

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, 1.º de Septiembre de 1905.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

A los señores Directores.

Ha tiempo llama la atención del personal, incluso algunos señores directores de las Compañías, lo anómalo que resulta pagar el 20 por 100 de la cantidad nominal de un billete entero, cuando viajan los agentes y sus familias con reducción de precios. Ya nos hemos ocupado someramente de ello; pero hoy, después de un estudio de la materia, lo hacemos de nuevo, abrigando la confianza de que nuestras observaciones no caerán en el vacío, por entender que pueden dar solución legal y conveniente para Compañías, Estado y personal, susceptibles, desde luego, de las rectificaciones que hagan, ya que sólo nos proponemos fijar la atención los señores directores, embargada por constantes trabajos y responsabilidades, facilitándoles medios sugeridos por la práctica, y que, como más interesados, natural es que más nos preocupe.

Examinada la ley de 20 de Marzo de 1900 y el Reglamento para su ejecución, no hallamos artículo alguno que concrete si debemos ó no pagar el Tesoro en la forma que venimos haciéndolo. Más de extrañar, si se tiene en cuenta que refiriéndose á los billetes gratuitos de personas extrañas, dice el art. 24, taxativamente, que pagarán el 20 por 100 del precio entero. Con lo cual parece ser que el espíritu del Reglamento era citar los casos, que al no hacerlo del nuestro se consideraba excluido.

Sea de ello lo que fuese, no queremos basarnos en una interpretación tal vez errónea y leguleya. Demos eso de lado. Ya que somos la parte más débil, suplamos la debilidad con la razón y la ley, la cual, en su art. 4.º, dice claro, terminantemente, sin eufemismos: «...El impuesto debe limitarse al 10 por 100 en las expediciones por ferrocarril, cuando las Compañías reduzcan en un 25 por 100 ó más el precio ordinario de los billetes y den publicidad á esta reducción determinando en los anuncios el importe del billete á precio reducido, y el del impuesto.»

Quiere decirse, que estableciendo unas tarifas con bases equivalentes á lo que hoy pagamos á las Compañías, y previa presentación á la Dirección del ramo, el Estado cobraría el 10 por 100 para el Tesoro de la cantidad efectiva. Y no sólo sería legal, sino lógico, puesto que en el espacio de más de veinte años, durante cuyo tiempo han sufrido transformaciones y modificaciones, no ya sólo los trasportes (á pesar de lo que dicen las asambleas), sino como ley de evolución, todos los aspectos de la vida; únicamente en este caso conservamos

nosotros unos procedimientos que nos parecen atávicos, desafiando los progresos de la vida y necesidades del personal, como las rocas graníticas de la costa, las olas del mar. Diganlo sino el sinnúmero de tarifas reducidas con el 10 por 100 que continuamente se están concediendo para romerías, peregrinaciones, congresos médicos, de sanidad, de secretarios, de notarios, de maestros, prensa, eucarísticos, dentales, católicos, hípicas, tarifas de baños, etc., etc., con lo cual se da el caso peregrino de que un individuo de la familia de un empleado, viajando en las mejores condiciones por la compañía de M. Z. A., por ejemplo, paga por un billete de segunda clase, desde Madrid á Alicante y regreso, pesetas 31,95, cuando á un extraño le cuesta pesetas 21, mucho más barato que á los de casa.

¿Que se trata de tarifas temporales que no pueden tener comparación con el objeto que nos ocupa? Perfectamente; pero ¿y los kilómetros X 11? Verdad es que se trata de la obligación de pagar determinado número de kilómetros. Concedido.

Más lo que no ofrece duda de ningún género es que existen determinadas clases de la sociedad (como clase es la nuestra y pobre y de dentro de casa) que por serlo, disfrutan de la ventaja de pagar sólo el 10 por 100 en tarifas reducidas como los artistas, cómicos, toreros, jornaleros y sus familias. Es más, cualquier empleado que lleve algún tiempo en su cargo, recordará que antiguamente pagaban los artistas y toreros la cuarta ó mitad de la Compañía y el 20 por 100 del Tesoro del precio entero, aliviándoles hoy de aquel Tesoro la Tarifa T. C. núm. 1, que paga el 10 por 100; precedente exacto que puede servir para el asunto que nos afecta.

¿Qué inconveniente habría, pues, para establecer una tarifa para el personal y familias, equivalente á lo que hoy pagan, pero con el 10 por 100? Creemos que ninguno, y en ese supuesto, con intención de aportar un modesto rayo de luz en armonía con el espíritu de las Compañías, expresado claramente en distintas circulares que estimulan al personal para que dé advertencias é indicaciones que les sugiera la práctica, y con los deseos de éste, que repetidísimas veces se ha acercado á nosotros en ese sentido; nos atrevemos á exponer á las Compañías las siguientes bases de tarifa, como ejemplo, que exprese nuestro objeto sin perjuicio de que, á su debido tiempo, les remitamos á cada una sus tarifas correspondientes.

Para familias de agentes de los ferrocarriles del Norte.

