

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.

Número suelto: **10 céntimos**.

Madrid, 15 de Agosto de 1905.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Gobernador, 31, 1.º derecha, MADRID

Camino del meeting.

Salió el primer número de nuestro periódico, y fué recibido con aclamaciones de entusiasmo; dimos á leer nuestro programa, y empezaron á llegar las adhesiones de toda España; presentamos á la vista de todos nuestro ideal, y se sucedieron una serie de cartas de felicitación que tienen para nosotros un estimabilísimo valor.

Apenas ocupamos el estadio de la prensa, en defensa de ideas sagradas para todos, acercáronse con loable fervor unos y otros, sin distinguos de clases, sin escrúpulos ridículos, sin envidias ni egoísmos, y nos ofrecieron el apoyo que pedíamos, la ayuda que solitábamos. Agotóse nuestra tirada, llegaron á nuestras manos ofertas que agradecemos y que en cumplimiento de nuestra palabra no aceptamos, y seguimos adelante en nuestro camino, orgullosos de nuestra empresa, satisfechos de sus resultados. Nada más pedíamos, y nada más hemos de pedir, y hacemos tal ruego porque llevamos la absoluta certeza de que allí donde llamamos se nos recibe con los brazos abiertos, y esta seguridad, nacida de los hechos, tiene su base en que nuestro HERALDO es el heraldo de la paz, de la armonía, de la concordia, del amor, el enemigo mortal de los odios, de los rencores, de las luchas, y esta seguridad tiene también su sólida base en que nos consta la fe y omnimoda confianza que todos han depositado en nosotros, pues si hubiera uno siquiera que entendiera no es el bien general el que perseguimos y confundiera nuestra desinteresada y noble misión, atribuyéndole miras bastardas ó egoístas, ese tal no merecería sino el perdón nuestro y el de todos, y no el desprecio, porque nuestro compañerismo nos veda tal delito.

No hemos, pues, de ceder ni un ápice en nuestro programa, no ha de haber fuerza que racionalmente nos convenza de otra cosa que no sea nuestra aspiración y nuestro ideal. No existirá argumento, lógicamente formado, que nos demuestre, siquiera sea con distinguo, que el camino emprendido no es el de la razón, el de la equidad y el de la justicia, pues aparte del amor natural y santo que á lo engendrado se profesa, es más el convencimiento de nuestra razón, producido por el conocimiento de nuestros deberes y por la conciencia que tenemos de nuestros derechos, y nos da más razón el ver que al nacer la criatura acercáronse altos y bajos y le prodigaron sus amores y sus cuidados.

Continuamos, y aun sin ello, hubiéramos continuado, y allá vamos, sin vacilaciones ni dudas, á inaugurar la serie de mítins que hemos de celebrar para la consecución del primero de los puntos de nuestro programa.

Vamos á responder con actos á nuestras palabras.

Vamos á la plaza pública los ferroviarios, á decirle al Gobierno que somos una clase numerosa é importantísima; vamos á decirle que los que tenemos tal número de responsabilidades, es de justicia que tengamos el mismo número de derechos; vamos á que se

nos diga si no es notoria injusticia que paguemos un impuesto los que estamos pagando con nuestra vida los servicios á la sociedad.

Bien se estudiaba el problema en el primer número; pero hay más aún, hay que añadir á todas las desconsideraciones que nos han tenido los Poderes públicos, otra de suma importancia.

Decíamos en el primer número, que formamos una excepción especial dentro de la excepción general de vivir de milagro, y nada más cierto, si se tiene en cuenta la inmensa serie de privaciones y sacrificios que al personal de las Empresas ferroviarias le supone el obtener un sueldo de 1.500 pesetas.

Cuatro años de trabajo sin remuneración, el servicio en una estación, donde una falta tiene su castigo en presidio, la exposición de la vida en el furgón, en el estribo y en la máquina, la pérdida de salud que van dejando poco á poco los unos y los otros en su penoso y constante servicio, las noches de hielo, los días de verano, todo al aire libre por conservar la vida del viajero y por defender los intereses del Estado, cuyo servicio, en vez de pagarnos, nos cobra, las responsabilidades infinitas, el trabajo que llevan consigo los servicios de ferrocarriles, la importantísima misión que en la sociedad desempeñamos, ha debido ser suficiente á que el Gobierno se ocupara de nosotros, y ya que no remunerara el servicio que le prestamos, á lo menos, no nos obligara á pagar por desempeñar el cargo de investigadores de la Hacienda.

Nadie se ha dado cuenta de que en la sociedad existimos; todos han sido á disminuir nuestras pagas, y en general podría decirse que las Compañías y su personal somos la piedra de toque de todos los Gobiernos y de la opinión pública que no tiene poca culpa en que en nuestra clase no exista ni siquiera el escalafón. Basta ya; hemos ido contribuyendo porque no quisimos negar á la patria en sus desgracias nuestro sacrificio, pero está visto que lastimosamente se nos ha confundido. El Sr. Echegaray, en su contestación, se halla muy solícito á hacer algo, no dudamos que tal ha de suceder, pero es preciso que lleguen á sus oídos las quejas de esta tan pobre como digna clase.

