

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, 1.º de Noviembre de 1905.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

NUESTRA IDEA

La idea que dábamos á conocer en el número anterior ha hecho llegar á nuestras manos un buen número de cartas.

«Es necesario continuar esa idea, hacerla proyecto, llevarla á la práctica», nos dicen unos. «Es preciso que digan ustedes algo sobre ello en el próximo número», nos indican otros; y añaden: «Urge que se mueva á la opinión, que comprendan lo grandioso del pensamiento, que se percaten de su importancia.»

A decir verdad, nada pensábamos hablar en este número; pero á ello nos obligan compañeros poco pacientes.

Tratamos de que sea un hecho lo que únicamente como idea exponíamos en el número pasado; pero dándole el tiempo necesario para que tal idea tome cuerpo, y sobre todo para que sea conocida la opinión de todo el personal.

Desgraciadamente, los empleados españoles somos muy distintos á los franceses é italianos.

Aquéllos formaron sindicatos de admirables resultados, mientras que nosotros no formamos nada; y es vergonzoso que 70.000 individuos anden siempre á la greña por si en vez de ser así, ha de ser de este otro modo, ó por si es Juan el que toma la iniciativa ó es Antonio el que tal cosa pretende, y he dicho vergonzoso, cuando además es ridículo.

Y conste que no es tal sindicato, ni mucho menos, lo que pensamos establecer; pero eso no es óbice para que veamos con la natural simpatía, y hasta con gran admiración, la unión, el grado de cultura á que llegan esos compañeros extranjeros.

No somos partidarios ni es nuestra idea la formación de sindicato, hemos dicho, y lo repetimos, y no lo somos porque nosotros nada queremos, nada pretendemos para nosotros mismos, y si por un momento pudiera pensarse que alguna mira interesada nos tenía aquí, rogamus de todo corazón á los que tal crean que vengan, que no duden, que dispuestos estamos á entregarles todo con sus inconvenientes y ventajas.

Están formados los sindicatos en la base de fundación de un capital con las cuotas que entrega el personal que se asocia, cuyo capital es del sindicato, al cual ingresa el sobrante (que nunca lo hay) en los Bancos y casas de crédito.

Forma, pues, el empleado un capital que no es suyo, si bien sirve de medio á los jefes del sindicato para alcanzar las mejoras á que la clase tiene derecho, y á las que aspira.

Nuestra idea está, pues, muy distante de tal cosa. Nuestro objeto es que el empleado, á más de atender á la mejora de la clase, se atienda á sí mismo, creándose un capital, al cual se unen los intereses que produzca, pero todo del personal, absolutamente todo del individuo; y este capital puede formarle el agente sin dar cuota alguna fija, sino aquellas cantidades que quiera y cuando quiera, sin obligación alguna y sin temor á que las sumas que entregue sean pequeñas ó grandes, pues cada cual hace lo que puede.

Constituido este capital, no tiene el agente que ocuparse de más que de ver la marcha de él, en el que es participe en tanto cuanto haya coadyuvado, y teniendo siempre facultad para aumentarlo en la forma que guste.

Este capital estaría tan suficientemente garantido, que no podría tener miedo alguno el que de él fuera copropietario, y por este y otros extremos es por lo que pedimos con verdadero deseo que todos nos indiquen su opinión, pues no hemos de llevarlo á la práctica sin que conozcamos perfectamente el juicio de todos. De muchos sitios se nos han dirigido en carta firmada por varios, dándonos su opinión, y esto mismo podían hacer todos, pues nos es

de absoluta necesidad para la implantación de esta medida que de todas partes se nos dé á conocer su conformidad, ó, en caso contrario, se nos indiquen los puntos que ofrezcan alguna duda.

Nuestra base principal es que á más de remediar nuestra desastrosa situación, cuente el personal con que no ha regalado nada á nadie, sino que el pequeño ó gran capital que formó es completamente suyo, cosa que, como antes decimos, no sucede con los sindicatos, en los que el empleado se sacrifica sin que obtenga de su esfuerzo ninguna ventaja en su situación económica; y como para muestra basta un botón, vamos á dar unos datos de uno de esos sindicatos, en que, como dejamos dicho, lo grandioso es la unión y lo admirable es la constancia, que para nosotros quisiéramos.

