

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIÓDICO QUINCENAL, ÓRGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

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

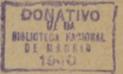
Las suscripciones de provincias han de ser por lo menos de dos meses.

Madrid, 15 de Octubre de 1905.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID



A TODO EL PERSONAL DE FERROCARRILES EN GENERAL

Orden, progreso, unión, bienestar, vida, eso representa desde que salió a la luz pública el proyecto del **HERALDO DE FERROCARRILES**; desorden, desunión, atraso, muerte, eso seguiremos siendo, si no tratamos de levantarnos de nuestra postración y echamos a la plaza nuestras opiniones, nuestros deseos y nuestras miras.

Se empezaron por unos y por otros a cotizar tales deseos, y adquirir para éstos un valor que pagaron con su sacrificio moral y material, y para los otros eran tales proyectos unas acciones sin valor alguno, unas acciones representativas de una Empresa cuyos trabajos habían de ser estériles, y, en su consecuencia, sus productos serían nulos.

Acaso reinó en los primeros una excesiva buena fe, nacida de la grandeza de sentimientos, y tal vez en los segundos tuvo cabida un mal contenido espíritu de envidia inexplicable, creado en el corazón de inteligencias tan pequeñas, como de corazones diminutos. Si no nos equivocamos en nuestro juicio y tuviera algún viso de certeza, diríamos que a los buenos los estimamos tanto cuanto es posible querer al bien, y a los malos les profesamos la estimación que debemos a los que ostentan el título de agentes de Ferrocarriles.

Al entusiasmo respondemos con el trabajo y el sacrificio; a la censura y al insulto, damos la contestación que debe tener pensada el que cuenta entre los obstáculos tal insulto y tal censura, el que sabe que por el mero hecho de ser redentor tiene que ser crucificado.

Estamos en el principio de nuestra vida, somos aún el débil infantil que necesita los cuidadosos afanes de la cariñosa madre, y nosotros nos sentimos con suficiente fuerza y, sobre todo, con una poderosa voluntad, para hacer de la naciente criatura un valeroso, justo e inflexible hombre. A la conquista del bien por el bien mismo; al triunfo de la razón por la fuerza que produce la razón misma; al mejoramiento moral, tan decaído, y al bienestar material, tan necesario, es a lo único que caminamos, es tan sólo lo que nos desvela, es únicamente lo que nos obliga a imponernos carga de trabajo tan ímprobo y de tan excesivos cuidados, y decimos cuidados, porque los exige, y no escasos, obra en la que va envuelta la dignidad del personal de Ferrocarriles, de la cual somos nosotros los primeros y más alertas guardianes.

Ni es otro nuestro propósito, ni existe otro ideal, y entendido bien todos los que leyereis estas líneas: si hubiera alguno (que inducido por móviles poco en armonía con la sensatez y acaso con la caridad) que juzgara de nosotros con ninguna imparcialidad y con marcados prejuicios, ese tal no ha acertado a explicarse qué quiere decir la palabra compañerismo, no ha comprendido la hermosura de comulgar en unos mismos sentimientos; y al que no siente, ni piensa, ni comprende esto, al que lo ignora, nada puede argumentársele, tiene bastante con la compasión que su ignorancia inspira, y hacemos tal observación contando con que por desgracia, para todos existen hombres amantes de la muerte, del silencio, de la obscuridad.

Excusemos preámbulos, apartemos digresiones, veamos, pues, con calma lo que nos proponemos; estudiemos con la brevedad posible

NUESTROS IDEALES

Al salir la primera circular, la cual contenía el proyecto que pensábamos desenvolver, atrajo acalorada discusión; entendió la mayoría del personal que la regeneración tenía que

llegar a la clase por un medio igual ó parecido al por nosotros expuesto, y a esto, sin duda, se debe la acogida cariñosa, y hasta si se quiere entusiasta, que despertó entre nuestros compañeros.

Exponíamos en nuestra circular, conocida hoy de casi todos, que nuestro proyecto era la supresión del impuesto de utilidades, carga que ha mucho tiempo creemos enojosa y pesada, aparte de anómala é injusta; el escalafón, como único remedio á los males que hoy venimos padeciendo, y antes que éste, la celebración de un Congreso de Ferrocarriles en donde capital y trabajo, Empresas y personal, altos y bajos se unieran en un mismo pensamiento y en un mismo ideal la defensa de sus intereses. Proponíamos la unión de esas dos clases, por decirlo así, cuando considerábamos como puntos de nuestro programa la defensa de los intereses de las Compañías y de su personal, llevando como suprema condición la compatibilidad de los unos y de los otros, que, contra lo que espíritus revolucionarios puedan sostener, nunca son opuestos, jamás son antitéticos.

La formación de capitales, á semejanza de lo que sucede en el extranjero, la solución, en lo que á nosotros atañe, del problema de subsistencias, mejorando los economatos, introduciendo en ellos notables y fáciles mejoras, el hacer extensivas las pensiones á las viudas é hijos, son puntos no menos importantes de nuestro programa. Pero el ideal verdad, importantísimo, que ha de ser la base de nuestra deseada regeneración, es el que separadamente consignamos al final de este trabajo y que lleva por título «Una idea», la cual nos reservamos en nuestra primera circular á fin de darla á conocer más adelante, como así lo hacemos.

Como principios fundamentales, como bases de progreso y regeneración, exponíamos los anteriores puntos, y como medio de cultura llevábamos, entre otros, el objeto de fundar una biblioteca modelo que pudiera surtir de libros, gratuitamente, á todos los suscriptores. Tal era y tal es nuestro proyecto, y si para conseguirlo no fuera necesario nada más que nuestro valor, nuestra constancia y nuestro trabajo, á buen seguro que no se nos tendría que pedir, porque se lo prestamos desde el momento que hemos contraído este deber, pero nos exige la unión de todos esa unión que tiene como lema la hoy día floreciente Bélgica: *Unión fait la force*. Ya sabemos que para convertirse en realidad programa tan vasto, no son suficientes los buenos deseos, pero no hemos de ocultar que la forma de llevarlo á la práctica no es una de las cosas que menos estudio nos han costado, pues á ello hemos dedicado gran tiempo y no poco trabajo.

FORMA DE DESENVOLVERLO

¿Que no basta proponer medios que tiendan á nuestro mejoramiento? Es cosa sabida.