Kilómetros	Hasta 250 kilómetros.			Kilómetros	Pasando de 250 kilómetros con un mínimo de percepción de 3,05 en 1.ª, 2,90 en 2.ª y 2,75 en 3.ª.		
	1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.		1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.
Compañía.....	0,0110	0,0105	0,01	Compañía.....	0,0055	0,00525	0,005
Tesoro.....	0,00110	0,00105	0,001	Tesoro.....	0,00055	0,000525	0,0005
TOTAL.....	0,01210	0,01155	0,011	TOTAL.....	0,00605	0,005775	0,0055

Kilómetros	Para agentes de Compañías extrañas.			Kilómetros	Para familias de agentes de compañías extrañas.		
	1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.		1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.
Compañía.....	0,024315	0,017665	0,011175	Compañía.....	0,04863	0,03533	0,02235
Tesoro.....	0,0024315	0,0017665	0,0011175	Tesoro.....	0,004863	0,003533	0,002235
TOTAL.....	0,0267465	0,0194315	0,0122925	TOTAL.....	0,053493	0,038863	0,024585

De su examen claramente se desprende que las Compañías encuentran un beneficio (por lo que respecta á la del Norte y en los billetes de

las familias de sus empleados) del importe de los kilómetros que exceden de 250 kilómetros, y el personal una ventaja tan positiva, que

mientras hoy les cuesta un billete de primera de Madrid á San Sebastián, por ejemplo, 14,90 pesetas, les costará por las anteriores bases 7,45 pesetas y así por el estilo en las cuartas y mitad, cuyos partícipes compañía, apenas se alteran en las bases propuestas, pero dejan reducido el Tesoro al 10 por 100 de la cantidad efectiva.

Como quiera que nuestras principales Compañías, dada su extensión y distintas fusiones, están nutridas por personal de variadas regiones y procedencia, tienen á menudo que hacer algunos gastos de viaje por compromisos y afectos de familia ó intereses, diseminados por la península y aun la vecina nación, y teniendo más economía podrían viajar más sus familias, saliendo compensado el Estado y gananciosas las Empresas.

Hay otra ventaja, y no pequeña: la simplificación de la contabilidad y verificación; que con el procedimiento propuesto suprimíase los títulos de billetes de favor, cuarta y mitad, evitándose el aplicar distintos Tesoros que formarían todos un total englobado con el de las distintas tarifas del 10 por 100. Y sabido es el muchísimo trabajo que pesa en las oficinas, sobre todo en aquellas cuyo local no tiene capacidad para más personal, y esto vendría á ahorrar algo de trabajo con positivas ventajas.

Y sobre todo, ¡es tan dulce aliviar algo las cargas de los que tienen pocos medios económicos! ¡Se estimula tanto el cumplimiento del deber! ¡Se trabaja tan á gusto cuando hay correspondencia de afectos entre los de arriba y los de abajo, que no dudamos serán tomadas en consideración estas observaciones hechas con la mayor nobleza y la más franca lealtad.

ADELANTE

Hermoso espectáculo está presentando á la vista de la sociedad entera el personal de ferrocarriles. Ni nadie lo creía, ni nosotros mismos nos lo figurábamos, hemos de confesarlo con ingenuidad, sin que esto quiera decir que ignoremos (porque revelaría insigne candidez), que en el platillo de la balanza donde arrojam los mil y mil disgustos que nos cuesta el ser redentores, pesen y no poco las censuras sistemáticas y las envidiosas críticas, pero á decir verdad, son en tan pequeño número y de tal calibre, que el citarlas sería darles un honor que no merecen.

Bien, muy bien, sonó la hora de redención, llamó con insistencia no muy pesada el HERALDO DE FERROCARRILES, advirtió que deber de todos era velar por nuestra dignidad, presentó su programa y dijo con toda la seriedad y franqueza que su importante misión requería *aquí estoy, todo lo llevaré á fin si se me dan medios*, y á estas palabras, pronunciadas con la tranquilidad que da una conciencia que camina tras un deber impuesto, sucediéronse los entusiasmos, la unión, esa unión que por un escepticismo aterrador creyeron algunos no había de realizarse; sí, se va efectuando el milagro y nos da fuerzas, nos alienta, nos anima ese hermoso despertar de la clase ferroviaria. Y había de realizarse el milagro, porque calló con indecible rareza la censura caprichosa y ridícula, porque desapareció avergonzada y corrida la crítica mordaz é intencionada del que no servía para formar nada y trataba de destruirlo todo y púsose en su lugar con una, para nosotros, hermosa caridad

la censura razonable y justa que después de estudio detenido señala defectos y aconseja soluciones que los eviten, la crítica sana que imparcialmente presenta las faltas y propone medios conducentes para su desaparición.

Uniéronse á nosotros los que nos desunieron otros días, porque persuadidos de la bondad de nuestro ideal, entendieron de justicia venir á nuestro lado, y más aún porque comprendieron que la clase ferroviaria española no debía seguir siendo la segunda edición de la raza judía. Y caminamos con mayor progreso, porque todos creyeron que era pobre é irrisorio continuar desempeñando en la sociedad el ingrato papel de cantidades negativas y empezaron á sumar los que en otro tiempo á restar se dedicaron, é hicieron tal, sin duda, porque conocieron que lo menos que á un hombre, que tal fuera, podía pedírsele es, que ya que no diera, á lo menos no quitara.

¡Hurra!, exclamamos nosotros cuando vimos acercarse con sin igual nobleza á los que en otros tiempos blasfemaban de todas las políticas, de todas las religiones, de todas las jefaturas, de todos los hombres; á los que fueron adoradores del primero yo, después yo, y siempre yo; á los semidioses que tenían en su mano la solución de todo, la ciencia infusa que por arte mágico heredaron, la forma de resolver todos los problemas, todos los males; á los que se hubieran presentado en el despacho de las autoridades, en el gabinete de los sabios, en el sillón de los magistrados á criticar su trabajo; á los que se hubieran acercado á la divinidad para poner en solfa los medios que usaba para el desempeño de sus elevados fines.

Todos llegaron á nosotros y hasta desaparecieron los que odiaban el escalafón, porque con el favor nacido de la adulación, tenían asegurados los progresos en su carrera, los caciquillos que querían absorberlo todo, los envidiosos que en todas las ocasiones preguntaron con mal intencionada curiosidad quiénes y cuáles eran los que habían de redimirnos.