Veamos, pues, el balance del año 1904 del sindicato obrero de ferrocarriles de Italia:

ENTRADAS	
Cuotas y por otros motivos.....	39.526,48
SALIDAS	
Estipendio á propagandistas, conferenciantes, empleados del sindicato, donativos al partido y periódicos.....	40.915,00
Total de déficit.....	1.428,03

Como puede verse, las 39.526,48 liras desaparecieron, y el personal no vió un céntimo.

Pues bien; eso es lo que nosotros no queremos. Lo que buscamos es que si el personal ha colocado 39.000 pesetas, sean de sus poseedores cada cual de lo que haya colocado.

Y si en la nación citada se une el personal en sociedades de éxito dudoso, según demuestran las cifras anteriores, ¿con cuánta más razón se debe unir el personal español, si se tiene en cuenta que el esfuerzo que representa la pequeña cantidad que coloca, es siempre en beneficio suyo, que, unido con el de los demás, no solamente recaba ventajas que persiguen aquellas sociedades, sino que también proporcionales medios económicos con que defenderse, dado el sentido práctico y positivo que informa nuestro pensamiento!

Nos proponemos publicar el proyecto; pero insistimos en nuestro ruego de que nos diga cada cual lo que se le ocurra de nuestra idea. Todos tienen la palabra, y no va más por hoy.

EN EL NORTE

Una interviú.—El punto más negro.—Cuestión de Derecho.—Lo que dice la Instrucción.—Lo que dice la Justicia.—Lo que debe ser.

Obedeciendo órdenes, me proveo de lápiz y unas cuantas cuartillas y me encamino de este extremo de la corte que dieron en llamar Atocha al otro que conserva su verdadero nombre: Norte.

Y no fui directamente al Norte porque aquí en Atocha no hubiera de encontrar tema para emborronar unas cuartillas, ni prescindí de Cáceres por mero capricho, sino que en este record de Compañías correspondíame que sea la primera la del Norte, y allá voy con no sé qué vago y melancólico presentimiento, cual si hubiera de encontrarme allí algún terrorífico suceso que hiciera se me crispasen los cabellos al tiempo de trasladar al papel el relato del acontecimiento.

Una vez en funciones, me acerco á un grupo de empleados que comentan acaloradamente una disposición. Rebelión tenemos, díjeme, y procuré enterarme de la discusión, «pues sí, decía uno de ellos, eso es absurdo, esa medida debería tomarse á partir de ahora; ¿qué van á hacerse hombres de cuarenta ó cincuenta años si los echan á la calle?», cambié de color; aquello era grave y me acerqué al grupo, haciendo observar mi calidad de redactor del HERALDO DE FERROCARRILES: datos, temores, dudas, todo me lo facilitaron aquellos compañeros á quie-

nes estoy verdaderamente reconocido y á los que doy desde aquí las gracias por las atenciones que me guardaron.

Despedíme de ellos dispuesto á no buscar más; tenía lo que ellos llamaron el punto más negro y á lo que yo denominaría la cuestión del día, y vamos al grano.

La Compañía del Norte tiene dispuesto que todos los agentes que no tengan levantada la retención el día 1.º de Noviembre se vayan á sus respectivas casas, es decir, se mueran de hambre.

Estudiemos. Veamos quién tiene la razón, porque como no me duelen prendas no he de ocultar lo que de unos ú otros se le ocurra á esta pobre pluma mía.

La Instrucción general núm. 2 de aquella Compañía, en su art. 56, dice textualmente lo siguiente:

«Art. 56. Todo empleado de plantilla, temporero ó á jornal, sobre cuyo sueldo ó salario se pidiera un embargo, será prevenido inmediatamente por sus jefes directos.

1.º Para que presente antecedentes sobre el embargo y con ellos apreciar su importancia y naturaleza, y

2.º Para que en un plazo de dos meses tome las medidas necesarias para obtener que amigable ó judicialmente se levante el embargo.

Se considerará dimisionario al agente que no levante sus embargos en el período de dos meses.

Únicamente será permitida la continuación en la Compañía de aquellos empleados cuyas retenciones á consecuencia de procedimientos judiciales hayan sido originadas por el servicio de la Compañía, y también aquellos cuyas retenciones sean admisibles á juicio de la Dirección.»

Quedamos, pues, en que se considera dimisionario al agente que no levante sus retenciones en el período de dos meses, pero antes de esto será prevenido inmediatamente por sus jefes directos, para que presente antecedentes sobre la retención y poder con ellos apreciar su importancia y naturaleza.