Justo es que se paguen por el Estado nuestros servicios, siquiera sea condonándonos un impuesto, que si en todos casos es absurdo, en el nuestro lo es infinitamente más. Allá vamos, pues, los ferroviarios españoles al mitin, altos y bajos, porque en nuestro programa todos tienen cabida; allá vamos confiados en que nuestras voces de justicia y de razón han de ser oídas, y en que á última hora, cuando concluido nuestro último mitin en Madrid, le presentemos nuestra petición, será atendida en atención si quiera al silencio con que hemos ido ayudando á sostener las cargas del Estado.

Es nuestro deber.

En la sección de noticias de nuestro primer número se publicaba el acto verificado

por el maquinista de la Compañía de M. C. P., Manuel Gaspar, en la estación de Bargas el 11 de Junio último, así como también la recompensa que al mismo le ha sido concedida por la citada Compañía.

Conocedores de él, algunos buenos compañeros, se han acercado á nuestra redacción para rogarnos hagamos lo necesario á fin de que le sea otorgada por el Estado la cruz de Beneficencia, toda vez que es innegable que dicho maquinista, olvidándose de sí propio y mirando únicamente por el bien de sus semejantes, consiguió evitar las desgracias que consigo lleva un choque de trenes, principalmente si uno de ellos, como ocurría en el caso presente, es de viajeros.

HERALDO DE FERROCARRILES acepta gustosísimo este encargo y gestionará cerca del señor ministro de Obras públicas la formación del oportuno expediente cuya resolución no dudamos será favorable, puesto que en el maquinista Gaspar concurren todas las condiciones para la concesión de la mencionada condecoración, principalmente si tenemos en cuenta que se han hecho otras concesiones, cuyos méritos no regateamos, pero tampoco admitimos que sean superiores á los que en favor de nuestro compañero concurren.

No se nos oculta que antes del acto que nos ocupa se habrán efectuado otros acaso de mayor mérito, pero como de ellos no tenemos conocimiento alguno, y además ha pasado la oportunidad para formular la petición de la recompensa merecida, no podemos hacer gestión alguna para que sean premiados; trabajaremos con fe y entusiasmo este asunto, no sólo para obtener que el maquinista Gaspar obtenga la recompensa á que se ha hecho acreedor, sino también para que, una vez sentado este precedente, no quede sin premio ningún acto análogo llevado á cabo por cualquiera de nuestros compañeros, sean de la categoría que quieran.

Dada la reconocida justicia del señor ministro de Obras públicas, esperamos tener la satisfacción de conseguir la concesión de la gracia que gestionaremos.

Nuestro distinguido amigo é ilustrado compañero D. Aurelio Canudo, nos envía un hermoso artículo, el cual publicamos extractado, pues el mucho original que existe en carpeta nos obliga á hacerlo en esta forma.

«Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES:

Distinguido señor mío: Con verdadera alegría leí el primer número de este periódico, el cual veo trae aparejado el emblema de nuevas esperanzas y la ilusión de futuras aspiraciones. Nadie como yo podrá celebrar su venida, toda vez que le consideraba indispensable y le había imaginado desde que entré al servicio de la Compañía.

Envío mi aplauso más sincero á los que han sabido llevar á la práctica tan redentora idea, y me hago eco del efecto producido en amigos y camaradas por tan gallarda y valiente empresa, teniendo en cuenta que el arrojo y decisión de unos pocos, viene á llenar el horrible vacío que entre nosotros existía, y que desde hoy puede considerarse cubierto por la frondosa y fértil capa que las nuevas ideas y los nuevos jugos han de vivificar nuestras existencias.

El HERALDO DE FERROCARRILES representa un raudal de beneficios para los empleados de las distintas Empresas ferroviarias; es aurora de un nuevo día; sol naciente que ha de alumbrar nuestro camino; faro que señala el pronto arribo al puerto de salvación deseado, y la base de nuestro futuro y bien armonizado porvenir.

¡Quiera el cielo que tales auspicios no se malogren, y que la vida del nuevo y mejor compañero sea todo lo pródiga y preciada que le deseamos, para alivio de los males que á estas horas nos aquejan!

Obligación de todos, por lo tanto, es contribuir á su mantenimiento, si no queremos vernos privados de elemento tan importante para nuestra dignificación.

Vamos, pues, adelante; caminemos detrás de nuestro HERALDO; oigamos la corneta de sus triunfos; esperemos tranquilos la lluvia de beneficios que nos aguarda; busquemos en él al protector decidido, y confiemos en que sabrá cumplir con verdadera exactitud el papel de padre cariñoso que tan generosa y desinteresadamente se ha impuesto, y en tal seguridad, voy á entrar en la cuestión que motiva esta carta.

Conocidos son los distintos temas que con preferencia han de ser abordados por el periódico, y aunque todos ellos revisten verdadera importancia, y todos son de vital interés, ninguno, á mi ver, como la formación del escalafón.

Entiendo que éste ha de ser la base de la regeneración individual y el fin de los perjuicios que el libre sistema de hoy nos está proporcionando.

Creo que el escalafón daría al traste con los inconvenientes de hoy; apagaría los odios y rencores que hoy existen entre subalternos y jefes y aun entre compañeros, y evitaría posibles favoritismos, sensibles para todos.

Nada más triste que ver desjironarse las mermadas ilusiones de la mayoría ante los innumerables desengaños con que á diario tropieza.

Opino que el amor propio del empleado es algo más sagrado de lo que algunos imaginan, y no debe ser lesionado por nadie si se quiere que éste produzca en toda su extensión los frutos de su inteligencia.