Por eso es indecible nuestro entusiasmo, y nuestra alegría no tiene límites, al ver que el penoso sacrificio que nos hemos impuesto y tan costosa labor como sobre nosotros hemos echado, es coronada por el éxito. Pero es deber nuestro repetirlo para deshacer, si existieran, mal contenidas envidias, HERALDO DE FERROCARRILES tiene vacantes todos sus puestos de honor, aquí estamos sólo los que tenemos responsabilidades; vengan, pues, los que honores quieran; acérquense los que puedan ilustrarnos en nuestra delicada empresa; lleguen los que con sus conocimientos tengan medios más prácticos de conseguir nuestros fines, que dispuestos estamos á darles los honores y á continuar nosotros con las responsabilidades; y si esto no se quiere, dénsenos consejos, advertencias, observaciones, que en ese deber nos encontramos todos, y las puertas del periódico están abiertas para los que creen y para los que niegan, para el que se entusiasma y para el que duda, que de todos es el HERALDO DE FERROCARRILES,

á todos quiere con cariño de compañeros, más aún, de hermanos.

Esta es nuestra política; dispuestos estamos á hacer más, si más se nos pide y si más podemos dar.

EL DEBER

Sublime, grande, hermoso. Todo eso, y mucho más que todo eso, ha sido el ejemplo lanzado á la humanidad entera por dos hijos del trabajo, humildes empleados de ferrocarriles, revestidos con sus trajes azules que constituye el uniforme que orgullosamente ostentan.

Sublime, porque como en el siglo V debiera ser un título honorífico.

Grande, porque en los tiempos actuales necesitamos de hechos dignos de ser imitados, y Hermoso, porque no puede confundirse con nada ni con nadie una condición tan cumplida como la llevada á cabo por el maquinista Gaspar y el fogonero á sus órdenes, verdaderos representantes los dos del deber humano.

El cumplimiento del deber. He ahí lo que necesita un hombre para hacerse pasar por modelo de hombres. He ahí lo que una colectividad ó cuerpo necesita para ponerse de tipo de otras colectividades ó cuerpos, y he ahí lo que necesita un pueblo para salir del atolladero ó del abandono en que pueda vivir.

El deber. Primera obligación que el hombre adquiere al colocar los pies sobre este degenerado planeta, á cuyo cumplimiento nos obligan de grado ó por fuerza. De grado, nos obliga el agradecimiento, el respeto ó cualquiera otro motivo. De fuerza está la ley que nos impone, á modo de confirmación, la obligación divina impresa de antemano en todas las criaturas.

Si el remordimiento es la indigestión de la conciencia, la falta de cumplimiento del deber, será el desajustamiento y la destrucción del género humano; la pérdida de los más grandes y hermosos ideales de un pueblo; el aniquilamiento de las fuerzas colectivas; la evaporación de las individuales; la falta de ambiente necesario para que la sociedad desarrolle sus usos y costumbres moderadas; el caos que envuelva á los que mandan; el desaliento que cunda en los que obedecen, y la eternidad anticipada invadiendo la atmósfera de los vivos.

La falta de cumplimiento del deber, es la mayor de las fuerzas que al borde del precipicio nos empuja y la que ha de sepultarnos en el abismo; ella es la que nos impulsa á la quietud, al abandono, á la inercia, á nuestras dormidas fuerzas; la que paraliza nuestras energías; la que se ha enseñoreado en todos nosotros; la que consiguió mayor número de devotos; la que nos aguarda para destruirnos; la que nos halaga para que nuestro fin sea más horrible; la que nos adormece; la que nos ha hecho llegar á prematura vejez; la que facilita los medios que nos seducen; la que nos arrulla; la que nos hace concebir ilusiones rosadas repletas de engaños; la que nos envenena; la que ha de cubrirnos con el sudario de la indiferencia y el olvido, y ella la que conserva la guadana de nuestra muerte.

El deber es el llamado á figurar en primer término, y por eso deben enseñarnos el camino los hombres encargados de regir los altos destinos. En ellos debe radicar, de ellos debe partir y de ellos debe nacer. Ellos son los encargados de decretar las leyes que han de endulzar los corazones oprimidos; ellos los que deben facilitar los medios para que la vida pueda ser tolerada; ellos los que deben procurar recursos con que alimentar la familia para cubrir las necesidades más perentorias, con relativo desahogo, y esperar que de este modo pueda cundir el ejemplo.

Estimúlese el cumplimiento del deber y volveremos á despertar en medio de los bellísimos crepúsculos que en otro tiempo nos saludaron y nos imprimieron sus besos con sus labios de rosa fresca y perfumada.

Imitemos el ejemplo; hagamos todos lo que dos han hecho y comenzará de nuevo aquella era de encantos positivos, de sueños realizados y de ilusiones concebidas.

Renazca el amor al trabajo, el respeto á la ley, las consideraciones á la sociedad que nos rodea; practiquemos el deber, ya que por sí sólo produce alegrías y satisfacciones inagotables, y exijamos que las recompensas y los derechos corran parejas con los bien predichos deberes.

Aplaudamos el deber, cumplido y sirva de lección el caso que motiva esta crónica, al alto y al bajo, al fuerte y al débil, al poderoso y al plebeyo.

Aplausos para quien sabe sacrificarlo todo en aras del deber y el desprecio para todos los que alardean de un cumplimiento que jamás pensaron realizar.

AURELIO CANUDO.

UNA OPINIÓN

A ruegos de amigos cariñosos que me presentaron una circular del HERALDO DE FERROCARRILES, é invocando mi cualidad de empleado, dirí oles estas cuartillas.

Me parece sublime lo que se pretende, y precisamente por serlo así entiendo que los que componen el periódico tropezarán en su camino con las inmensas dificultades que consigo lleva la consecución del bien, lo cual debe servirles de acicate para no desmayar en su empresa.

La creación del escalafón, por ejemplo.