Las leyes han de cumplirse en todas sus partes; de lo contrario, al individuo para quien se legisla no puede obligársele más que por la fuerza al cumplimiento de lo ordenado. Más claro, y vamos al caso práctico. No obstante lo dispuesto se presentaron retenciones, nadie recordó al empleado lo dispuesto en el art. 56 de la Instrucción, y éste creyó, como cosa corriente y dentro de la ley, lo que no era otra cosa que una contravención á lo legislado, con lo cual tácitamente se le dijo que podía contraer retenciones sin que ello le pudiera originar más perjuicios que el descuento sobre el sueldo. Pero cambian los tiempos y con él las personas, y un director más ordenancista cree de rigor cumplir lo ordenado, y aquí se presenta una paradoja chusca hasta no más, pero de tan poderosa razón y con argumento de tal fuerza, que no tiene solución, y una de dos: ó se faltó abiertamente á la ley antes, ó se falta ahora.

Se faltó entonces á la ley y no es justo ni humano que pague un buen número de empleados la inobservancia á lo prevenido de otros que no tuvieron en tanto la Instrucción y sus artículos.

Lo lógico es que se haga cumplir esa ley, y en ese punto encuentro muy acertada la disposición del director del Norte; pero lo lógico es que tal disposición rija á partir de esta fecha.

Hay más aún, y no he de dejarlo en el tinte; el ser periodista, aunque sea de la prensa chica, obliga á decir la verdad.

Parece ser que alguien alega como razón para que se lleve á cabo tal determinación, el que la mayoría de las retenciones son producidas por vicio. Absurdo y mil veces absurdo. Yo le entregaría un sueldo de 100 pesetas al que tal dice, le descontaría lo correspondiente

á caja de previsión, le quitaría 3,10 pesetas de la Asociación, y le diría luego: ahora sé vicioso, y serían de ver las juergas que correría, los cafés que frecuentaría, los viajes que haría y los bolsillos que necesitaría para guardarse el sobrante de tales orgías y de tan placentera vida.

Pero vamos á suponer que sea cierto; vamos á dar por sentado que tal sea la causa.

¿Y de dónde se saca la teoría de tirar al desgraciado? Porque desgracia y no poca es el no ser virtuoso. ¿Dónde está esa protección al débil, al caído, al desgraciado? ¿Dónde está esa relación que debe haber entre protector y protegido? ¿Adónde hemos arrojado esa nobleza que hizo esculpiéramos en nuestros corazones aquel adagio de *odia el delito y compadece al delincuente*? ¿Adónde hemos echado los principios de humanidad?

Aun suponiendo que tal cosa fuera cierta, ¿dónde hemos visto que se arroje al enfermo? ¿cuándo han llegado á nuestros oídos ecos de inhumanidad? Nunca, jamás; al enfermo se le cura, al mal se le sana, al desgraciado se le consuela, al delincuente se le proporcionan medios para que no delinca. Eso es lo humano, eso es lo racional.

Quedamos, pues, en que la justicia se opone á tal medida y en que la caridad se tapaná los ojos avergonzada si tal cosa se lleva á cabo, y tendremos en las virtudes teologales dos de ellas on los ojos tapados, una por la fe, otra por... vergüenza...

Si el ruego de un verdadero creyente sirve de algo, yo suplico que tal medida no se lleve á cabo siquiera sea por el buen nombre de esa virtud tan hermosa que aún no se ha atrevido á negarle sitio ninguna religión: por la Caridad

UN REPÓRTER.

UN CONSEJO

¿Por qué no nos da usted algo, Sr. Carrión, para nuestro periódico? me dicen queridos compañeros. Porque el Sr. Carrión no escribe como escriben los jóvenes; porque el Sr. Carrión es ya un viejo y no puede hacer otra cosa que dar sus añejos consejos á esa juventud; porque el Sr. Carrión tiene ya dicho cuanto puede decirse respecto á los intereses de la honrada y sufrida clase ferroviaria, les contesto.

No importa, es necesario, lo deseamos, me replican; y como jamás he sabido negarme á todo aquello que pueda redundar en bien de esta clase para mí tan querida, decidíame á coger la pluma sólo por complacer á aquellos compañeros, pero sin saber qué he de tratar, ni sobre qué asunto escribir.

Hay, sin embargo, ancho campo en la vida del agente ferroviario, cuya descripción ocuparía tomos y tomos á pesar de no llevar más de una centuria de existencia, para no tener motivo de escribir, como serán las mías, unas desaliñadas líneas.