Creo que las aspiraciones del porvenir deben hallarse á igual altura para todos los que trabajan; que todos tienen perfectísimo derecho á las alegrías que el trabajo correspondido proporciona; que el estímulo no puede existir sin su compañera inseparable la recompensa, y que no puede prevalecer la teoría de sembrar abrojos para recoger flores, en la cual está fundado el sistema actual que, por diferencias de carácter, constituye el principio ó el fin de nuestras aspiraciones.

Creo que los directores y jefes de servicio se hallan inclinados en favor de los actos de justicia, y creo llegada la hora de que unos y otros se encarguen de poner coto al estado en que vivimos, y como no desconozco lo escabrosa que ha de ser la resolución de este problema, de tan trascendental importancia para todos, debemos dedicarle la mayor parte de nuestras fuerzas.

Hora es ya, por lo tanto, de que comience la regeneración de la humilde clase á que pertenecemos, y hora es ya de que procuremos colocarnos al nivel de las presentes y futuras exigencias de la sociedad que hoy nos desprecia, nos consume y nos aniquila, por la apatía, la indiferencia y el abandono en que nos hallamos.

Huyamos, pues, por completo de la desastrosa incuria en que vivimos; olvidemos tiempos pasados para solazarnos con las futuras redenciones; continuemos siendo honrados y laboriosos, sin olvidar que la dignidad de hom-

bres no está reñida con la petición de derechos, que á todos por igual nos corresponde; confíemos en que los distintos Consejos, los distintos directores y los varios jefes de servicio, ajenos quizá á tal estado de cosas, sabrán ponerse al lado de los débiles, dando á Dios lo que es de Dios y á los humildes empleados lo que es suyo.

AURELIO CANUDO.

Madrid 4 Agosto 1905.

Sr. Director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Muy distinguido señor mío: He leído con verdadera satisfacción, el primer número del ilustrado periódico de su digna dirección, HERALDO DE FERROCARRILES, al cual, como usted sabe, me apresuré á suscribirme al momento en que llegó á mis manos una de sus circulares y de hacerme cargo del proyecto, forma y manera en que ha de desenvolver sus aspiraciones.

Al efecto, y considerando el que suscribe, que siendo ésta la verdadera y única manera de poder llegar un día en que puedan inteligenciarse y armonizar, por tanto, los intereses del personal con los de las Compañías, base principal en que ha de fundarse nuestro mejoramiento, entendiendo este humilde suscriptor que por estos medtos empleados, según sus programas, ha de serle simpático, igualmente á las Compañías y sus empleados, propios y extraños, porque de este modo han de aunarse las voluntades y las aspiraciones de ambas partes, empleando, pues, los procedimientos nuevos y más elevados de instrucción, paz y progreso, en cuya esfera ha de vivir el numeroso y sufrido cuerpo de Ferrocarriles imitando así á otros, como el inteligente é ilustrado cuerpo de Telégrafos.

No puedo, pues, en vista de esta nueva precursora y plausible idea, que felicitarle y felicitarnos todos por contar desde hoy con este medio fácil y sencillo en que con entera libertad, sin odios ni rencores, establezcamos corrientes de solidaridad y concordia que en días no muy lejanos nos darán el fruto colmando nuestras aspiraciones.

Aprovecho esta ocasión para ofrecerle á usted nuevamente mi humilde personalidad por cuanto pueda serle útil.

DOMINGO GARCÍA TALLON.

Sevilla 2 de Agosto 1905.

Sobre el impuesto de Utilidades.

POSDATA

Como contera á nuestra carta dirigida al señor ministro de Hacienda en el número anterior, vamos á escribir algunas líneas que sirvan para sacar algo que dejamos en el tintero, é ir formando juicio entre nuestros compañeros á fin de popularizar los motivos que tenemos para considerar injusto el descuento que sufrimos en nuestros sueldos y llegue á formar estado de opinión, no solamente entre nosotros, sino, á ser posible, entre la opinión pública, atrayendo su simpatía.

Nuestros lectores habrán observado que deliberadamente huimos de imprimir á nuestros escritos todo lo que pueda traducirse como sistema de atacar los principios legales, ó como egoísmo de clase, no. Sea en buen hora que contribuyamos todos á las cargas del Estado; en esta ocasión no queremos averiguar hasta qué punto es lícito exprimir al contribuyente para dejarle reducido á su más mínima expresión, con lo que se llegaría algún día á que no hubiera más vida que la del Estado, al que había de sacrificar el país; en lugar de vivir el país con el sacrificio del Estado. Tan fundamentados y razonables nos parecen los motivos que tenemos en nuestro abono, que no nos duelen prendas: queremos inclinar el argumento en su favor.

Los derechos reales, por ejemplo, nos parece absurdo que tenga que pagarlos un jubilado de Ferrocarriles, que, en virtud de su trabajo y de cierta cantidad que va depositando en su caja de previsión, ha conseguido crearse ciertos derechos para no morir de hambre á la vejez. No es el producto de ninguna ganga, herencia, transmisión de dominio, venta ó compra, etc. De-

mos de lado, sin embargo, que esté perfectamente bien; pero, por Dios, capitalizar la pensión del jubilado para descontarle las tres primeras pagas á título de derechos reales de una capitalización, que en muchísimos casos no cobra un año siquiera, atendiendo á que las pensiones se dan por inutilidad ó vejez; es el colmo de... *la frescura*. Es más, se ha dado varias veces el caso peregrino de cobrar el Estado de las Cajas de las Compañías el importe de las tres mensualidades primeras de un pensionado que falleció durante esos tres primeros meses, y, por lo tanto, sin el disfrute de la pensión. El Estado, sin embargo, se cobró el tanto por ciento de una cantidad no percibida.