Viénesse hace tiempo diciendo que tal deseo se estrella ante la negativa de las Empresas, que no renunciarán á las discrecionales atribuciones de dar los ascensos á quienes mejor les plazca. Si se quiere saber la opinión que en este extremo tiene la mayoría del personal, basta leer los anteriores renglones; y no sé si el afán de contradicción, ó si como deducción de haber estudiado algo este particular, es lo cierto que semejante pensamiento me ha parecido siempre, á más de un grave error, un inocente juicio. No existe tal cosa; las Empresas no han de oponerse jamás á tal concesión, por la sencillísima razón de que nada ganan en ello; es más, las Compañías tienen en la formación del escalafón una positiva utilidad, poniendo dique á las presiones de fuera, ya sean ministros, banqueros, políticos, etc., que recomiendan á los suyos, que es de donde parte el mal.

Los ascensos no son más que una repartición de sueldos, que resulta anómala en la forma que hoy se hace, puesto que queda al arbitrio de los jefes de oficina de sección en unas Compañías y de negociado en otras, y esto es lo que evitaría el escalafón, pues esa repartición sería de un modo ordenado, por medio de riguroso turno. ¿Qué interés tienen las empresas ni sus directores en que esta repartición sea á capricho ó por turno? Indudablemente ninguno; pues en eso como en casi todo la imposibilidad nos la creamos nosotros mismos, haciendo de virtudes vicios y trocando aquellas por éstos. Anádase á esto lo que dejo dicho, ó sea la utilidad que de semejante implantación obtendrían las Compañías, cosa que podría demostrar con números, y dígame si no es inocente que echemos á los de arriba culpas que corresponden á todos nosotros.

Además, y esto creo que bastará para destruir las razones que alega casi todo el personal al tratar de este asunto, todas las grandes Empresas están constituidas de idéntica forma que las de Ferrocarriles; cómo se explica el valor de esos argumentos, siendo así que esas mismas empresas tienen establecido el escalafón como sucede en el Banco de España, Tabacalera, Aduanas, etc.?

Esto no precisa comentarios. Basta por ahora.

Más adelante, y cuando el periódico, una vez resuelto el primer punto, entre en su segunda etapa, por decir así, podré demostrar el crasísimo error en que viven los que creen que tal petición es un imposible, un enigma difícilísimo de descifrar.

Y por eso, porque en el ánimo de la mayoría estaba ya plenamente acordado que tal deseo era impracticable, es por lo que me ha sorprendido que unos cuantos hombres vean en esto una cosa de fácil consecución en la que seguramente no han de lastimarse intereses de las Compañías, puesto que ellos son nuestros mismos intereses.

Y al hablar de estos intereses, es decir, de la defensa que viene á hacer el periódico de intereses que hay quien cree son encontrados, he de dar mi juicio procurando ser breve. Ya me parece oír á la opinión extraña á la clase: absurdo es defender á las Empresas. Todo el mundo es enemigo de las Compañías sin razones que lo justifiquen y de ahí que crea debiéramos establecer una lucha que á mi entender sería tan absurda como lo es tal opinión; si alguien tiene motivos de queja de las Compañías, no es precisamente el público y es sumamente particular que el que tiene que estar más agradecido sea el que está más descontento. ¿Qué son sino consideraciones y facilidades al público esa inmensa serie de tarifas de concesiones, de rebajas que á diario están haciendo las Empresas?

Por eso, ante la opinión sensata, ante el personal, ante todo, aparecerá el programa del HERALDO DE FERROCARRILES, sublime y digno de ser apoyado por todos en general sin rodeos ni distingos.

Grandes han de ser las dificultades que se les han de presentar y no he de ocultar mi juicio en esta parte, aun teniendo que confesar el dolor que me produce tal confesión.

Nuestros compañeros, con su frío escepticismo, con su apatía, con su dejadez, han de ser la primera espina que se clave en el corazón de los que quieren llevar adelante tal proyecto; si su ánimo no está bien templado y su voluntad no es firme, este primer desengaño será la primera bomba que, explotando en las filas de un ejército, lo descompone y lo indisciplina.

Ojalá me equivoque y la salida de cada número sea la corneta que al tocar á llamada reúna en torno suyo á todos los que del tren vivimos.

Adelante y no desmayar, que las grandes empresas requieren grandes hombres.

C. SEOANE.

NOTICIAS VARIAS

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.

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.

Dice un colega que el Consejo de Administración de la Compañía de los caminos de hierro del Norte, se ocupa actualmente en estudiar la reforma de algunos servicios, reorganizándolos para mejorarlos y para evitar abusos y filtraciones posibles.

Sin dar más detalles, el aludido periódico añade que el pensamiento que preside á la reforma es dar cierta autonomía á los Inspectores y Jefes de Servicio dentro de su demarcación, y exigirles mayor responsabilidad, rompiendo la centralización excesiva que hay ahora.

Hablando de la falsa noticia que ha circulado relativa al cierre de los talleres de Valladolid y despido de los 500 operarios que hay allí, y que estubo á punto de producir una huelga inmediata, asegura el colega que los propósitos respecto á estos talleres, es ir amortizando plazas por las vacantes naturales que haya y establecer talleres de reparación en cada una de las distintas líneas ó secciones de la Compañía, para que las necesidades puedan atenderse más rápidamente.

Tal vez se estudie también si conviene ir suprimiendo la construcción de vagones, que resultan á precios más caros que los adquiridos ya hechos; pero esto es una cosa á estudiar.

En lo relativo al personal de la explotación en general, también el Comité estudia reformas que producirán algunas economías, á que se siente obligado no sólo por natural interés por los accionistas y la marcha regular de la Compañía, sino por la baja que se viene advirtiendo en la recaudación, hecho poco agradable, y del que no se puede olvidar, aunque tiene esperanza de que en lo que resta de año ha de atenuarse esta baja y aun quizá igualarse la recaudación á la del año último, porque parece que ahora la cosecha de cereales resulta buena en el centro de Castilla, y ha de dar un contingente de transportes de importancia.