La unión de todos.—Consejo.

En la unión de todos, en la agrupación de todos está nuestra fuerza. De esto es de lo que debemos compenetrarnos todos, absolutamente todos. Sin esta unión, sin esta agrupación absoluta, en vano pretendieréis, en vano pretendremos hacer valer nuestros indiscutibles derechos. Abandonad el campo y llorad como mujerzuelas vuestra falta de tacto, vuestra falta de sensatez... ¿Se ha logrado esa unión, esa agrupación?

Oid, oid lo que os dice un viejo. El derecho está de vuestra parte; pero como el derecho hoy de nada sirve sino le sostiene las mil fuerzas diferentes que existen en la sociedad, como la fuerza de las armas, la fuerza de la influencia, la fuerza del caciquismo, la fuerza del número, aquella unión, aquella agrupación os ser-

virá de elemento valiosísimo á hacer prevalecer aquel derecho sacrosanto.

Pruebas mil tiene dadas la clase ferroviaria de sensatez, cordura, seriedad y juicio, en medio de sus inmensas tribulaciones, en medio de sus infortunios, en medio de su miseria, sin que estas pruebas hayan llamado la atención de quien debiera haberlas atendido, y es ya necesario dar los toques de atención para que se hagan tener en cuenta.

Por educación, por temperamento y por las ideas que inundan mi alma, soy contrario á medidas radicales, á medidas extremas, así que no podré jamás aconsejaros que obréis radicalmente, no; pero sí os aconsejo que os unáis estrechamente para imponer aquel derecho. Unidos, está conseguido.

El Estado, las clases todas de la sociedad saben hasta la saciedad que en vuestras manos está la vida del Estado, la vida de la industria y del comercio todo que compone aquella sociedad, y saben unos y otros que desatendidos vuestros legítimos derechos, podríais en un día dado, en una hora dada, poner en gravísimo aprieto los intereses de unos y de otros, comprometiendo, por lo tanto, los intereses mismos de la patria.

Tengamos, pues, en nuestros parques, en nuestros arsenales, las armas de la unión, como arma defensiva, no hagamos jamás uso de ellas sin que medie agresión. Hagamos solamente ver que estamos prevenidos, que tenemos medios para poder imponernos; pero que no usaremos de estos medios interin se oigan nuestros lamentos en donde deben oírse y se atiendan por quien debén atenderse. A este fin ha venido al palenque el HERALDO DE FERROCARRILES: á ser el clarín que lleve á oídos de las entidades directivas nuestras quejas, nuestros clamores, no en demanda de utopías ni absurdos, sino en demanda de justos derechos. Por esto debe ser el HERALDO la bandera bajo la cual nos cobijemos todos para, á su sombra, reflexionar con cordura y preparar el plan de defensa necesario que nos dé irremisiblemente el triunfo, sin exponernos á fracasos lamentables.

Oíd, oíd. Cobijados todos bajo los pliegues de la bandera enarbolada por el HERALDO y sostenida con la energía de la juventud que representa y por el número que la rodea, podría hacerse que, algún día, esta bandera tremolara allí donde se ajustan las leyes y tuviera su representación propia, ya que ni de una ni de otra parte haya esperanza de que se levante una voz en defensa de nuestro derecho. Somos setenta mil. Setenta mil que podemos pedir aquel derecho de representación y podemos hacer se nos conceda. Oídlo bien. Setenta mil que podían tener, por lo menos, siete representantes. ¿Cuántos tiene la nación que exceden de 10.000 votos y cuántos que no llegan? Pero no, no adelantemos sucesos, ni alentemos esperanzas. Obremos más modestamente conformándonos con recabar con juicio, pero con la energía necesaria, nuestros derechos, para que dejemos de ser los parias de la sociedad. Se atiende al viticultor, al arrocero, al alcoholeiro, al obrero, al ganadero, ¿por qué no se nos ha de atender á nosotros que al fin tenemos en nuestra mano los intereses de aquéllos en unión de los intereses del Estado? ¿Por qué no se nos ha de atender á nosotros que, sufridos y viviendo una vida imposible no hemos dado un día de disgusto al Estado, cuando tantos y tantos le han dado otras entidades?

Fundados en estas razones, en la solidez de nuestro derecho, expuesto tantas veces en las columnas del HERALDO, no es aventurado creer lleguen estos ecos á quien, aquilatándolos, reaccione y enmiende lo mal hecho dando paso á la justicia.