Esto es sencillamente un absurdo ú otro nombre que no queremos darle.

Las tan calumniadas Compañías ferrocarrileras, precisamente hacen todo lo contrario: los transportes por ferrocarril, de las familias de los militares que viajan por cuenta del Estado, sujetos al 20 por 100 del Tesoro, hacen el cargo las Compañías al Ministerio de la Guerra que paga... cuando tiene dinero en las consignaciones del presupuesto, debiendo abonar, naturalmente, á las Compañías el Tesoro de aquellos transportes para que éstas lo abonen á la Hacienda en sus cuentas mensuales. Pues bien, las Compañías no pueden diferir el pago del Tesoro hasta que lo cobren de Guerra, sino que *á priori*, tienen que abonarlo mensualmente, debitándose al Ministerio de la Guerra, del que cobra... cuando Dios quiere.

¿Y el servicio que le presta la Compañía al Estado ahorrándole el tanto por ciento de recaudación por cobrarle el impuesto de... *necesidades* á sus empleados?

¿Qué fuerza moral va á tener un Estado para exigir sacrificios al país, si, no ya en el cumplimiento de la ley, sino en la manera de practicarla, recaba para sí todas las ventajas?

Quizá algo influya la idiosincrasia especial de nuestra raza que siente más que piensa; escasa de espíritu analítico, que lleva el convencimiento á la razón, más tenaz y durable que los sentimientos que brotan del corazón, fácil de impresionar con artificios y burbujas.

Percatémonos, pues, del derecho que nos asiste, y á trabajar todos en la medida de nuestras fuerzas. Que podamos contar con un núcleo; que lleve el HERALDO una representación digna para ir hasta donde sea posible y preciso.

E. PELLUCH.

EL IMPUESTO

La Comisión encargada de estudiar la forma de llevar á cabo la celebración del primer mitin continúa sus trabajos. Deseos de poder anticipar á nuestros lectores algunas noticias respecto á nuestros proyectos, hemos de decir que para conseguir de los poderes públicos la abolición del impuesto que tan injustamente venimos pagando, celebraremos cuatro mitines; tres de ellos fuera de Madrid y el último en esta corte, de donde saldrán las conclusiones que, en instancia firmada por todo el personal de ferrocarriles, presentaremos al excelentísimo señor ministro de Hacienda.

Nada más decimos por ahora, sino que, en caso de que por el citado consejero fuera denegada demanda tan lógica, tenemos en cartera otros medios, siempre legales y equitativos, que más adelante daremos á conocer.

Hacemos un llamamiento á todos nuestros compañeros para que nos manifiesten cuantos medios crean adecuados á nuestro propósito, así como la forma, sitio, etc., donde con mayor resultado podríamos celebrar los actos mencionados.

Del compañerismo de todos esperamos

nos comuniquen cuanto á este punto consideren pertinente.

No omitimos recordar la necesidad de que para llevar adelante nuestros proyectos se sumen á nuestras filas, condición indispensable para que HERALDO DE FERROCARRILES llegue á la consecución de sus fines.

NOTICIAS VARIAS

Ferrocarril nuevo.

Parece ser que están muy adelantadas las gestiones que hace tiempo se están realizando para la construcción del ferrocarril de la Moncla al Pacífico.

Ya ha quedado constituido el depósito de 21.528 pesetas.

Plaza cubierta.

La de meritório que anunciábamos en nuestro pasado número, ha sido cubierta, habiéndose admitido dos en vez de uno. Tendremos presente á los solicitantes que ahora no podemos atender.

De justicia.

Continúa alcanzando gran renombre la acreditadísima fábrica de gorras de los hijos de Rubio, Jacometrezo, 50. Recomendamos la citada casa por su prontitud, esmero y economía.

Una petición.

Nuestro estimado colega el *Diario de Córdoba*, se ocupaba días pasados del alumbrado de la estación del citado punto, el cual, por ser de petróleo, deja bastante que desear.

Nuestro colega indica la facilidad de que el alumbrado fuera eléctrico, pues los cables pasan junto al muro de la estación.

La petición del *Diario de Córdoba* será seguramente atendida por lo que de justa tiene, y la Compañía de M. Z. A., que tanto se interesa por el público, estudiará este asunto.

Enhorabuena.

Teníamos nuestro número en ajuste cuando nos llegó la noticia de haber sido ascendidos en el servicio de Intervención del Norte seis meritorios que con veinte que lo fueron en Mayo último, forman un total de veintiséis, á los cuales enviamos la más cordial enhorabuena felicitando al activísimo jefe de servicio, D. Carlos A. de Gaalon, que tanto se interesa por su personal como honra á Compañía que pertenece.

Importante.

Rogamos á todos nuestros queridos suscriptores nos den cuenta de los cambios de domicilio, residencia, etc.; y manifiesten á esta Administración cuantas faltas observen en el envío de periódicos, debiendo significarles que muchos boletines de suscripción no han llegado á nuestras manos, por lo cual les suplicamos los hagan de nuevo, esperando que el señor director de Comunicaciones tomará medidas que eviten estos trastornos.

Biblioteca del «Heraldo de Ferrocarriles».

Como verán nuestros lectores, en este número empezamos á publicar la ley de Ferrocarriles. Así continuaremos haciendo con otras obras útiles que tanto interés tienen nuestros compañeros por poseer.