¿Que habían existido muchos proyectos antes que el nuestro, los cuales, acaso por darles un desenvolvimiento erróneo, habían muerto? Esto no es ignorado. De aquí, pues, que pusieramos en tal cosa un cuidado especial y le dedicáramos atención muy preferente. Buscamos precedentes, y la única luz que nos dieron fué la de saber que nada existía en ellos que pudiera darnos luz. Al pasar nuestra vista por otros proyectos, encontramos siempre personalismo pobre, individualismo ridículo. El insulto al de arriba, la anarquía en el de abajo, la comparación siempre odiosa, esas eran sus

bases principales, dedicando columnas enteras á ridiculizar tal ó cual persona, á quitar á Juan para poner á Pedro, á tirar unos hombres para poner otros, á llamar á éste malo y al otro bueno; defendiendo, atacando siempre, no la idea, sino la persona; tirando al francés y defendiendo al español, olvidando, que si hay franceses es porque hay más afrancesados, y olvidando ante todo y sobre todo que incurrieran en una ignorancia supina, pues con procedimientos anarquistas no pueden odiarse razas, si ha de cumplirse el famoso «fuera las fronteras»; por último, dedicando una exclusiva atención al hombre y un abandono punible al ideal, y con estas enseñanzas lo único que aprendemos es que no *aprendemos nada*. Desechamos, pues, este medio, hicimos abstracción de las personas y entendemos que si guiendo este camino y continuando esta marcha, es como cambiaremos las cosas, y aun las personas, y para obtenerlo todo, para que nuestras aspiraciones no queden sin llegar á ser realidad, iremos dando soluciones á medida que vayan presentándose los obstáculos, teniendo presente siempre que nosotros no tenemos más que un interés en todo esto: el de conseguir nuestro mejoramiento, y aquí hábenos de permitir un pequeño desahogo, el de decir que nos encontramos dispuestos á demostrar esto en todas las ocasiones á todos los compañeros, y en todas partes. Era necesario, como medio, una voz que llevara á todas partes los ecos de nuestros trabajos, y nada más apropiado que

«EL HERALDO DE FERROCARRILES»

Dijimos en el artículo de fondo, del primer número, que el periódico era el medio del fin que nos proponíamos, y estas mismas palabras repetimos ahora. No es más que el portavoz, no es otra cosa sino el individuo que va aquí y allá diciendo lo que se propone, lo que quiere, lo que desea, y como sostenido por el personal justo es que tenga sus columnas á disposición del mismo; de aquí que todo aquel original que se reciba convenientemente examinado, por quien corresponde, obtenga su publicación; nosotros, pues, no haremos más que seguir el camino que nos trace la opinión y ese camino seguiremos aunque algún crítico impertinente y molesto nos censure, si se firman los artículos y nos ridiculice si se dejan de firmar.

Es tan difícil hacer dejar de hacer, como que á un mismo tiempo exista la obscuridad de la noche y la luz del día.

UNA IDEA

La tendencia principal, la base esencial, el eje, por decirlo así, donde ha de girar esta maquinaria, es la fundación de un capital que invertido en acciones de las Compañías, nos haga propietarios y obreros capitalistas y trabajadores á un mismo tiempo. Ese es el pensamiento; ya está en la plaza y á la vista de todos nuestro ideal. Pero para darle toda su importancia, para que no puedan tener lugar suspiros con toda seguridad han de originarse y para dar una idea de la forma en que había de llevarse á la práctica, hemos de decir cuatro palabras á fin de que cada cual pueda juzgar de nuestro propósito, que no hemos querido hacerle proyecto hasta tanto no veamos el concepto que al personal merece y lleguen á nosotros los ecos que produzca nuestra económica é importante tendencia, debiendo hacer presente que únicamente nos mueve en todo esto el deseo de mejorar y que sobre todo desearía-

mos de todas veras que esta iniciativa hiciera eco en hombres de reconocido prestigio é intachable honradez, que podrían llevarla á la práctica, y á los cuales nosotros prestaríamos siempre nuestro modesto apoyo; por fin el personal es el único que ha de quitar y poner, y en sus manos colocamos el asunto.

Elevada esta idea á proyecto (en virtud de las opiniones recogidas y efecto producido), y una vez puesto en práctica, lo sería de tal forma, que las sumas é intereses fueran siempre de sus legítimos poseedores, las cuales estarían garantizadas cumplidamente, usando en este punto todos los medios necesarios y legales, á más de que señaladas en cada punto las casas de banca, créditos, etc., que habían de hacerse cargo de las cantidades que se les entregaran, grandes ó pequeñas y en uno ó varios plazos, no llegarían para nada á nuestras manos, siendo á nuestra orden invertidas y siendo depositario el Banco de España teniendo cada poseedor un documento legalmente autorizado y justificativo á todas horas de su participación en la propiedad, teniendo presente que no constituyendo esto una caja de ahorros, únicamente podrían salir las sumas en los casos que se señalaran al llevar esto á la práctica.

Nos reservamos el nuestro estudio que de ello tenemos hecho desde mucho antes de aparecer nuestra primera circular, limitándonos á exponer la idea á grandes rasgos y esperando que nuestros compañeros estudien este punto y nos presenten cuantas dudas, objeciones ó simpatías les inspire nuestro pensamiento, y no nos cabe duda que de todas partes vendrán á darnos su opinión y á facilitarnos su consejo. Nos limitamos á esto, pues no hemos de encomiar lo hermoso de nuestra idea; allá cada cual lo juzgue con arreglo á su conciencia.

A UNIRSE

No nos cabe duda que después de leído lo que antecede, vendrán á adherirse todos enviando su suscripción al periódico, base principal de todo. Compañeros, altos y bajos, á regenerarnos, á demostrar á la sociedad que los ferroviarios no son menos que los albañiles, á unirse echando á un lado rencillas, envidias, luchas, á mirar más alto. Aquí estamos nosotros dispuestos á llevar la carga, no podemos pedir menos por nuestro sacrificio y por nuestro trabajo, que la ayuda moral y material de todos, y si después de nuestro esfuerzo aún no llegara en grado tan elevado como debiera, cesaríamos en nuestra marcha, moriríamos con la conciencia tranquila del que ha cumplido con su deber. Damos cuanto podemos, nuestro trabajo, nuestro dinero, nuestra comodidad, y si á esto no respondieran todos los compañeros, no podríamos culpar á nadie, tendríamos que confesar que somos irredimibles.