Creemos firmemente en ello. No están los tiempos para aventuras y es necesario, á los de arriba y á los de abajo, obrar con muchísima prudencia.

Sigamos dando pruebas de esta prudencia y demostrando nuestra cordura y buen juicio, agrupándonos, cobijándonos todos, absolutamente todos, bajo los pliegues de la bandera por el HERALDO DE FERROCARRILES levantada, persuadidos y convencidos de que de esta manera y sólo por este medio, podremos conseguir lo que hace tanto tiempo nos es de derecho. La anulación del impuesto, el escalafón tan deseado, la mejora de subsistencias, la modificación de concepto ante la opinión y otras mil cosas, todas de justicia.

De otra manera, ya os lo dejo dicho, no penséis en nada. No molestéis vuestra imaginación en discurrir medios. Reservadla para poder desempeñar con lucidez vuestro cometido. Todo será en vano.

Con la unión absoluta, todo será fácil. Basta con la unión. No habrá necesidad de imposiciones á que jamás debemos recurrir. La unión basta. Unidos; os aconseja... un viejo compañero.

E. C.

Víctima del trabajo.

Hace algunos días, al pasar un tren especial de mercancías por el puente que existe en el kilómetro núm. 88 de la línea de Mérida á Sevilla, el conductor, Faustino Pérez Gaitán, perdió el equilibrio y cayóse al fondo, dando antes sobre el estribo del puente, salvando una distancia aproximada de 12 metros. Quedó inmóvil sobre una piedra á consecuencia del golpe sufrido con ella.

El guardafreno de cola, Enrique Castillo Pérez, que celoso en el cumplimiento de su deber, iba asomado á la garita, apercibióse de la desgracia, y con rapidez suma, apretó el freno del tren, hizo alto y despreciando todo peligro se arrojó al agua, que tenía necesidad de pasar para llegar á donde estaba su compañero, sacándole herido y acometido de un ataque cerebral, sin que al pronto diera señales de vida.

Colocado convenientemente y á salvo de los efectos del agua, pidió auxilio al maquinista, que le ayudó á trasladar al furgón el herido, que en estado grave, con la rotura de un pie y una gran herida en la cabeza, continuó su marcha.

¡El compañerismo dando un estrecho abrazo al deber, víctima de su misión!

Hermoso símbolo digno de una pluma más bien cortada que la mía.

El compañero, sin detenerse un solo momento á pensar en si podía correr peligro al lanzarse al agua, sin medir los elementos que cuenta en aquel instante, pasa á ejecutar su obra meritoria, estrechando entre sus brazos la víctima del deber, para ver si puede salvar á un padre de familia que quizá le está esperando su prole para tenderle sus amantes brazos.

¡Lástima que nosotros no llevemos estos ecos á esa prensa (que no culpamos por ser nuestra la culpa, ya que hasta nosotros ha venido tarde la noticia), que tiene como estereotipada la *sensacional noticia* del desafío de un par de caballeros, tal vez con la cruz de Beneficencia, después del sarao, el Real ó Salón de Conferencias!

¡Triste epitafio de una sociedad egoísta, á aquellas víctimas del trabajo que entregan su sangre al capital

En la Compañía de M. Z. A.

Los empleados de la Compañía del Mediodía vienen pretendiendo hace tiempo, que las horas de oficina que en la actualidad tienen, de ocho y media á doce y de dos á cinco y media, ó sean siete horas, sean seguidas en vez de hacerlas en dos partes. Si nuestro ruego vale de algo, esperamos que se atienda petición tan justa y que en nada grava los intereses de la Empresa. Los empleados que viven distantes de las oficinas, se ven precisados á utilizar el tranvía, con lo cual no sólo se les originan gastos, sino que además tienen que sufrir las molestias consiguientes. Además debe comprender el Sr. Süß que esos empleados tienen todo el día repartido entre ir y venir, con lo cual se les priva de poder atender á sus negocios y á algunos destinos que creemos están en completa armonía con sus obligaciones en la Compañía, cuyas consideraciones tienen en cuenta sin duda las demás Compañías que tienen las horas seguidas.

Y ya que de esto hablamos, nos hemos de permitir hacer una pregunta con el respeto que acostumbramos, pero á la que seguramente no se nos contestará:

¿Por qué en unos servicios los jefes se oponen á permitir á sus agentes hagan las horas seguidas, siendo así que una orden de Dirección faculta á los expresados jefes para que puedan concederlo á los empleados que lo soliciten?