Gracias.

Nos han visitado *La Unica* y *La Asociación*, con los cuales establecemos el cambio gustosísimos.

Gracias á todos por la ayuda moral que nos prestan ocupándose de nosotros en sus columnas.

Sentimos no poder publicar muchas cartas que hemos recibido, pero en los números sucesivos lo iremos efectuando, pues á ello nos obliga el mucho original que tenemos pendiente de publicación.

ESPAÑA INTELECTUAL

II

Estado intelectual de España en la época visigoda.—Poesía.—Oratoria.—Historia.—Ciencias.

Hemos visto en el número anterior el grado de intelectualidad á que llegó España en la época romana, y como decía en el citado número, hablamos de estudiar en éste, aunque brevemente, aquel estado en la época visigoda.

Todas las naciones de Europa, fundadas por los invasores del imperio romano, yacían en la mayor ignorancia, siendo notable que España fué en donde más pronto los dominadores empezaron á instruirse, y la

que floreció en todas las clases de cultura en la época á que me vengo refiriendo.

El afán con que empezaron á recoger libros y fundar bibliotecas, el especial cuidado y empeño que pusieron en la institución de escuelas, y, por último, el testimonio de los extranjeros, son pruebas fehacientes de que España en esta época alcanzó el primer puesto de intelectualidad.

Los grandes gramáticos y lingüistas que á este estudio se dedicaron, fueron la causa de que la lengua griega y hebrea, que ya en el siglo VII habían llegado á olvidarse por completo, empezaran á florecer. El gran Masdeu, en el tomo XI de la gran obra *España Antigua*, y el célebre Amador de los Ríos, no nos dejan duda alguna del amor con que se cultivó en España el estudio de las lenguas, si bien ha de tenerse en cuenta que el estudio principal lo fué por la latina, que es la que en España usaron los visigodos.

Por lo que respecta á la poesía, ha de tenerse presente que en España fué en donde dió más frutos, siendo de notar que la rítmica comenzó á usarse en esta época. Draconcio, Horencio, Florentina, la primera poetisa sagrada que, como dice el gran Amador, registra nuestra historia literaria, Máximo Conancio y otros muchos fueron los que más se distinguieron en poesía, dejándonos obras de tanto valor como *De Fábrica Mundi*, *Commonitorium*, *Las visiones* y bastantes más de no menor importancia.

Refiriéndonos á oratoria hemos de decir que creemos no fué uno de los ramos en que más sobresalió España. Ahora bien, teniendo presente lo decaída que estuvo en otros países, desde luego que la España visigoda figuraba á la cabeza de todos, brillando León, consejero del rey Eurico, Justo, Protasio y Conancio.

En la Historia, sobre todo, fué donde nuestros españoles sobresalieron. Los siete libros titulados *Las Historias*, de Orosco, *El Cronicon*, de Idacio, la hermosa *Crónica*, de Juan de Biclara, que comprende desde el 567 al 589, aparte de las grandes obras de Paulo Emeritense, de Valerio, etc., dieron á España un elevado lugar por lo que toca á los estudios de Historia.

En literatura religiosa podríamos decir que la Teología dogmática y moral fué el principal estudio de los eclesiásticos de la España goda.

San Ildefonso, San Eugenio, San Isidoro y San Leandro, que escribió dos libros contra el arrianismo, Tajón, de quien tenemos un comentario de los libros canónicos, á quien se refiere Flórez en el tomo 31 de su obra *España Sagrada*, fueron los que sobresalieron en estos estudios.

Las demás ciencias alcanzaron poco nombre en esta época; sin embargo, citaremos á Castorio como geógrafo, aunque de éste, como dice Masdeu, no es cierto su origen español; Luciniano, geómetra, y Juan, obispo de Zaragoza, como astrónomo, aparte del ya citado San Isidoro, que por mandato del rey Sisebuto escribió la obra *De Natura rerum*.

Aunque haciendo este trabajo algo pesado, no he de acabar sin decir dos palabras sobre la música.

En esta época parece fueron conocidas las notas musicales, pues hubo muchos compositores que dejaron á posteridad escritos sus trabajos.

Los cantos religiosos se procuraba fuesen pausados y devotos á fin de no confundirlos, según decía San Isidoro, con la afeminada música de los teatros.

No sabemos qué concepto formaría hoy aquel celoso prelado si oyera las orquestas que se usan en las principales funciones religiosas de Madrid.

En este sentido se expresa un gran historiador al transcribir las disposiciones que daba el citado santo en su trabajo de *officis ecclesiasticis*.

La falta de espacio me obliga á cerrar aquí este trabajo, prometiendo á mis pacientes lectores reanudarle en el número próximo, donde trataremos del estado intelectual de España cristiana durante la Reconquista, cuyo trabajo dividiremos en varias partes á fin de hacerlo de modo algo ordenado. Mis compañeros, con sus vastos conocimientos, irán supliendo las omisiones que la falta de hueco me obliga á callar, dando, como dije en el primer número, una pequeña reseña de cada época.

COLLANTES.

El trabajo del hombre.

La primera condición impuesta al hombre fué el trabajo, y así lo cumple.