El Director general de Obras públicas, por indicación del ministro del ramo, ha llamado á los representantes de las Compañías ferroviarias del Norte, de Madrid Zaragoza Alicante y de los Andaluces, con el fin de rogarles que presten su concurso para solucionar la crisis obrera, activando las obras de reparación en las vías y anticipando cuantos trabajos hayan de realizarse, para poder dar colocación al mayor número posible de obreros.

Perfectamente, pero aquí donde tanto se censura á las Compañías, se las busca como paño de lágrimas.

El día 22 del pasado, y en las oficinas de este periódico, se reunió una comisión previamente citada, compuesta de los señores López (M), Miguel, Canudo, Llorente, Anguiano, Ace-

bes, Almazán, Santos, Pelluch Collantes, Miranda, representantes del personal de las distintas Compañías, cambiando impresiones acerca de la buena marcha del periódico; acordando dirigir una circular á todo el personal para poder contar con un poderoso núcleo que lleve adelante nuestros proyectos. Reinó mucho entusiasmo y mucha unión.

Nos han visitado nuestros queridos colegas Los Gremios, La Gaceta de Administración Local, Valencia Industrial y La Gaceta de los Caminos de Hierro, con los cuales establecimos el cambio sumamente gustoso.

Por falta de espacio no podemos publicar en el presente número el artículo de nuestro colaborador Sr. Collantes, *España Intelectual*.

Las oficinas de este periódico se han trasladado á la calle de la Madera Alta, núm. 22, principal izquierda.

A la Comisión municipal de obras se ha dado cuenta de un proyecto para la construcción en Madrid de un ferrocarril subterráneo, proyecto que ha quedado sobre la mesa para el estudio de los concejales que componen la Comisión.

¿Hasta cuándo estará en la mesa?

Ha sido aprobada la propuesta hecha por la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, para la admisión de viajeros de tercera clase en todos los correos de dicha Compañía.

Dicha reforma será muy bien acogida.

Algo sobre el capital y el trabajo.

I

Concepto de la entidad Empresa. -Elementos constitutivos.

Así como la esencia del hombre consta de dos notas esenciales, porque es un compuesto de alma racional y cuerpo orgánico, y aparecen dichas notas unidas con tal vínculo, que si separamos cualquiera de ellas, la animalidad de la racionalidad, perece la noción de hombre, por donde claramente se deduce que el ser de hombre no consiste en el cuerpo sólo ni en el alma sola, sino en la unión del cuerpo y del alma; podremos, por analogía, decir que toda Empresa explotadora de un negocio, consta de dos partes esenciales: el capital y el trabajo, unidas con tal vínculo, que si separamos la una de la otra, desaparece la Empresa, puesto que nada podría realizar el capital ó el trabajo por sí solos.

Concretándonos á las industriales, decimos: que la existencia de estas Empresas depende, no del capital sólo, representado por los tenedores de acciones y obligaciones, ni del trabajo sólo, representado por los servidores de tales Empresas, sino de la unión íntima de unos y otros.

Es un principio evidente por sí mismo de los llamados axiomáticos, apodícticos, indemostrables; luego apoyándonos en este cimiento tan firme, bien podemos construir un edificio sólido, y levantarlo á gran altura, si empleamos buenos materiales.

La utilidad, en toda Empresa es, al mismo tiempo, fin y principio que la mueve á obrar para conseguir aquél.

Para obtenerla, le es necesario elegir los medios, y éstos no son ni pueden ser otros que el capital, como base, y el trabajo, como desarrollo.

El capital es, como si dijéramos, el alma de la Empresa, y el trabajo, su cuerpo.

Sus funciones son distintas, pero se necesitan mutuamente para el mismo objeto.

Ahora bien; si la unión es lo esencial en toda Empresa de cualquier clase que sea, ¿no es un absurdo provocar el divorcio ó separación de los elementos que la componen?

Y que la provocación existe, es, desgraciadamente, un hecho.

En todas las cuestiones que han afectado á la humanidad, se ha observado siempre la divergencia de pareceres. Muchas veces esta divergencia ha sido cuestión de aplicación ó interpretación de nombres. Otras veces, en cambio, se han inventado nombres, pues como declara un célebre y empedernido defensor del evolucionismo, Wallace (1), los nombres de leyes de crecimiento, leyes de desarrollo, leyes de forma hereditaria, leyes de variación, leyes de correlación, leyes de costumbre y de instinto, acción directa del medio y otras pa-

(1) *Revue des quest. scientif.*, 1881, pág. 135.

recidas, son palabras huecas que se usan para expresar acciones de causas que nos son tan desconocidas como la naturaleza de la vida.

En resumen, siempre latente la disconformidad á que propende el hombre impulsado ciegamente por el deseo inmoderado de dominarlo todo.

No había de hallarse excluida la llamada cuestión social que tan perturbados trae los ánimos de la generación presente y amenaza, á juzgar por las trazas que lleva, de trastornar la venidera.

El capital quiere á todo trance conservar la primacía, fundándose en que es como el generador de todo progreso; el trabajo lucha por arrancarle el cetro, y aunque aparentemente quiere hacerle astillas para establecer la igualdad, realmente lo que intenta, tal vez sin darse cuenta, es empuñarle en sus manos para hacerle sentir con más fuerza.

Pero esto es ya mucho digresionar, si bien guarda alguna relación con el pensamiento principal de este artículo, que es sólo un intento de armonizar los intereses legítimos de los que aportan su capital y de los que aportan su trabajo, ya sea intelectual, ya corporal; porque ambos son á cual más respetables.