A despertar, á cumplir el deber de defender el derecho, á dignificarse, que es la voz amiga que desoyendo inconvenientes y venciendo obstáculos os llama á todos. Parece que el **HERALDO DE FERROCARRILES** ha empezado á vencer dificultades, á unar voluntades, pues adelante, que no hay nada más hermoso que poder decir al mundo: los 70.000 hombres que viven del tren en España no son más que un solo hombre.

Madrid 15 de Octubre de 1905.

Os llamamos y os proponemos la unión usando para ello de un solo título, el de compañeros, y no presentamos otros precisamente por que nos repugnan los personalismos de que hemos hecho referencia. Somos, pues,

HERALDO DE FERROCARRILES

Chismografías... sursum corda

Pluma en ristre, siéntome ante las immaculadas cuartillas que me esperan dispuestas a sufrir el suplicio de que vierta en ellas el eco de los juicios, conversaciones, rumores, recomendaciones, críticas y noticias que llegan hasta aquí; notas, escritos y cartas que, esparcidos, yacen sobre la mesa de redacción, confundidas con los recibos, relaciones de suscriptores, periódicos, etc., etc., de la administración, que tiene el mismo campo de operaciones (convertido en campo de Agramante), gracias a la economía que nos impone la empresa, en la que, como el sastre del Campillo, cosemos de balde y ponemos el hilo.

Y como todos tienen el mismo derecho, tiéremos de la manta.

A ver qué dice esta carta...

Varios empleados que quieren se les cambie las horas de oficina, porque padecen de dispepsia. Ocultan cuidadosamente los nombres, hasta para nosotros, y hacen bien, porque han confundido el periódico con un consultorio.

Otra... Este querido compañero está enamorado, y encajaría mucho mejor su escrito en el «Ramillete de los amantes».

Tercera... A este señor no le parece bien que publique el periódico artículos literarios, aunque sean de asuntos ferroviarios, como si los empleados no tuvieran gusto, siquiera sean distintos, siempre que estén bien expresados. Sobre todo, ¿qué mal hay en ello? ¿No hemos de procurar hacer agradable la lectura, huyendo de que se fatigue la imaginación con artículos doctrinales? También se queja, en forma poco recomendable, de que no lleven firma algunos artículos, y ¡oh la lógica de los hombres!, critica el que pongan algunos su firma porque, según él, buscan notoriedad. Atenme esa mosca por el rabo. ¿Por qué en lugar de esas cartas... negativas que estorban, no nos manda usted algún artículo que afirme y dé soluciones, calentándose usted la cabeza un poquito más que en su escrito?

Adelante... Un escrito que revela un buen criterio. Nos dice que, andando el tiempo, podrá la publicación convertirse en diario, y sin dejar de ser de la clase, pudiera valerse también del apoyo ajeno para contribuir a su importancia, haciendo algo así como tiene *El Ejército y la Armada* y otros periódicos, que deben su fe de vida a un interés consubstancial que no pierden de vista, y traen información y literatura de carácter general que hace se entere todo el mundo, teniendo atmósfera no solamente dentro de casa, que es donde menos precisa, sino fuera, en donde hace falta formar opinión, mejorando las condiciones de la publicación en la medida que ayudara el personal, incluso establecer un buen Cuerpo de redacción con una persona de prestigio e influencia al frente, que para mucho más que eso puede dar lugar, si quiere, una clase de cerca de 70.000 individuos.

Nos parece muy bien pensado; pero pida usted permiso al anterior, que no quiere más que asuntos ferroviarios.

Distrae mi atención en este momento la animada conversación de un compañero (que casi nunca faltan en esta casa, que es de todos), cuyos ecos llegan hasta aquí, y en mi afán de dar oídos a todo el mundo, oigo perfectamente el nombre de una Compañía, de un jefe, de un folleto, de críticas, censuras, etc., etc.

Esos son *Noroestes* que andan soliviantados, digo para mi coeto.

«—Sí, señor; persona muy fina, muy atenta, todo lo que se quiera; pero llamar inteligente al que estableció unas notas de conceptos para el ascenso del personal, impracticables, fuera de la realidad, en las que intervenía el porte y medía la inteligencia por números, confiada a criterios distintos, no podía tener pies ni cabeza; que obligaba al personal avisara la falta de asistencia con dos horas de anticipación a la de la entrada a la oficina; que quitó toda clase de atribuciones a los jefes de sección; que exigía a sus empleados vistieran y calzaran a su gusto; que...

«Si ese señor del folleto, persona muy simpática y querida del personal, quiere vestir a unos desnudando a otros, según las ofensas que crea haber recibido, el personal ni gana ni pierde gran cosa, como no tuviera la pretensión ese señor de desnudarlos a todos, cosa que no hace con los comités y consejeros, que, sin embargo, no quedan bien parados, aunque trate de defenderlos, suponiendo que tienen ahí personalidades inútiles y dementes. Venir a hablarnos de franceses, cuando hay por ahí cada español...

«¡Lástima no se le hubiera ocurrido escribir antes ese folleto, seguro de que hubiera sido mejor acogido!

«Persona bonísima es el que fué director e instituyó las primas; pero si fuera uno a meterse en críticas estériles, sin finalidad alguna y juzgar sólo por las apariencias, sin tener en cuenta una porción de causas, circunstancias y responsabilidades, de las que no se escapa el mismo personal, diríamos lo que éste en la época de aquel director, que les tuvo sin ascender seis y siete años, y luego les concedió unas primas que pudo convertir en sueldo para compensar, siquiera en parte, la falta de aquéllos en tanto tiempo. Pero así somos los españoles; juzgamos por impresión y no por reflexión; alabamos lo que al día siguiente destruimos y viceversa, atropellando la lógica y el sentido común.

«El *HERALDO DE FERROCARRILES* debía censurar ese folleto y defender al jefe que merecía las simpatías del personal, el que intentó obsequiarle con un banquete, aunque no fuera más que por su democracia, laboriosidad y por elevar la categoría de los meritorios, dignificar el cargo de los jefes de sección y oficina y echar abajo órdenes contrarias a las instrucciones generales, etc., etc.»

Al oír pronunciar el *HERALDO DE FERROCARRILES*, saigo de la habitación en que me hallo para manifestarle al que así se expresa que no debe el periódico, en manera alguna, tomar la defensa de esta ni la otra persona. A nosotros, a los del Mediodía, no nos importan esas cosas. Si unos piensan así, no se dan cuenta de que otros pensarán lo contrario.