El hombre ha arado surcos en terrenos áridos; ha descendido á grandes profundidades para extraer trozos de ricos metales, convirtiéndolos después en nuestras joyas; ha llegado, merced á cálculos infalibles, á conocer el movimiento de los astros; ha enfrenado los ímpetus del mar, cortando sus olas, sobre un débil armazón de tablas; ha medido la temperatura atmosférica, para sacar de la tierra multiplicadas cosechas; ha descubierto las misteriosas leyes de la Naturaleza para la variada reproducción de las plantas; ha domesticado á los animales para que le ayuden en su trabajo; ha acortado las distancias, construyendo carreteras y ferrocarriles, atravesando las montañas y saltando de peña en peña: se ha hecho entender, en breves minutos, por medio de hilos conductores de corrientes eléctricas...

¿Quién puede enumerar todos los triunfos alcanzados por el trabajo del hombre, por medio de su fuerza material y de su grandioso y poderoso ingenio? ¿Y quién podrá interponerle obstáculos al verle señalar á su capricho rumbo al rayo, y servirse del vapor y de la electricidad para ejecutar sus obras más portentosas?

Compárense los países civilizados con los que aún viven en la ignorancia y en el salvajismo, cual si fueran fieras, poblando las selvas, viviendo en guaridas cual si no fueran seres racionales. Compárense estos desgraciados con aquellos que hasta han llegado á ponernos en comunicación con otros países por medio de sus ondas eléctricas, hijas de aprovechado estudio y grandioso ingenio.

¡El trabajo! ¡Sublime manifestación de todas

las actividades y energías humanas, que al mismo tiempo que fortifica al hombre, le ennoblece con el timbre más glorioso! Cuando el hombre acomete una obra, sea de la clase que fuere, cuando la realiza, cuando, la termina, hállase su alma henchida de gozo, de felicidad.

Nacer y vivir en la riqueza, carece de mérito y hasta de verdaderos gozos. ¿Dónde está el mérito? ¿Quién lo tiene? ¿Quién debe obtener mayores títulos, más dignos de la consideración y del cariño de sus semejantes? El que nace pobre, el que por medio del sudor de su frente, del trabajo, del estudio, de su ingenio asegura su bienestar y el de toda su familia, y es útil en algo á la humanidad.

¡Oh, dignos de admiración general son para mí aquellos que, estando sumidos en la más completa obscuridad, son al cabo de algún tiempo conocidos de todos sus semejantes, los cuales no pronuncian su nombre más que para tributarles las mayores alabanzas!

¡Qué dicha más grande produce el trabajo del hombre! — VÁZQUEZ.

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 á 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 á partir del 1.º de Septiembre 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, Gobernador, 31, 1.ª derecha, 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. Federico Muñoz.
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).

MUY IMPORTANTE

Siendo las suscripciones de provincias á partir de 1.º de Septiembre por dos meses á lo menos, todos los señores que se suscriban durante el presente mes, nos enviarán en los diez primeros días del indicado Septiembre la cantidad de 0,50, pesetas importe de los dos meses Septiembre y Octubre, excepto aquellos que desde luego se han suscripto por más tiempo, los cuales re-

mitirán en la citada fecha el valor de sus suscripciones.

Las cantidades de referencia nos las enviarán, bien en metálico, si para ello se les presenta medio, bien en libranzas de la prensa, y de no encontrarlas, en sellos de correo de 10, 15 ó 25 céntimos. La forma de hacer los pagos que queda indicada, será para los señores suscriptores de todas las líneas.

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

BIBLIOTECA DEL "HERALDO DE FERROCARRILES."

LEY DE FERROCARRILES

DE 23 DE NOVIEMBRE DE 1877

REGLAMENTO DE 8 DE SEPTIEMBRE DE 1878

PARA SU EJECUCION

MADRID

Establecimiento tipográfico de Antonio Marzo.

San Hermenegildo, 32 dupdo. Teléfono 1.977

1905

Quintanilla de las Torres á Orbó.—Madrid á Valladolid, por Segovia.—De la línea de Madrid á Valladolid á Segovia.—Medina del Campo á Zamora.—Medina del Campo á Salamanca.—Tudela (Castejón) á Bilbao.—Minas de Triano á la ría de Bilbao.

Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.

Madrid á Zaragoza.—Zaragoza á Alsasua.—Zaragoza á Barcelona.—Barcelona á Granollers.—Granollers á la Rambla de Santa Coloma de Farnés.—Barcelona á Mataró.—Mataró Arenys de Mar.—Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma.—Rambla de Santa Coloma á Girona.—Girona á Figueras.—Figueras á la frontera francesa.—A Francia por el Pirineo Central.—Tardienta á Huesca.—Tarragona á Martorell.—Martorell á Barcelona.—Lérida á Montblanch.—Montblanch á Reus.—Reus á Tarragona.—Barcelona á Sarriá.—Selgua á Barbastro.—Granollers á San Juan de las Abadesas.—Mollet á Caldas de Montbuy.—Manresa á Guardiola por Berga.—Minas de Montsech á la frontera francesa por el Valle de Arán.—Alcacer á Valls.—Valls por Villanueva y Geltrú á Barcelona.—Lérida á Puente del Rey.—Zaragoza á Escatrón.—Val de Zafán á Gargallo.—Val de Zafán á Alcañiz, Reus y Tarragona.—Val de Zafán á Utrillas por Gargallo y Andorra.—Utrillas á la Zaida.—Valladolid á Calatayud.—Segovia á la línea de Valladolid á Calatayud.—Baides á Soria y Castejón.

Red del Este y su enlace con la del Nordeste.