Por último, esperamos confiadamente en que se atienda el ruego del personal de la Compañía de M. Z. A. y anticipamos las gracias al señor Director de aquella Empresa.

Alegrías y tristezas.

Entre mis compañeros de varias Compañías circula el rumor de que habrá ascensos para el próximo año de 1906; pero tan agradable ru-

mor circula con la triste nota de que serán tan reducidos ó más que en años anteriores.

Aquí de los empleados de ferrocarriles haciendo cábalas y combinaciones para el problemático caso en que la suerte les tenga reservado un aumento de 40 ó 60 realitos con que atender mejor á los infinitos gastos que hoy tienen.

Aquí de mis compañeros (y de mí, que llevo seis años sin haberlos visto) echando cuentas sobre el referido aumento, si por casualidad nos corresponde, y aquí de todos formando castillos en el aire y echando cuentas futuras sobre montecillos de arena que desaparecerán tan pronto como la hora del reparto llegue.

Esta lotería de los ascensos es cien veces más discutida, anhelada y azarosa que la Lotería Nacional, porque en la Nacional ya se sabe que todos juegan con el mismo derecho y con las mismas armas, sólo es cuestión de suerte, mientras que en la nuestra, no; aquí juega el favor, el valer y la simpatía; aquí se ampara al protegido con el escudo de la bien conocida obligación; aquí se disculpa la antipatía por la falta de condiciones para reconocer al que es buen empleado, y aquí se disfraza la verdad con tal de hacer las cosas á medida de los deseos de aquellos que pueden hacer mangas y capirotos del puñado de ochavos que se les entregan para distribuirlos con verdadera equidad y con marcada justicia.

Yo no ignoro que es algo difícil poder resolver estos problemas de repartición con toda la igualdad que existir debiera; pero tampoco creo que sea tanto, que haya necesidad de repartirlos casi siempre entre los mismos para que los demás se disgusten.

No puede ser; mientras tal estado subsista, mientras el escalafón no ponga coto á las irregularidades que así se notan, ó á la imposibilidad de poder verificar estos repartos, con mayor beneplácito para todos, cundirá el disgusto, se estrellarán los buenos deseos y el deber y las ilusiones marcharán desorientados de un lado para otro, sin que la inteligencia de los más produzca los frutos que forzosa mente y con empeño de los que mandan, hemos de ver en los menos.

Mas, aun dando por seguro que haya algunos empleados que en conciencia no puedan aspirar á la posesión de una jefatura, ¿se va por esto á postergar á quien sacrifica su juventud y sus energías en trabajos materiales?... ¿O es que esta clase de trabajos no merecen ninguna recompensa?

Entiendo que no puede existir cuerpo sin remos, materia sin espíritu, calor sin luz, energías sin vida, ni vapor sin fuego, y que debemos mirar á la una como amiga inseparable de la otra, toda vez que ésta no puede vivir sin aquélla, ni aquélla sin ésta podría subsistir.

Hay que premiar el trabajo material al mismo tiempo que el trabajo intelectual, si se desea obtener verdaderos resultados; hay que premiar ambos trabajos, á fin de que el huérfano no se abandone, y hay que repartir la caridad á que en este caso todos se hicieron acreedores.

Y, por último, para satisfacer por igual las ilusiones de unos y otros, fórmense dos escalafones, dando paso á uno de ellos por el mérito, y consérvese otro para la rigurosa antigüedad.

Si los encargados de velar por los intereses de las Compañías pudieran ver los jirones que el reparto de ascensos produce en el ánimo de los empleados y pudiesen apreciar los efectos que tal sistema ocasiona, estoy seguro, segurísimo, de que el escalafón sería un hecho en plazo relativamente breve.

¿Y cómo no, si el empleado trabajador que alimenta sus ilusiones y concibe sus esperanzas durante uno ó más años, se ve privado de ellas cuando mayor era su deseo?

¿Se puede admitir que el desengaño estimule al deber y que la postergación agigante el afán de trabajar?

No, y mil veces no; aun cuando sé que hay alguien que así lo pretende, por más que, como es natural, no podrá jamás llegar á conseguirlo.

Los trabajos que las Compañías ferroviarias presentan en sus oficinas son, en la mayoría de los casos, rutinarios y prácticos, que sólo necesitan del estímulo para trabajar con afán, reservándose pocos, muy pocos puestos al verdadero saber y al llamado hombre de ciencia.

