas para la siembra.—Publicaciones recibidas.—Sección de consultas.

Buzón administrativo.

A NUESTROS SUSCRIPTORES

Con objeto de facilitar los trabajos de reorganización administrativa del periódico, rogamos muy envidosamente a nuestros suscriptores que nos remitan a la posible brevedad el importe respectivo de suscripciones.

A este efecto pueden utilizar los de fuera, como medio más fácil, las libranzas de la prensa a nuestra orden, de venta en todos los estancos, y que para remitirlas a esta Administración, basta con franquearlas como impresos ó sellos de Correos. Tan pequeña molestia para los señores suscriptores simplifica mucho nuestra ardua tarea.

Tambiénuplicamos se nos envíen aclaraciones de nombres y dirección por aquellos que noten alguna deficiencia en las fajas.

A todos los que se han adelantado a este ruego nuestro, les damos las más expresivas gracias, que desde luego anticipamos también a los que sin duda atenderán nuestra súplica.

EL ADMINISTRADOR.

M. Jiménez.—Alanís.—Nos enviaron importe de suscripción por seis meses.

J. del Caño.—Valladolid.—Queda hecha la rectificación que dice en su muy atenta carta.

El proyecto se publicará cuando esté suficientemente garantizado por el número de suscriptores. Recibirá usted carta nuestra.

G. Tallón.—Recibida su carta é importe, por falta de tiempo no le hemos contestado; dentro de unos días lo haremos.

J. Trigueros.—León.—Tendremos sumo gusto en recibir su visita.

F. Serrano.—Madrid.—Le agradeceremos se pase por esta Redacción, para poder resolver la duda de que hace mención en su carta.

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

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.
TELÉFONO NUMERO 1.156
MADRID

TELESFORO HERNANDEZ

Contratista del vestuario de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte.

1.ª Y 2.ª SECCION

FABRICANTE DE LOS IMPERMEABLES MARCA "EL LEON,"

Casa especial en Capas, Gabanes, Pellizas y Chaquetas de piel para Maquinistas y Fogoneros.

MADRID, ATOCHA, 57 Y 59

Valladolid, Calle de Santiago, 5 al 13.

Precios muy reducidos de toda clase de prendas a todos los empleados de ferrocarriles de España.

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 sea el precio de suscripción en Madrid y provincias de veinticinco céntimos al mes. Basta llenar el boletín y remitirlo bajo sobre con sello de un cuarto de céntimo a la Dirección siguiente: HERALDO DE FERROCARRILES, *Madera Alta, 22, principal, izquierda, Madrid.*

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

D. perteneciente a la Compañía de
..... en calidad de se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, por
meses deseando se le sirva el periódico a (1)

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

Representantes del HERALDO DE FERROCARRILES

Nuestros compañeros pueden entenderse para suscripciones y demás detalles con los señores siguientes:

Intervención y Estadística, Norte, D. León Hernández de León y D. Ricardo Díaz Guerra.
Reclamaciones, Norte, D. Enrique Gordo y D. Daniel Anguiano.
Oficinas enclavadas en la Estación, Norte, D. Victorio Sacristán.
Oficinas de M. Z. A., D. Emilio Garrigós y D. Emilio Besteiro, en Intervención.
Estación de Atocha, G. V., D. Antonio Castro.
Idem id., P. V., D. Cristóbal Ricote.
Oficinas y Estación de M. C. P., D. Rafael de los Santos (almacenes).
Sección de Oviedo, D. José María Carvajal.
Estación de Valladolid, D. Máximo Rodríguez.
Estaciones de Sevilla, D. Domingo García Tallón.
Sección de Irún, D. Manuel Avila.
Idem de Avila y Segovia, D. Simón Jubera.
Bilbao, D. Benjamin Simó.

NOTA Poco a poco se van nombrando representantes en aquellos puntos que lo requieren y donde tenemos compañeros que nos ayudan con tanto celo y amor por la clase. A todos damos las gracias por su valiosa cooperación.

— 26 —

trós se contará desde la línea inferior de los taludes en los terraplenes; desde la superior en los desmontes, y desde el borde exterior de las cunetas cuando el ferrocarril se halle en terreno natural; á falta de éstas se contará la distancia de 20 metros desde una línea paralela al carril exterior á metro y medio de distancia del mismo.