Madrid á Almansa.—Almansa á Alicante.—Almansa á Játiba.—Albacete á Cartagena.—Castillejo á Toledo.—Aranjuez ó Madrid á Cuenca.—Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden.—Játiba al Grao de Valencia.—Valencia á Tarragona.—Carcagente á Gandía y Gandía á Doria (fuerza animal).—Cuenca á Henarejos.—Cuenca á Valencia por Landerete y de este punto á Teruel.—Teruel á Gargallo por el río Alfambra y Utrillas.—Teruel á Sagunto.—Calatayud á Teruel y Luco á Utrillas.—Alicante á Murcia y sus ramales á Novelda y Torreveja.

Red del Mediodía y su enlace con la del Este.

Madrid á Ciudad Real (directo).—Alcázar de San Juan á Ciudad Real.—Manzanares á Córdoba.—Córdoba á Sevilla.—Sevilla á Jerez.—Jerez al Tro-

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

DESCENDENTES

HORAS DE SALIDA Y LLEGADA DE LOS TRENES																
	1	3	7	9	15	21	23	27	29	11	25	31	2.001	2.003	2.005	
	Exp.	Exp.	S.-E.	Ráp.	Cor.	Mix.	Mix.	Mix.	Mix.	Cor.	Mix.	Mix.	Tran	Tran	Tran	
Salida de:																
Madrid.....	20.55	17.00	20.00	9.00	22.10	7.00	11.25	9.20	14.55	19.00	20.12	6.34	8.00	13.10	18.00	
Llegada á:																
El Escorial.....	22.06	18.19	21.11	»	23.41	8.37	13.06	11.16	17.05	»	»	»	9.44	14.55	19.38	
Segovia.....	»	»	»	11.48	»	»	»	»	»	21.58	0.0	10.11	»	»	»	
Avila.....	0.18	20.41	23.15	»	2.37	12.01	16.25	»	»	»	»	»	»	»	»	
Medina.....	2.02	23.18	0.54	13.55	5.02	15.20	19.25	17.08	»	0.25	3.35	»	»	»	»	
Valladolid.....	3.03	0.21	1.16	11.48	6.21	17.16	21.05	18.41	»	1.23	5.32	»	»	»	»	
Venta de Baños.....	4.02	1.17	2.44	15.35	7.36	18.43	22.32	20.10	»	2.18	7.04	»	»	»	»	
Burgos.....	5.45	»	4.20	17.22	10.04	21.53	1.38	»	»	»	»	»	»	»	»	
Miranda.....	7.46	»	6.18	19.12	12.44	1.22	4.44	»	»	»	»	»	»	»	»	
Vitoria.....	8.30	»	7.02	20.08	14.15	2.00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Alasua.....	9.24	»	7.56	21.01	15.28	4.31	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Zamarraga.....	10.54	»	8.30	21.40	16.04	5.43	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Tolosa.....	11.12	»	9.36	22.32	17.48	7.07	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
San Sebastián.....	11.46	»	9.56	23.02	18.39	8.15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Irún.....	12.30	»	10.27	23.34	19.24	8.53	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Hendaya.....	12.29	»	10.37	23.40	19.40	9.07	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Orduña.....	19.02	»	20.57	15.16	6.58	10.09	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Bilbao.....	11.53	»	22.00	16.37	8.58	11.53	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Palencia.....	2.01	»	15.02	»	»	»	20.53	»	2.47	8.15	»	»	»	»	»	
León.....	»	»	»	»	»	»	1.23	»	5.32	13.18	»	»	»	»	»	
Astorga.....	»	»	»	»	»	»	3.23	»	6.42	»	»	»	»	»	»	
Ponferrada.....	»	»	»	»	»	»	6.20	»	8.42	»	»	»	»	»	»	
Monforte.....	»	»	»	»	»	»	10.12	»	11.24	»	»	»	»	»	»	
Lugo.....	»	»	»	»	»	»	13.39	»	13.39	»	»	»	»	»	»	
Coruña.....	»	»	»	»	»	»	16.39	»	16.30	»	»	»	»	»	»	
Oviedo.....	»	»	»	»	»	»	»	10.37	19.56	»	»	»	»	»	»	
Gijón.....	»	»	»	»	»	»	»	11.42	21.38	»	»	»	»	»	»	
Avilés.....	»	»	»	»	»	»	»	12.8	21.57	»	»	»	»	»	»	
Reinosa.....	5.33	»	19.03	»	»	»	»	14.58	»	»	»	»	»	»	»	
Santander.....	8.30	»	21.10	»	»	»	»	18.53	»	»	»	»	»	»	»	