Buena prueba de ello es que no conozco á ninguno que haya abandonado el sillón de las aulas universitarias para ponerse al frente de un negociado cualquiera de ferrocarriles.

El personal que hoy desempeña los trabajos reúne sobradas condiciones para el objeto á

que ha sido destinado; lo que necesita es verse libre de esta manera de repartir ascensos, que merma sus afanes y destroza sus ensueños; lo que sin cesar anhela es ver correspondidos sus esfuerzos físicos ó intelectuales, y ¡qué hermoso sería poder llegar al puesto que cada uno tiene asignado libres de todo antagonismo y exentos de toda hipocresía! ¡Qué hermoso fraternizar unos con otros sin preocuparse de otra cosa que del afán al trabajo y del deseo de librar el amor propio de toda eventualidad futura! ¡Qué hermoso ver una colectividad tan numerosa alejada de ponzoñosas enseñanzas que matan y destruyen el perfumado ambiente en que el porvenir debe desarrollarse! ¡Qué hermoso dar fin de una vez á los desengaños de hoy para dar paso á lo razonado, justo y equitativo que ese mañana tan suspirado ha de traernos por exceso de fuerza imperativa, obligando á desaparecer las tristezas que todo sistema antiguo proporciona, para dar cabida á las alegrías, que es el avance que la necesidad ha de imponerse forzosamente!

AURELIO CANUDO.

Algo sobre el capital y el trabajo.

V

La mejor defensa es la unión.

El *utilitarismo*, que reduce toda su moral al Debe y Haber de los libros de caja, significa el divorcio entre dos cosas, cuya unión debiera ser indisoluble, la moralidad y la utilidad. Cuando ésta se declara autónoma y marcha aceleradamente á la consecución inmediata de sus fines particulares sin reparar en los medios y venciendo cuantos obstáculos se opongan á su paso, es casi seguro que dejará una huella impregnada con la sangre de sus víctimas.

Basta para convencerse de ello citar un solo hecho de los innumerables que registra en su historia el capitalismo contemporáneo, el acaecido en los campos auríferos del Transvaal. Pareciendo demasiado onerosa la mano de obra á los explotadores de aquellas minas, casi todos judíos ó grandes hacendistas ingleses, alemanes y franceses, intentaron hacer votar por las dos Cámaras que formaban el Parlamento de los boers, un proyecto de ley, imponiendo á la población indígena de color un trabajo forzoso, con objeto de disminuir así los salarios, y hacer más intensa la explotación. El Consejo ejecutivo, con aquiescencia del presidente Krüger, rechazó tan abominable proyecto.

Jamesón, Cecil Rhodes, Chamberlain, se hicieron célebres entonces con motivo de la guerra en que el heroico pueblo boer sucumbió.

Inmediatamente los capitalistas y agiotistas se hicieron dueños absolutos de los distritos mineros. Para poder saciar mejor su sed de oro, excluyen á los trabajadores blancos y llevan á coolies chinos en condiciones que equivalen al restablecimiento de la esclavitud.

Los propietarios de las concesiones hacen de los chinos todo lo que les place. Se cometen con ellos las crueldades más abominables como medios de disciplina.

El capitalista judío Beit *puede vanagloriarse* de haberse hecho mil doscientas veces millonario, sacando sus millones de semeante abyección, y no será extraño que el día menos pensado le veamos hecho *baronet* del Reino Unido.

Ante tamaños desafueros no queda otro recurso sino armarse para, por lo menos, hacerse respetar. El arma más eficaz es, sin duda alguna, la unión de los trabajadores todos, formando núcleos especiales, según sus clases.

Los empleados, agentes y obreros de las Compañías de ferrocarriles de España representan muchas fuerzas diseminadas. Si todas ellas actuaran en una misma dirección sobre un punto determinado, la resultante sería una potencia de primer orden capaz de vencer la resistencia que encontrara. Las disensiones intestinas, las miras egoístas, las rencillas personales, son el mayor impedimento, la resistencia que anula y destruye el esfuerzo de los que aspiran á mantener enhiesta, una vez desplegada, la bandera redentora. Cuando por todas partes ondea con el lema *Ahorro, mutualidad, cooperación*, que encarna el movimiento societario de la vigésima centuria, no es posible permanecer inmóvil é indiferente. Hay que aprestarse á la lucha para conquistar palmo á palmo los derechos del trabajo no reconocidos hoy por la codicia del gran capital. Los 3.000 millones de Rockefeller, el célebre rey del petróleo; los 3.200 de las 20 ramas de los Rothschild; los 2.250 de las 14 familias Vanderbilt;

los millones del australiano sir Jervoice Clarke; los de la familia Astor, y los de las de Gould; en una palabra, las fortunas de esos potentados del capitalismo moderno, producto son, en su mayor parte, de la absorbencia por el gran capital de todos los medianos y pequeños capitales y del trabajo.