Si inquiriéramos ó investigáramos detenidamente sin prejuicios, las verdaderas causas de la lucha entre el capital y el trabajo, y diéramos á las cosas sus verdaderos nombres, siempre halláramos allá en el fondo de los que la promueven, codicia y soberbia, arriba; envidia y soberbia, abajo. Y nadie podrá decir, á no ser quien tenga desgarrado el juicio, que estas son cualidades buenas, porque repugnan á la naturaleza humana, la cual exige sociabilidad y ésta no puede satisfacerse cumplidamente sin apoyo y respeto mutuos.

Al tratar de la divergencia observada siempre en las cuestiones que afectan á la humanidad, hemos indicado la social como una de tantas; pero al hacerlo, no ha sido nuestro ánimo traerla al palenque, sino únicamente mencionarla como idea universal; es decir, como algo que convive, que palpita, que es común distributivamente á las particulares en ella comprendidas; más bien por lo que respecta al concepto de *utilidad* que, como dijimos al principio, es el fin de toda Empresa, con objeto de poner de manifiesto en otro artículo la diferencia tan notable que existe entre la *utilidad* propiamente dicha, y la falsa utilidad, conocida con el nombre de *utilitarismo*.

J. ALBALAT.

MI PARECER

Miles y miles de veces les vemos pasar por delante de nosotros rápidos, cual relámpago, haciendo temblar el pavimento de las estaciones, como furioso huracán arrasando los campos sin que nadie logre detenerle en su vertiginosa carrera.

Un tren sucede á otro, y éste á otros muchos, y nosotros, esclavos de nuestro deber, siempre sujetos á la vigilancia de ellos, no somos acreedores á que el Estado nos quite el Tesoro que tan injustamente pagamos.

Me indigna el pensar que si bien es verdad que cometen muchas y severas injusticias, nadie, sino nosotros, tenemos la culpa.

Siguiendo por el camino que hasta la fecha hemos llevado, la Sociedad que tan fuertemente nos aprisiona, nos creará sumisos y resignados, pero si, por el contrario, nos unimos todos y delegamos nuestra confianza en el periódico que tan dignamente nos representa, entonces cambiarán las cosas, y los que antes eran juguetes y esclavos del manejo político, podrán alcanzar, sin recurrir á la violencia, mejoras importantes, que nadie mejor que nosotros somos á ellas merecedores.

¿Qué derecho tiene un empleado de Correos, y como éste, otros varios que viajan gratuitamente por todas las Compañías? ¿Menos que nosotros!, y sin embargo, les ocurre viajar una y mil veces sin que hagan desembolso alguno; pero nosotros, pobres empleadas de Ferrocarriles que sujetos á un mezquino sueldo y esclavos de nuestro deber, vemos transcurrir un año y otro siempre unidos á la misma cadena, sin porvenir alguno que nos asegure nuestra vejez se nos ofrece viajar por la Compañía vecina, y tenemos que abonar al Estado tesoro entero, como un particular cualquiera, y esto, á mi parecer, es lo primero que, unidos todos, debemos de combatir.

Ahora bien: ¿creéis vosotros que uno solo pueda combatir contra enemigos poderosos y logre alcanzar el triunfo de la victoria? No y mil veces no; para conseguir este objeto es necesario unión y, por lo tanto, ser muchos, conducirse con rectitud, obrar con mucha cordura y siempre por el camino del deber, que es el que precisamente hemos trazado nosotros para el logro de nuestras peticiones.

Termino estas líneas dedicando en ellas un saludo á todos mis compañeros, y muy especialmente á todos aquellos que han tenido la feliz idea de publicar un periódico de tanta importancia para nosotros, como importante es lograr nuestras peticiones. —ANTONIO CASTRO

Sección recreativa.

LETRILLA

¡Yo soy empleado
Y antes fui auxiliar,
Y tengo tres-seis
Y treinta de edad!

I

Aunque no soy joven,
Es grande mi afán
Y con noble empeño
Quiero trabajar.
Mi estado económico
Es negro, es fatal:
Gano quince duros,
Gasto veinte ó más,
Y sastre y patrona
Me persiguen ya...
¡Como no me asciendan
Buena se va á armar!

¡Yo soy empleado...

II

Es mi vecinita
Un ser ideal:
Rubia como el oro,
De dulce mirar!
La amo y me ama...
Pero su mamá
Por mi sueldo exiguo
Se opone tenaz!
¡Ay, Laura del alma,
Te voy á raptar
Si conmigo quieres
Cebolleta y pan!

¡Yo soy empleado...

III

Como mi cabeza
Está hecha un volcán
Pensando en Laurita...
¿Cómo trabajar?
Ea, pues la escribo...
¡Nunca hiciera tal!
Al correr la pluma
No pude notar
Que al inspector Porra
Tenía detrás;
El que, por mi crimen
Me quiere cargar
Un día de haber,
Y un sofión me da!

¡Yo soy empleado...

IV

Decididamente

Tiene la mamá
De Laura razón;
¡Qué me he de casar!
¡Eso es de hombres libres
Que ganen su pan!
De aquí á veinte años
A todo tirar,
Tendré treinta duros
De haber mensual,
Que con el impuesto
Sobre utilidad,
Sólo veintiocho,
Llegaré á cobrar,
Si á Pelluch no escucha
José Echegaray!

¡Yo soy empleado...

V

Para mis dolores
Poder aliviar,
Dentro de unos meses
Ascendía ya;
Mas vino de fuera
(Por presión quizás)
Un afortunado,
Y cobrando está
Un buen sueldo, que
No he de ver jamás.
Y uno se eterniza
Y espera el maná...
El escalafón
Remedia este mal:
Sin él, ¿quién al máximo
Pretende llegar?

¡Yo soy empleado...