No había concluido de pronunciar estas palabras, que sin duda sirvieron de aliento a otro interlocutor, cuando oigo una diatriba contra este director, el otro y el de más allá. Los nombres de Tolellou, Aubert y otros, van confundidos con el del folleto, los franceses, etc., etc., y animado sin duda por mi opinión de no llevar al periódico los conceptos del primero, manifiesta que debía el periódico hacerse eco del folleto, enalteciéndole, elogiándolo.

Poco a poco, amigos míos; ustedes se han creído que el periódico es una especie de esquinca de plazuela, en donde va todo el mundo a pegar pasquines a medida de sus gustos e inclinaciones, sin plan fijo, sin finalidad, sin contar los medios y aun muchas veces sin ayudar siquiera con la suscripción e inclinando el espinazo a los mismos que quieren que combatamos, por el mero gusto de que vengan otros y cambios de postura. Esos son efectos de causas que por este camino dejamos intactas para que vuelvan a producirse aquéllos. No, queridos compañeros, no; esa no es nuestra misión ni afortunadamente la entienden así todos, aunque sean los menos.

Aquí tenéis una carta de un factor de Sevilla, del jefe de Martorell, en que nos alienta por los caminos emprendidos y manda lista de suscripciones; otra en que aplaude y alaba la campaña emprendida contra el impuesto de utilidades; en que nos alienta a conseguir, sin violencias y desplantes, mejoras en los economatos, en los billetes de favor para el personal y en muchas otras cosas que los directores no pueden prever, porque no pueden estar en todo y necesitan de la ayuda del personal, que debe manifestar los inconvenientes que hallan en su camino.

Delante de mí tengo Revistas extranjeras que nos hablan de los resultados admirables que han alcanzado con la mutualidad y el ahorro, consiguiendo tener Empresas propias y ser productores y consumidores, capitalistas y trabajadores. Y no se diga que la falta de recursos hace imposible el ahorro, pues sería verdad si se tratara individualmente; pero colectivamente, una clase de 70.000 individuos puede hacer milagros económicos. Por insignificante que sea la potencia económica de cada individuo, valen tanto los 70.000 como el banquero de más crédito que pueda existir. ¡Damos un día de haber, entregando un capital para formar una escuadra que se disuelve en el agua! ¿Qué no podríamos hacer con ese capital, entregado en casa de un banquero o Banco de crédito, para invertirlo en acciones u otra cualquier empresa, en la que, aun suponiendo que no ganáramos interés alguno, podríamos ejercer hegemonía en los valores y empezar a hacerse respetar nuestra clase? Cálculése que sólo en las Compañías principales podríamos hacernos en un momento con pesetas 150.000, aparte de lo que voluntariamente podrían entregar más del día de haber algunos entusiastas. Pero es necesario que entiendan que el *HERALDO*, solo, no puede hacer esto,

como muchas otras cosas. Necesita del concurso de todos los demás; necesita que el personal esté apto para ello; necesita hacer propaganda, que no se censan los adheridos para que vayan viniendo los demás.

El *HERALDO DE FERROCARRILES* desde luego se compromete a entregar el importe de una mensualidad de muchos de susentusiastas, sin que ello quiera decir que tenía que llevar la dirección, no. Eso es lo que menos nos importa.

Conque arriba los corazones; sigamos al águila real en su raudo vuelo, y despreciemos a la serpiente que va rastreando por el suelo, que yo, por mi parte, prometo no hacerme eco otra vez de la serpiente, y dirigir la mirada alto. *Sursum corda.*

Deberes y derechos.

Quando los hombres se hallan revestidos de la indomable fuerza moral del deber cumplido; cuando el convencimiento de la obligación hállese perfectamente arraigado; cuando la tranquilidad de conciencia invade el espíritu, y cuando el deber está correspondido en toda su extensión, se experimenta una alegría a nada comparable.

Por eso las colectividades ó cuerpos comienzan por formarse bajo la base de estatutos ó reglas por las cuales han de regirse, y por eso se principia por colocar la piedra que ha de constituir el sostén, el apoyo y la seguridad de aquellos que intentan ingresar en la nueva colectividad ó cuerpo que acaba de crearse.

Conocidas las condiciones de seguridad que el nuevo cuerpo ofrece; conocidos los beneficios que la nueva organización brinda a sucesivas generaciones, y conocidos los esfuerzos que han de emplearse para llegar a la cumbre de los destinos, el hombre trabaja y se esfuerza por conseguir uno de los nuevos puestos que los adelantos sociales, en continuo desarrollo, ofrecen a cambio de la constancia, del estudio y del trabajo.

Nada tan grato para el hombre trabajador y afanoso de gloria como ver acercarse el día de la remuneración; nada más halagüeño que contar por minutos y aun por segundos, el próximo arribo a la cima de sus ilusiones, y nada tan satisfactorio como ver coronada la obra de sus esfuerzos con la palma de la recompensa.

Cuando las ambiciones corren parejas con los premios, puede asegurarse que el hombre multiplica y agranda de tal manera sus esfuerzos, que en la mayoría de los casos llega a producirse el verdadero asombro.

Nada más fácil de comprobar, y nada más sencillo para convencerse.

Las Compañías ferroviarias tienen montado el porvenir de sus empleados de una manera lenta é irregular, y no puede, por desgracia, llegarse a la obtención de ideales perfectos, puesto que las muchas recompensas que éstas otorgan, no caen en forma equitativa sobre todos los que a ellas se hicieron acreedores.

Para que tal objeto pudiera conseguirse, sería preciso abandonar por completo el sistema que en la actualidad se está siguiendo, y no habremos de obtener, de hecho, perfección alguna, mientras tal costumbre de repartición de premios obedezca al capricho de los encargados de distribuirlos.

La práctica es la mejor consejera del hombre, y nadie, sin la experiencia, podrá salir airoso de sus empresas.

Los empleados de ferrocarriles necesitan organización profunda, perfecta, equitativa; quieren ver correspondidos sus esfuerzos, quieren regenerarse, quisieran ser los primeros, si posible fuera, y anhelantes y resignados, aguardan que los encargados de mirar por los intereses de las Compañías, estudien el porvenir de los empleados, base principal para llegar al estado de concordia que se desea.

El estado anárquico en que se vive, la divergencia de afectos entre los que la autoridad representan y los que aparentemente la acaban, desaparecería en el acto, si manos cautelosas diesen nueva forma a los sistemas de hoy, haciendo correr al igual los derechos y los deberes, que deben ser correlativos.