Art. 5.º Incurrirán en la pena señalada por el art. 24 de la ley los cultivadores de las heredades colindantes con la vía, siempre que al verificar las plantaciones y las demás labores del cultivo ó de cualquiera otra manera perjudiquen a los cerramientos, muros de sostenimiento, aletas de alcantarillas, estribos de puentes y cualesquiera otras obras de los ferrocarriles.

Art. 6.º Se aplicará igualmente el art. 24 de la ley, no sólo á los labradores que en sus cultivos y mejoramientos de los predios rústicos inmediatos á la vía férrea arrojasen sobre sus cunetas, tierras, abones, hojas ó cualquiera otra materia que impida el libre curso de las aguas, sino también á los pastores y ganaderos que en la custodia, apacentamiento y conducción de sus ganados ocasionaren el mismo daño.

Art. 7.º Los dueños ó arrendatarios de las heredades lindantes con los ferrocarriles no podrán:

1.º Impedir el curso de las aguas procedentes de la vía férrea, ya sea construyendo zanjas, calzadas y veredas, ó ya elevando el terreno de sus fundos.

2.º Cortar los árboles en la zona de 20 metros á uno y otro lado del ferrocarril, sin previa licencia de la autoridad local y el reconocimiento de la Inspección facultativa.

3.º Arrancar raíces y remover la tierra en los declives y terrenos contiguos á la vía que produzcan desgajes sobre ella, y directa ó indirectamente puedan obstruir ó embarazar su tránsito.

Las obras necesarias para reparar estos daños se ejecutarán á costa de los contraventores, sin perjuicio de las penas en que hubieren incurrido con arreglo á los artículos anteriores.

Art. 8.º Los dueños ó conductores de carruajes, caballerías ú otros ganados no podrán ni aun para entrar en las heredades limitrofes ó salir de ellas, atravesar la vía por otros puntos que los ya señalados al intento. Esta prohibición alcanza también á los arrieros, conductores de carruajes, pastores y ganaderos que den suelta á sus caballerías ó ganados y los apacenten en las zonas contiguas al ferrocarril.

Art. 9.º No se permitirán los tinglados, cobertizos y puestos ambulantes

— 27 —

en la zona de ferrocarriles, aun para la venta de comestibles, si sus dueños no han obtenido previamente la correspondiente licencia de la autoridad competente.

Art. 10. Incurrir en la pena señalada por el art. 21 de la ley el que de intento ó por omisión y descuido deteriorare ó destruya con sus ganados y carruajes las obras y accesorios de los ferrocarriles, como son los antepechos, las albardillas, los postes kilométricos, los de telégrafos y sus alambres y aisladores, los de señales, las inscripciones, las tablas de anuncios fijados al público y las cañerías y depósitos de agua.

Es también aplicable este artículo á los que, sin la autorización competente, corten ó destruyan los árboles plantados en la zona prefijada en el art. 4.º, al uno y otro lado de la vía férrea.

Art. 11. Nadie podrá, sin previa autorización, dentro de la zona de 20 metros, contados en la forma determinada en el art. 4.º, establecer presas ó artefactos, abrir cauces para la toma y conducción de aguas, construir edificios, muros, alcantarillas ú otras obras.

Esta zona de 20 metros se contará en las estaciones desde el cerramiento ó lindero que limite los terrenos propios de la estación.

Art. 12. Las solicitudes para construir ó reedificar en las zonas de los ferrocarriles se dirigirán á los alcaldes de los pueblos respectivos, expresándose en ellas el sitio, destino y circunstancias de la obra proyectada.

El alcalde las remitirá desde luego con informe y las observaciones que considere oportunas á la Inspección facultativa, y ésta, previo reconocimiento y oída la Empresa, señalará la distancia que ha de mediar entre la vía y las obras, fijando su alineación y las precauciones y condiciones facultativas á que en su ejecución haya de ajustarse.

Es obligatorio para los interesados presentar los planos de la obra á la Inspección facultativa siempre que ésta estime conveniente examinarlos.

Art. 13. Si hubiere acuerdo entre la Inspección facultativa y el alcalde respecto á las construcciones proyectadas en las zonas de la vía, este último otorgará desde luego la licencia solicitada.

Cuando haya disidencia y el interesado resista las condiciones propuestas por la Inspección, el expediente pasará al gobernador de la provincia, quien, oyendo á la Comisión permanente de la Diputación provincial, resolverá lo que tuviere por conveniente.

En el caso de que alguna de las partes no se conformase con su resolu-