VI

Si un enfermo sufre
Dolencia tenaz
Y el remedio esquiva...
Cómo ha de sanar?
Es nuestro remedio
La unión fraternal:
¡Hágase el milagro!
Pues sabido está
Que una voz se pierde
Con facilidad;
No así el imponente
Clamor general,
Si esta ú otra queja
Se entona á compás:
«Yo soy empleado
Y antes fui auxiliar,
Y tengo tres-seis
Y treinta de edad!»

V. C. RUG.

Madrid 25, 8, 905.

— 8 —

la explotación de la línea, se reservará el Estado la vigilancia por medio de sus agentes facultativos, para que aquélla se verifique con arreglo á las condiciones establecidas.

Art. 21. El concesionario podrá, previa autorización del Ministerio de Fomento, transferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiera en los mismos términos y con las mismas garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Art. 22. Las concesiones de las líneas de servicio general se otorgarán por término de noventa y nueve años cuando más.

Art. 23. Al terminar el plazo de la concesión, adquirirá el Estado la línea concedida con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación.

Art. 24. Ninguna concesión de ferrocarriles constituye monopolio á favor de las Compañías ni de los particulares, y cualquiera otra concesión ulterior de caminos, canales, ferrocarriles, trabajos de navegación ú otros, en la misma comarca donde esté situado el ferrocarril ó en otra contigua ó distante, no podrá servir de fundamento para reclamar indemnización alguna á favor de ninguno de los concesionarios.

CAPITULO III

DE LAS FORMALIDADES CON QUE DEBE PEDIRSE LA AUTORIZACIÓN Ó CONCESIÓN

Art. 25. Cuando el Gobierno estime conveniente ejecutar con fondos públicos una línea de ferrocarril de las incluidas en el plan, presentará á las Cortes con el proyecto de ley de autorización los documentos siguientes:

- 1.º Una memoria descriptiva del proyecto.
- 2.º El plan general y el perfil longitudinal.
- 3.º El presupuesto de construcción y el anual de la reparación y conservación de las obras.
- 4.º El presupuesto del material de explotación y el anual de su reparación y conservación.
- 5.º La tarifa de los precios máximos que deban exigirse por peaje y transporte.
- 6.º La demás condiciones que estime oportunas.

Art. 26. Los particulares y Compañías que pretendan la concesión de una línea de ferrocarril declarada de servicio general, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento, debiendo presentar con ella los documentos que

— 5 —

cadero.—Puerto Real á Cádiz.—Córdoba á Málaga.—Córdoba á Bémez.—Utrera á Morón.—Utrera (empalme) á Osuna.—Campillos (Bobadilla) á Granada.—Tharsis al río Odiel.—Buitrón á la ría de San Juan del Puerto.—Buitrón á la línea de Mérida á Sevilla.—Sevilla á Huelva.—Tharsis por Paimogo á la línea de Beja.—Menjibar á Jaén y Granada.—Linares á Almería.—Murcia á Granada por Lorca.—Vadollano á Linares y Los Salidos.—Osuna á Casariche.—Jerez de la Frontera á Bonanza por Sanlúcar.—Cádiz al Campamento.—Campamento á Málaga.—Puente Genil á Linares.—Zafra á Huelva.

Red del Este y su enlace con la del Mediodía y del Norte.

Ciudad Real á Badajoz.—Medellín á Miajadas.—Bémez al Castillo de Almorchón.—Madrid á Malpartida de Plasencia.—Malpartida de Plasencia á Monfortinho.—Talavera á Almorchón.—Mérida á Sevilla.—Mérida á Malpartida de Plasencia por Cáceres.—Malpartida de Plasencia á Salamanca.—Cáceres á la Frontera de Portugal.—Salamanca á la Frontera de Portugal.

Red del Noroeste y su enlace con la del Norte.

Palencia á Ponferrada.—Ponferrada á la Coruña.—Monforte á Orense.—Orense á Vigo.—Lugo á Ribadeo.—Ferrol á Betanzos.—Santiago al Puerto de Carril.—Redonde'a á Marín por Pontvedra.—León á Gijón.—Sama de Langreo á Gijón.—Sabero á El Burgo.—Oviedo á Pravia por Trubia.—Villabona á San Juan de Nieva.—Zamora á Astorga por Benavente.

Islas Baleares.

Palma á Alcudia y Santa María ó Manacor.—Ramales á cuencas carboníferas ó distritos mineros y centros industriales de importación.

Art. 5.º Son líneas de servicio general todas las comprendidas en el plan fijado en el artículo anterior, y las que en lo sucesivo se incluyan en el mismo, y también pueden serlo las destinadas á la explotación de cuencas carboníferas y minas de importancia que sean clasificadas con aquel carácter.

Art. 6.º El plan general de ferrocarriles no podrá alterarse ni modificarse sino en virtud de una ley.

Art. 7.º Todas las líneas de ferrocarriles de servicio general son de do-

BIEN VENIDO

Llegó á mis manos el primero y segundo número del HERALDO DE FERROCARRILES, del cual soy entusiasta suscriptor y propagandista.

No es mi oficio el de escritor, y de aquí que no crea merezcan estas líneas el honor de la publicación; pero aun presumiéndolo me atrevo á suplicar vean la luz, porque es mi deseo dar la bienvenida á periódico que tiene tan vasto programa.

Bien venido y ojalá que todos los ferroviarios levantemos la cabeza y veamos el camino que hemos de seguir para nuestro mejoramiento.

Si hubiera sido rico, este entusiasmo se hubiera traducido en una fuerte cantidad que hubiera servido de próspera vida al periódico; pero como esto no es posible, he de conformarme y escribir estas líneas que no llevan otro deseo que el de convencer á algún lector si existiera.

M. R. MONTOL.

20-8-1905.