Buen ejemplo de las armonías anheladas son los distintos cuerpos de creación reciente, como sucede con los empleados del Banco, Tabacalera, Correos, Telégrafos y otros, que en número infinitamente menor al nuestro, se hallan bajo la perspectiva de un modesto, pero bien armonizado porvenir.

Y en vista de lo que dejo dicho, ¿será posible que nadie, absolutamente nadie, levante su voz en aras de la repartición de nuestros generales é indefinidos derechos, ya que los

deberes son muchos y están cumplidos a satisfacción de los que nos gobiernan?

¿Será posible que continuemos por tiempo indefinido en medio de situaciones tan vagas que minan y merman el afán, el amor y el afecto que debe existir entre el deber natural y el deber extraordinario?

¿Será posible que se desconozcan las innumerables ventajas que la creación del escalafón, por ejemplo, habría de proporcionar a los empleados y como natural consecuencia los beneficios que tal organización habría de proporcionar a las empresas ferroviarias?

Esperemos que alguno, amante de los intereses comunes de ambas partes, se encargue de dar principio a la gran obra de regeneración individual y colectiva, sin olvidar que el fundamento indispensable para la regeneración es la marcha unísona de los deberes con los derechos.

AURELIO CANUDO.

Algo sobre el capital y el trabajo.

IV

Medios redentoras del trabajador.

La economía es una virtud más meritoria de lo que generalmente se cree. Es penosa para los pobres; pero hasta se recomienda a los ricos. Resalta, sobre todo, en aquellos que, no poseyendo nada, y ganando poco, conforman sus gastos con sus salarios, condenándose, por decirlo así, por toda la vida a lo estrictamente necesario.

Es muy frecuente aliar la economía con la generosidad, olvidándonos de nosotros mismos para prestar a otros alguna fuerza con la cual pueda prosperar. Así se ve en muchos, que, trabajando largas horas y ganando un salario con el cual podrían proporcionarse ciertos gozecs y placeres, sin temor a la crítica, prefieren seguir trabajando sin descanso para instruir a sus hijos y llegar a ser independientes.

Pero hay que prever el día en que falte trabajo, las enfermedades, la vejez, y, si tenemos familia, prever también su situación después de nuestra muerte.

Es, pues, necesario completar la economía con el ahorro; con él se puede más adelante encontrar otros medios. Separando alguna cosa de lo que se gana y reduciendo los gastos a lo estrictamente necesario, hay probabilidad de hacer ahorros. Nos referimos al necesario absoluto, que se compone de los alimentos, del vestido y del albergue convenientes para no morir.

Una voluntad de hierro no sería capaz, por sí sola, de encerrar y contener en tan terribles límites al hombre; necesita una imposición ó un estímulo; el deber, la necesidad inmediata ó la recompensa. ¿Cabe esperar tanta privación para reunir con tanta pena una cantidad que resultaría, después de todo, irrisoria? Precisa, por tanto, hacer atractivo el ahorro, dándole un carácter fructífero por medio de la mutualidad, proporcionando a los trabajadores los beneficios de la acumulación y del crédito.

No cabe en los estrechos moldes de un artículo la explicación, ni aun sucinta, de las muchas clases de sociedades que existen con diversidad de fines. Nos concretaremos a indicar solamente algunas.

Lo que inmediatamente resulta de la economía, completada con el ahorro, son las Cajas de este nombre, que, dando un interés a los imponentes, prestan a la par un gran servicio de orden moral, porque extienden la costumbre de contener y moderar los gastos. Siguen las sociedades de *socorros mutuos*, cuyo objeto es dar auxilio en la vejez, en la orfandad, en las enfermedades, etc. Luego las cooperativas de *abastecimiento y consumo*, que, suprimiendo todo intermediario entre el productor y el consumidor, logran no sólo adquirir los géneros con ventaja, sino también distribuir intereses y dividendos, y tener un fondo de reserva, que, por ser indivisible, es una garantía permanente de la asociación. Y, para complemento de la economía doméstica, existen las sociedades de *construcción de casas*, que proporcionan a los asociados, la adquisición en propiedad de sus casas, sin coste alguno.

Los *Bancos populares* tienen por objeto preparar la independencia al obrero. Su sistema descansa en el principio de que el crédito sobre un fondo es más poderoso que el crédito personal, por la razón sencillísima de que el fondo subsiste y el hombre pasa.

Un obrero que sólo tiene sus brazos no halla quien le preste; mil obreros que respondan mutuamente de sus préstamos, hallarán cuantos quieran.

El capital de estas sociedades de crédito se compone de dos partes: *fortuna propia y capital de préstamo*. Este no puede nunca pasar del doble de aquél. La *fortuna propia* se divide en *fondo de reserva* y en *bonos*. El fondo de reserva es la propiedad indivisible de todos los asociados, y suele componerse de tres elementos: un corto derecho de entrada, la parte de beneficios concedida á cada asociado durante el primer año de su afiliación, y una reserva muy módica sobre los beneficios de los años siguientes. Los *bonos* son la parte que poseen los asociados á proporción de las entregas que han hecho.

Las sociedades cooperativas de *producción* revisten una importancia excepcional para los trabajadores. Puede expresarse diciendo á manera de lema: trabajar para sí, y no depender de nadie. Esto no es poco, considerado moralmente. El objeto de la vida no es como los materialistas y positivistas creen: fabricar bien y cobrar gruesos dividendos. Lo que importa principalmente al hombre es ser hombre.

Con estas asociaciones desaparece la lucha egoísta y cruel entablada entre el capital y el trabajo. Hoy, siempre que el capital halla más brazos de los que necesita, se aprovecha de esta circunstancia para bajar los salarios. A su vez el trabajo, así que el capital le necesita y le busca, se venga, acrecentándolos. No sucede lo mismo donde el interés del capitalista y del trabajador no son opuestos, sino que están confundidos en una misma persona.

Difícil es fundar una sociedad de producción. Muchísimas han sucumbido después de grandes esfuerzos y penosos sacrificios; pero las experiencias anteriores han enseñado mucho. Las dificultades se presentan desde el primer día y necesitan atravesar un largo y duro período de incubación lleno de inconvenientes. No basta asociarse para empezar desde luego á disfrutar de los beneficios del antiguo salario y de la parte proporcionada á los que antes realizaba el patrón. Se necesita un taller, máquinas, herramientas, primeras materias, etcétera, etc., y todo cuesta mucho dinero. Esto, sin embargo, con firme voluntad, gran perseverancia y mucha inteligencia puede allanarse. Un pequeño esfuerzo durante algún tiempo, con el auxilio de las sociedades que nos han ocupado más arriba, puede bastar para ponerse en condiciones de acometer estacase de empresas y hacerlas prósperas y florecientes.