ASCENDENTES

HORAS DE SALIDA Y LLEGADA DE LOS TRENES																
	2	4	8	10	12	24	20	22	28	16	26	36	2.000	2.002	2.004	
	Exp.	Exp.	S.-E.	Ráp.	Cor.	Mix.	Mix.	Mix.	Mix.	Cor.	Mix.	Mix.	Tran	Tran	Tran	
Salida de:																
Santander.....	»	17.55	»	7.25	»	»	»	8.00	»	»	»	»	»	»	»	
Reinosa.....	»	22.13	»	11.23	»	»	»	13.10	»	»	»	»	»	»	»	
Avilés.....	»	»	»	»	»	»	»	»	14.54	14.54	»	»	»	»	»	
Gijón.....	»	»	»	»	»	»	»	»	16.30	15.51	»	»	»	»	»	
Oviedo.....	»	»	»	»	»	»	»	»	16.14	18.15	»	»	»	»	»	
Coruña.....	»	»	»	»	»	»	»	»	10.40	6.47	»	»	»	»	»	
Lugo.....	»	»	»	»	»	»	»	»	13.03	11.22	»	»	»	»	»	
Monforte.....	»	»	»	»	»	»	»	»	13.18	15.41	»	»	»	»	»	
Ponferrada.....	»	»	»	»	»	»	»	»	15.40	10.00	»	»	»	»	»	
Astorga.....	»	»	»	»	»	»	»	»	21.42	23.15	»	»	»	»	»	
León.....	»	»	»	»	»	»	»	»	25.31	1.25	»	»	»	»	»	
Palencia.....	2.05	»	14.27	»	»	»	»	16.31	1.30	5.48	»	»	»	»	»	
Bilbao.....	15.00	»	8.04	9.25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Orduña.....	16.50	»	9.14	10.59	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Pobes.....	18.39	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Irún.....	14.28	»	23.15	6.34	6.55	15.05	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
San Sebastián.....	15.09	»	23.48	7.06	7.48	16.09	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Tolosa.....	16.44	»	0.21	7.41	8.57	17.16	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Zamarraga.....	11.45	»	1.17	8.37	9.54	19.07	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Alasua.....	17.43	»	2.05	9.25	11.05	21.18	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Vitoria.....	18.39	»	3.01	10.21	12.14	23.02	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Miranda.....	19.45	»	3.44	11.12	13.51	0.45	0.15	»	»	»	»	»	»	»	»	
Burgos.....	22.15	»	5.55	12.20	10.55	4.48	13.35	»	»	»	»	»	»	»	»	
Venta de Baños.....	23.59	2.06	7.37	15.04	19.31	8.34	17.50	21.05	»	2.01	6.50	»	»	»	»	
Valladolid.....	0.56	3.57	8.28	15.50	20.47	10.02	19.15	22.41	»	3.51	8.37	»	»	»	»	
Medina.....	2.03	5.03	9.32	16.33	22.15	11.55	21.02	0.55	»	5.57	10.20	»	»	»	»	
Avila.....	4.07	7.25	11.36	»	1.21	15.03	0.21	»	»	»	»	»	»	»	»	
Segovia.....	»	»	»	18.40	»	»	»	4.37	8.12	6.21	14.29	20.32	»	»	»	
El Escorial.....	6.03	9.46	13.21	»	4.12	18.20	3.10	»	10.05	»	»	»	6.30	17.39	21.26	
Llegada á:																
Madrid.....	7.02	11.00	14.23	21.30	5.45	20.08	5.00	8.35	12.05	9.29	18.30	10.00	8.06	19.37	23.10	

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

	Salida Madrid.	Llegadas á Talavera de la Reina.	Navalmoral.	Plasencia.	Arroyo.	Cáceres.
Descendentes:	4 Mixto. 12 Mercancías 2 Correo.	8.10 13.15 20.05	este tren admite viajeros hasta Villaluenga, donde llega á las 15.55. 0.02	14.28 15.55 1.55	3.25 6.08 0.55	4.27 8.30 18.50

	Salida de Cáceres.	Arroyo, Plasencia, Navalmoral, Talavera de la Reina.	Llegada á Madrid.
Ascendentes:	1 Correo. 3 Mixto. 11 y 13 de mercancías.	21.05 22.18 11.24 12.55 14.45	2.45 4.27 8.30 18.50

CALZADO DE VERANO

Brodequín lona, cosidos, caballero, 8 ptas. Cartera Rusia y foca, cosidas, caballero, 13 pesetas. Brodequín, lona novedad KAKUL, caballero, 9,50 ptas.

SUECIA.—Calle de Preciados, número 22, tienda.

CEBIEDES, SASTRES

Trajes levita, forros seda, géneros del país, 100 pesetas. Con géneros ingleses, 150, hechos á medida.

6, Calle de Fuencarral, 6, entresuelo, frente á la Calle del Desengaño.

Ley 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:

CAPITULO PRIMERO

CLASIFICACIÓN DE LOS FERROCARRILES

Artículo 1.º Son objeto de esta ley todos los ferrocarriles, cualquiera que sea el sistema de tracción empleado.

Art. 2.º Los ferrocarriles se dividen en líneas de servicio general y de servicio particular.

Art. 3.º Son ferrocarriles de servicio general los que se entregan á la explotación pública para el transporte de viajeros y tráfico de mercancías; y de servicio particular los que se destinan á la exclusiva explotación de una industria determinada ó al uso privado.

Art. 4.º Forman el plan general de ferrocarriles para los efectos de esta ley las líneas construidas y las comprendidas en la ley de 2 de Julio de 1870, sus anexas y especiales, todas las cuales se expresan á continuación.

Red del Norte.

Madrid á Valladolid.—Valladolid á Burgos.—Burgos á Irún.—San Isidro de Dueñas (Venta de Baños) á Alar del Rey.—Alar del Rey á Santander.—

OBSERVACIONES.—Los Domingos y días festivos circulará el tren 28 entre Madrid y Aranjuez, teniendo su salida á las 19.38. El tren 117 que sale de Aranjuez á las 14.20 circulará diariamente. Los viajeros que se dirijan á Toledo pueden ir en tren 54 y 56 que tienen la salida á las 18.10 y 19.50 respectivamente. El tren 53 que sale de Toledo á las 9.58 circulará diariamente. El ren 848 no circulará los Domingos ni días festivos.