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

COMPANIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL SUR DE ESPAÑA

Madrid á Granada (Via Moreda.)
EXPRESO TODOS LOS MIÉRCOLES EN 13 HORAS
Salida Madrid, 7,10 noche.
Llegada Granada, 8,15 mañana.

Granada á Madrid (Via Moreda.)
EXPRESO TODOS LOS MIÉRCOLES EN 13 HORAS
Salida Granada, 9 noche.
Llegada Madrid, 10,35 mañana.

CORREOS DIARIOS.—17 HORAS
Salida Madrid, 8,50 noche.
Llegada Granada, 1,50 tarde.
Salida Granada, 2,10 tarde.
Llegada Madrid, 7 mañana.

PRECIOS: 1.ª clase — 60,70 pesetas.
2.ª clase — 47,10 pesetas.
3.ª clase — 25,00 pesetas.

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 del corriente 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. 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

Según hemos anunciado, las suscripciones de provincias á partir del 1.º del corriente, serán á lo menos por dos meses. En su consecuencia, todos los señores suscriptores de fuera de Madrid, nos enviarán en los diez primeros días del presente mes la cantidad 0,50, importe de los dos meses, Septiembre y Octubre, excepto

aquellos que desde luego se han suscripto por más tiempo, los cuales remitirán en la citada fecha el valor de sus suscripciones.

Las cantidades de referencia nos las enviarán en metálico, si para ello se les presenta medio, ó bien en libranzas de la prensa, y de no encontrarlas, en sellos de Correos de 10 ó 15 céntimos, incluyendo dentro de los sobres una nota con el nombre del suscriptor.

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

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.

minio público, y serán consideradas como obras de utilidad pública que lleven consigo la expropiación forzosa.

Art. 8.º La declaración de servicio general de un ferrocarril destinado á la explotación de una cuenca carbonífera ó minas de importancia, se hará por una ley. Para obtenerla, será siempre necesaria una información pericial acerca de la importancia del criadero, la cual habrá de practicar el Ministerio de Fomento oyendo á la Junta superior facultativa de Minería.

CAPÍTULO II

DE LA CONCESIÓN Y AUTORIZACIÓN PARA CONSTRUIR LOS FERROCARRILES DE SERVICIO GENERAL

Art. 9.º La construcción de las líneas de servicio general podrá verificarse por el Gobierno, ó por Compañías, ó por particulares.

Art. 10.º Para que el Gobierno pueda emprender la construcción de una línea con fondos del Estado ó con el auxilio de las provincias ó de los pueblos, es necesario que la línea esté incluida en el plan y además autorizada por una ley especial su inmediata ejecución.

Art. 11.º Cuando se haya de construir una línea de servicio general por particulares ó Compañía, deberá preceder siempre á la concesión una ley que establezca las condiciones con que ésta deba otorgarse.

Art. 12.º Podrá auxiliarse con fondos públicos la construcción de las líneas de servicio general.

1.º Ejecutando con ellos determinadas obras.

2.º Entregando á las Empresas, en períodos determinados, una parte del capital invertido.

3.º Permitiéndoles el aprovechamiento de obras ejecutadas para uso público, compatibles con el de los ferrocarriles.

4.º Concediendo la exención de los derechos de Aduanas al material de construcción y explotación de los ferrocarriles, con estricta sujeción á lo que respecto de este punto prescriban las leyes de presupuestos ó cualquiera otra que se halle vigente.

Art. 13.º Las provincias y los pueblos interesados inmediatamente en la construcción de una línea de servicio general, contribuirán con el Estado á la subvención otorgada en la proporción y en la forma que determine la ley á que se refiere el art. 11.

Art. 14.º Fijado por las leyes de concesión el auxilio que haya de otorgarse á las Empresas constructoras, se sacará bajo aquel tipo á pública subasta por término de tres meses la concesión y se adjudicará al mejor postor, con obligación de abonar éste á quien corresponda el importe de los estudios de proyecto que hubiesen servido para la concesión, importe que deberá fijarse antes de hacerse la subasta en los casos y en la forma que determinen los reglamentos.

Art. 15.º Para tomar parte en las subastas, es preciso acreditar que se ha depositado en garantía de las proposiciones que se presenten el 1 por 100 del valor total del ferrocarril, según el presupuesto aprobado.

Art. 16.º No podrán en ningún caso expedirse los títulos de concesión de las líneas de servicio general mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía de sus obligaciones el 5 por 100 del importe del presupuesto, si la concesión fuese subvencionada, y el 3 por 100, si no lo fuese.

Si el concesionario dejase transcurrir quince días sin verificar este depósito, se declarará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza prestada, y se volverá á subastar la concesión de la línea en el término de cuarenta días.

Art. 17.º Las Empresas concesionarias de líneas subvencionadas, no podrán disponer de las sumas que hayan depositado en garantía de la construcción del ferrocarril, hasta que tengan totalmente concluidas las obras objeto de la concesión. En el caso en que la línea no sea subvencionada, la garantía podrá devolverse cuando se justifique tener obras hechas por un valor equivalente á la tercera parte del importe de las comprendidas en la concesión, quedando dichas obras en garantía del cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Art. 18.º No se podrá alterar en manera alguna por el concesionario el proyecto que haya servido de base para la concesión de una línea sin que preceda la correspondiente autorización del Ministro de Fomento, otorgada con los requisitos que se señalen en el Reglamento de la presente ley.

Art. 19.º Cuando por consecuencia de las variaciones de que trata el artículo anterior se disminuya el coste de las obras, se rebajarán proporcionalmente á esta disminución, las subvenciones directas; si las variaciones ó modificaciones hiciesen aumentar el coste de la obra, aun cuando con ellas se perfeccionen las mismas y se obtengan ventajas en su uso, no se aumentarán por eso nunca las subvenciones otorgadas por la ley de concesión.

Art. 20.º Terminados los trabajos, y cuando corresponda al concesionario