NOTICIAS VARIAS

Rogamos á nuestros compañeros nos den cuenta de cualquier falta que observen en el

envío de periódicos, pues tenemos entendido que hay quien no lo recibe, á pesar de que por esta Administración no sólo no se omite trabajo, sino gasto, á fin de que pueden recibirlo todos á su debido tiempo.

Nos han visitado nuestros queridos colegas *La Revista del Ateneo Obrero*, de Barcelona; *El Accitano*, de Guadix; *La Comarca de Lleyda*, *Sanlúcar*, *El Herald*, de Figueras; *El Obrero Balear*, de Palma de Mallorca, y *La Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de Portugal, con los cuales establecemos el cambio muy gustosos, correspondiendo á su galantería.

De Valladolid nos han enviado un manifiesto dirigido por los socios de dicho punto á sus consocios de la *Asociación general de Empleados y Obreros de Ferrocarriles de España*, en el cual figura un proyecto de nueva organización y reglamento definitivo. De ello nos ocuparemos con más detenimiento así que lo estudiemos, limitándonos por ahora á consignar lo mucho que dice en favor de nuestros compañeros de Valladolid, el interés y trabajo que despliegan en asunto de tan vital interés como es la buena marcha de Asociación para nosotros muy querida.

La Asamblea ferroviaria que había de reunirse para 1.º del mes actual, ha sufrido aplazamiento hasta el mes de Noviembre próximo.

La acreditadísima fábrica de gorras de los Hijos de Rubio, Jacometrezo, 80, continúa alcanzando el gran renombre que por su esmero y prontitud tenía conquistado.

Recomendamos la citada casa, donde encontrarán nuestros compañeros una gran economía.

La Compañía del Mediodía de Francia ha puesto unos hermosos carruajes para los viajeros de tercera clase.

Miden 15 metros de largo y están divididos en ocho compartimientos con capacidad para 60 viajeros. En el centro del carruaje hay un retrete que tiene acceso por un corredor.

Están iluminados con luz incandescente por medio de gas comprimido y caldeados á vapor. Dan acceso al carruaje 16 puertas, que permiten un rápido servicio, indispensable en las estaciones de gran movimiento. Los asientos están tapizados y forrados de tela.

Los estudios del curso de 1905-1906 de la Academia que tiene establecida la Asociación general, darán principio el 16 del corriente.

El plan de horas se detallará en el cuadro que está expuesto en el local de la Academia.

Aunque tarde, nos hemos enterado de la irreparable pérdida que ha sufrido nuestro estimado compañero Sr. Salcedo, del Norte, con la muerte de su hija, en cuyo duelo le acompañamos.

Asimismo nos asociamos muy de veras al justo dolor que aflige á nuestro amigo Sr. La Blanca por la muerte de su único hijo.

Sentimos muy de veras desgracia tan inesperada.

Ha sido nombrado inspector encargado de la Estación del Norte de esta corte, el que lo era de la de Irún, D. Ismael García.

El nombramiento de nuestro querido suscriptor y compañero ha sido muy bien acogido.

Tenemos entendido que los empleados de la Compañía del Norte que prestan servicio en la Intervención común de billetes kilométricos establecida en las oficinas de Madrid-Zaragoza-Alicante, elevaron al señor director de la expresada Compañía, una instancia en súplica de que se les concediera el plus que como destacados les corresponde. Parece ser, que aún no ha sido resuelto este asunto por el citado señor director, y de esperar es, que sea atendida petición que á nuestro entender es muy justa, máxime cuando los agentes de referencia y los que de las demás Compañías desempeñan estos trabajos son verdaderos mártires de su deber, cosa que no se oculta á los ojos del Sr. Süss.

Esperamos confiados que dicha solicitud será resuelta favorablemente para nuestros compañeros.

El guardabarrera.

Juan cerró el regulador y dejó á la máquina que bajara por su propio impulso la cuesta de Artola, de más de diez kilómetros de larga. Allí abajo, entre un bosque de abetos, se divisaba la casita donde su padre, centinela avanzado de la vía, cuidara de la seguridad de los trenes, mostrando descolorido banderín.

Treinta años llevaba su viejecito en aquellos desiertos lugares, contemplando siempre el mismo espectáculo. ¡Los trenes que habían pasado por su vista! Pero á uno, entre todos, miraba el anciano con especial solicitud; era éste el 324, en el que Juan hacía servicio.

Todos los días, al pasar el muchacho frente á la casita, echaba el cuerpo fuera de su máquina y permanecía un buen rato contemplando al anciano, el cual parecía clavado en el suelo, hasta que el tren se perdía en lontananza.

Aquel, como otros días, el maquinista del 324 saludó á su padre desde la locomotora, y por extraño presentimiento, sin duda, al desaparecer la venerable figura del anciano, sintió que el corazón se le oprimía y que las lágrimas afluían á sus ojos.

—¡Pobre padre mío!—exclamó Juan, volviéndose para contemplar la blanca casita, alegre por raro contraste con el pequeño drama que encerraba—. ¡Treinta años de vida en ella! ¡Cuántos viajeros habrán mirado con curiosidad al pobre viejo, condenado á banderín perpetuo!

Dos días después de esta escena, se desencadenaba terrible temporal; la nieve levantaba muchos metros por cima de los taludes de la vía; el 324, detenido en el kilómetro 11 por la

blanca sábana, tuvo que retroceder á la estación. La vía se hallaba por completo interceptada.

Juan no dejó un momento de pensar en su padre; ¿habría podido, en medio de aquellas espantosas soledades, proporcionarse lumbre con que desentumecer sus ateridos miembros? ¿Se encontraría exánime quizás sobre la nevada campiña?

Su imaginación se hallaba continuamente asaltada por tan lúgubres pensamientos.

¡Cuándo podría él, Juan, con sus ahorros, sacar de aquel desierto á su pobre padre!

Aquella misma tarde se recibió aviso de hallarse la vía libre de nieve, y Juan, que había recibido terminantes órdenes de apresurar el viaje, abriendo por completo el regulador, dejó correr el tren por la vía, á la par que su pensamiento, más veloz que todos los trenes del mundo, vagaba por el helado paisaje, yendo á posarse, invariablemente, en la casita del guardabarrera.

Apenas se percibía el verdear de los pinos y de los abetos, cubiertos con la nivea capa que la madre Naturaleza esparciera con generosa prodigalidad, y la absoluta calma de la plomiza atmósfera, parecía presagiar el terrible día del apocalipsis.

La máquina corria por la llanura con respirar de asmático gigante. Juan miraba ansiosamente á la casita, que empezaba á divisarse entre los árboles. Súbitamente, un estremecimiento de terror corrió por todo su cuerpo; un perrazo negro, destacando su enorme cuerpo sobre la blancura deslumbradora de la nieve, se aproximaba rápidamente á la máquina dando brincos de acróbata y mostrando en su boca el verde banderín del guardabarrera.

El maquinista del 324 pasó en unos segundos por todos los grados del más acendrado terror; un presentimiento de muerte cruzó como un rayo por su imaginación; estuvo á punto de desplomarse, víctima del vértigo, pero instantáneamente se repuso, cerró el regulador, tiró con fuerza de la palanca del freno-vacio, y antes de que el convoy se detuviera por completo, se arrojó á la vía, presa de la más horrible ansiedad, con los cabellos erizados, con la mirada atávica del demente.

Allí, en medio de la vía, á dos metros de la máquina, se encontraba el pobre anciano, cadáver, yerto, rígido, con los vidriados ojos entreabiertos. Juan estrechó frenéticamente entre sus brazos el cuerpo del ser querido, cual si quisiera transmitirle su propia vida.

Luego, el conductor trazaba el gráfico de la posición del cadáver, Juan, dando tumbos como un beodo, convertido por el dolor en un autómata, ayudó á conducirlo á la casita.

En Juan, héroe obscuro, pero héroe al fin, de la lucha por la existencia, la idea del deber se sobrepuso pronto á lo inmenso de su dolor. Varios viajeros que perezosamente habían descendido de los coches, le interpararon.

—¡El guardabarrera del kilómetro 62!—exclamó con la heroica estoicidad de un espar-

de incendio por el paso de las locomotoras, los dueños no tendrán derecho á indemnización.

Art. 7.º El gobernador de la provincia podrá autorizar, oyendo á los ingenieros del Gobierno y de las empresas, el acopio de materiales no inflamables, pero la autorización será revocable á su voluntad. No podrá el gobernador extender su autorización á los depósitos de materias inflamables.

Art. 8.º Los caminos de hierro estarán cerrados en toda su extensión por ambos lados. El Ministerio de Fomento, oyendo á la empresa, si la hubiere, determinará para cada línea el modo y plazo en que debe llevarse á cabo el cerramiento. Donde los ferrocarriles crucen otros caminos á nivel se establecerán barreras que estarán cerradas y solo se abrirán para el paso de los carruajes y ganados con arreglo á lo que determina el reglamento.

TITULO III

DISPOSICIONES COMUNES Á LOS TÍTULOS ANTERIORES

Art. 9.º Las distancias marcadas en el párrafo tercero del art. 1.º y en los artículos 3.º y 5.º de esta ley, se contarán desde la línea inferior de los taludes del terraplén de los ferrocarriles, desde la superior de los desmontes y desde el borde exterior de las cunetas. A falta de éstas se contarán desde una línea trazada á metro y medio del carril exterior de la vía. El Reglamento fijará la distancia mínima de las estaciones en que se podrán edificar ó establecer depósitos.

Art. 10. El Ministerio de Fomento, en casos especiales, podrá disminuir las distancias á que se refiere el artículo que antecede, previo el oportuno expediente en que resulte la necesidad ó conveniencia de hacerla y no siguiere perjuicio á la regularidad, conservación y libre tránsito de la vía.

Art. 11. Siempre que haya derechos particulares existentes con anterioridad al establecimiento de un ferrocarril ó á la publicación de esta ley que después de ella no puedan crearse y sea necesario suprimirlos por necesidad ó utilidad de los ferrocarriles, se observarán las reglas establecidas en la ley de 17 de Julio de 1836 para la expropiación forzosa por causa de utilidad pública, lo preceptuado en la ley de Obras públicas, y las disposiciones administrativas dadas ó que se dieren para su ejecución.

Art. 73. La concesión de los tranvías corresponde al Ministro de Fomento cuando las obras hayan de ocupar carreteras del Estado de dos ó más provincias, ó simultáneamente carreteras del Estado y vías de las provincias ó municipios, previo expediente instruido según las leyes provincial y municipal en los dos últimos casos.

Art. 74. Cuando los tranvías hayan de establecerse sobre carreteras que estén exclusivamente á cargo de una sola provincia ó sobre caminos vecinales de dos ó más municipios, la concesión corresponde á la Diputación provincial.

Art. 75. Dicha concesión compete á los Ayuntamientos cuando los tranvías ocupen caminos que estén á cargo de un solo municipio. Cuando sean puramente urbanos habrá de preceder la aprobación del Ministerio de la Gobernación.

Art. 76. Las concesiones de tranvías no podrán hacerse por más de sesenta años, y serán objeto de subasta que versará sobre el tipo de las tarifas máximas ó sobre el plazo de la concesión.

Art. 77. En el reglamento que se redacte para el cumplimiento de la presente ley, se consignarán las condiciones generales á que deberán sujetarse los tranvías, tanto en lo relativo á sus condiciones técnicas como á la tramitación que haya de darse á los expedientes de su concesión.

Art. 78. En el pliego de condiciones especiales que ha de formar parte de la concesión de todo tranvía, se fijarán las condiciones particulares que, además de las generales á que se refiere el artículo anterior, deberán regir para su construcción y explotación.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 79. Lo consignado en la presente ley no invalida ninguno de los derechos adquiridos con anterioridad á su publicación y con arreglo á la legislación entonces vigente.

Art. 80. Quedan derogadas las leyes, decretos y demás disposiciones anteriormente dictadas que estén en oposición con la presente ley.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á veintitrés de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete.—Yo el Rey.—El Ministro de Fomento, C. Francisco Queipo de Llano.

tano—muerto en el cumplimiento de su deber! A los coches, señores, que vamos a partir!
Juan, pálido, desencajado, lanzó a la caseta una postrer mirada; un violento silbido rasgó la pesada atmósfera.

El tren culebreaba en el blanco sudario cual gigante larva de férreos anillos; Juan, rígido, sin aliento, apoyada la cabeza en los tragaluces de su máquina, se quedó escuchando. Allá, á lo lejos, en la blanca casita, perdida entre abetos, se oían los lastimeros aullidos de Duque, el perro del anciano. Una lágrima cristalina, en la que pronto flotaron partículas impalpables de carbón, se deslizó por las mejillas de Juan.

D. M.:

Buzón administrativo.

Sr. S. Criado. —Madrid.—Si no dice qué números le faltan, mal podemos saberlo.

Sr. L. López.—Madrid.—Conformes... y sin favor.
V. Alcubierre.—Sabadell.—Recibida adhesión; pero le participo que no le podemos servir más que el 2.º, 4.º y 5.º número. Los demás se han agotado. Ya veremos medios para complacerle.

J. Perea.—Segovia.—Muy bien. Puede mandar lo que guste, que estamos á sus órdenes. El importe recibido y adelante.

R. Sánchez.—Almansa.—Recibida libranza y anotada suscripción; tiene usted mucha razón al decir que siempre seremos mártires del trabajo. ¡Qué le hemos de hacer, querido compañero!

D. Guardia.—En este número nada podemos decir por falta de espacio. Su artículo sobre la conferencia queda pendiente para otro número.

E. Ruiz Perea.—Alba.—Recibiría nuestra carta en la que le indicábamos no podíamos remitirle el tercer número. Más adelante veremos medios para complacer á todos.

A. Orduña.—Madrid.—Agradeceríamos á usted se pasara por aquí de seis á nueve, noche, para hablar de

su artículo, pues el último párrafo es sumamente filosófico.

Barsiri.—Madrid.—Sus artículos están en carpeta. Un poquito de paciencia.

Muy importante.

Las suscripciones de provincias han de ser lo menos por dos meses, teniendo en cuenta, que cuanto más sean los meses adelantados, nos economizan mucho trabajo en la administración, debiendo advertir que las cantidades abonadas en el mes de Agosto lo fueron solamente por aquel mes, en que ya se dijo que la suscripción era voluntaria para contribuir algo á los muchos gastos que había de hacer, quedando por lo tanto en descubierto en el mes siguiente, cosa que sin duda han olvidado algunos suscriptores, que deben remitir su importe en sellos ó libranzas de la prensa.

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.
TELEFONO NUMERO 1.156
MADRID

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 á la Dirección siguiente: HERALDO DE FERROCARRILES, *Madera Alta, 22, principal, izquierda, Madrid.*

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

D. perteneciente á la Compañía de

..... en calidad de se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, por

meses deseando se le sirva el periódico á (1)

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

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.

Estación del Norte, D. Fructuoso Fuentes.

Oficinas de M. Z. A., D. Emilio Garrigós, 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 Santos (almacenes).

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 á todos los empleados de ferrocarriles de España.

Ley sobre Policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Don Alfonso XII, por la gracia de Dios, rey constitucional de España. A todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed:

Que con arreglo á las bases aprobadas por las Cortes y promulgadas como ley en 29 de Diciembre de 1876; usando de la autorización por la misma ley otorgada á mi ministro de Fomento; oyendo al de Marina en los asuntos de su especial competencia; oídos también el Consejo de Estado en pleno y la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y de conformidad con mi Consejo de ministros,

He venido en decretar y sancionar la siguiente ley:

TITULO PRIMERO

DE LAS DISPOSICIONES PARA LA CONSERVACIÓN DE LAS VÍAS PÚBLICAS APLICABLES Á LOS FERROCARRILES

Artículo 1.º Son aplicables á los ferrocarriles las leyes y las disposiciones de la Administración, relativas á carreteras, que tienen por objeto:

Primero. La conservación de cunetas, taludes, muros, obras de fábrica ó de cualquier otra clase.

Segundo. Las servidumbres para la conservación de la vía impuestas á las heredades inmediatas.

Tercero. Las servidumbres impuestas á estas mismas heredades respecto á alteraciones, construcciones de todas clases, aperturas de zanjas, libre curso de las aguas, plantaciones, poda de árboles, explotación de minas, de terrenos, de escoriales, de canteras y de cualquier otra clase. La zona á que se extienden estas servidumbres es la de 20 metros á cada lado del ferrocarril.

Cuarto. Las prohibiciones que tienden á evitar toda clase de daño á la vía.

— 19 —

Quinto. La prohibición de poner objetos colgantes ó salientes que ofrezcan incomodidad ó peligro á las personas ó á la vía.

Sexto. La prohibición de establecer acopio de materiales, piedras, tierras, abonos, frutos ó cualquier otro objeto que perjudique al libre tránsito.

TITULO II

DE LAS DISPOSICIONES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA VÍA ESPECIALES Á LOS FERROCARRILES

Art. 2.º En toda la extensión del ferrocarril no se permitirá la entrada ni el apacentamiento de ganados. Si por atravesar el ferrocarril alguna carretera ó camino tuviesen que pasar ganados, se verificará siempre sin que se altere ni detenga la marcha de los trenes, y en la forma que se disponga por regla general para aquel tránsito.

Art. 3.º En una zona de tres metros á uno y otro lado del ferrocarril sólo se podrán construir en adelante muros ó paredes de cerca, pero no fachadas que tengan aberturas y salidas sobre el camino. Esta disposición no es extensiva á las construcciones anteriores á la promulgación de esta ley ó al establecimiento de un camino de hierro, las cuales podrán ser separadas y conservadas en el estado que tuvieren, pero sin que sean reedificadas. Si fuese necesario hacer alguna demolición ó modificación de fábrica en beneficio del ferrocarril, se procederá con arreglo á lo que previene el art. 11 de esta ley.

Art. 4.º Dentro de la zona marcada en el párrafo tercero del art. 1.º no se podrán construir edificios cubiertos con cañizo ú otras materias combustibles en los ferrocarriles explotados con locomotoras.

Art. 5.º La prohibición de establecer acopios de materiales, tierras, piedras ó cualquiera otra cosa de que queda hecha mención en el párrafo sexto del art. 1.º, es extensiva en los ferrocarriles á cinco metros á cada lado de la vía respecto á los objetos no inflamables y á 20 metros respecto á los inflamables.

Art. 6.º No tendrá lugar la prohibición del artículo anterior:

Primero. En los depósitos de materias incombustibles que no excedan de la altura del camino, en el caso de que éste vaya en terraplén.

Segundo. En los depósitos temporales de materias destinadas al abono y cultivo de las tierras y de las cosechas durante la recolección; pero en caso