La cooperación es como una tierra preparada para recibir en su seno la semilla que ha de germinar; en ella encuentra calor para romper la envoltura que le cubre y desarrollarse después de pasar por el período embrionario que es común a todos los vivientes. La energía, la perseverancia y la honradez, le fecundarán con su hálito vivificante hasta que afianzándose en el suelo con profundas raíces, y elevándose en el aire cual tallo vigoroso extiende su frondosidad y cobije a su sombra las generaciones trabajadoras redimidas y emancipadas de la tutela, generalmente despótica, del capital, desapareciendo de ese modo el carácter de ergástulas que hoy tienen las grandes fábricas, los centros manufactureros y las explotaciones en gran escala.

Comprendiendo la necesidad de esta transformación, que parece cada día más cercana, muchos fabricantes se adelantaron a ella tiempo ha. En Inglaterra fué notable el ensayo hecho por la casa Henry Briggs Son and C., que hacía largo tiempo explotaba las minas de hulla Whitwood y Methley, transformándose voluntariamente en asociación cooperativa. Reservó para sus antiguos propietarios dos terceras partes de las acciones representativas del capital, y para las demás suscripciones aceptó de preferencia: primero, á sus empleados y obreros, y segundo, á sus clientes; aconsejando al propio tiempo á los futuros accionistas distribuyesen cada año con el título de bonificación á los empleados y trabajadores, fueran ó no accionistas, la mitad de los beneficios que pasasen del 10 por 100 del capital puesto en circulación. Cuatro ventajas, decían, se seguirán de este sistema: 1.ª Más celo en los empleados y trabajadores; 2.ª Supresión de todas las dificultades entre el capital y el trabajo; 3.ª Adopción por común acuerdo de todos los nuevos métodos y herramientas, y 4.ª Tener los trabajadores más hábiles.

Este ejemplo podría imitarse por las Compañías de ferrocarriles que explotan la red hispánica; mas para ello debe preceder la gran asociación ferroviaria que, reuniendo un gran fondo, pueda con él adquirir el número de acciones necesario para tener representación en el Consejo.

Esta sería una sabia providencia; pues con

ella evitaría en parte la implantación en España de los *Trades Unions* ó federaciones de oficios que, andando el tiempo, podrán dar al traste con todas las resistencias que se opongan para adoptar de lleno la nueva fase que presenta el movimiento societario del siglo xx.

J. ALVALAT.

EL ESCALAFÓN

«Más ruido meten dos que chillen que dos mil que callen.» Verdad que es cierto este adagio y verdad también que por eso me entero sin querer de una cosa en extremo graciosa y que demuestra bien á las claras la necesidad que hay de que se forme el escalafón para el personal de ferrocarriles.

Veamos el caso:

Suponemos un agente de cualquier Compañía (pues para el caso todas son iguales), que pasa de uno á otro á servicio y después de un impropio trabajo llega á obtener la plantilla con un sueldo mensual de 112,50 pesetas.

Hasta aquí lo único sensible que hay es que este agente ha perdido en los quince años que ha prestado sus servicios á la Empresa cuatro ascensos, pero eso no tiene comparación con lo que sigue:

Este empleado que no sólo no tiene en su expediente ninguna mala nota sino que posee varias cartas en la que se le dan las gracias por sus buenos servicios, es trasladado á una oficina con otros dos empleados y un ordenanza.

Estos dos empleados tienen su mismo sueldo; el individuo en cuestión es el jefe de aquella oficina.

Esta parte aún puede tolerarse, pero lo que es verdaderamente estrambótico y da una idea de nuestra situación, es que el ordenanza tiene más sueldo que el jefe. ¿Qué os parece, queridos lectores y estimables compañeros? ¿Qué fuerza moral, qué autoridad podrá tener esa *jefatura* para poder mandar al ordenanza?

¿Qué les parecería á los que mandan si sus inmediatos subalternos tuvieran mayor sueldo? Y á esos agentes á quienes se confía ese cargo se les pone al frente de una oficina, se les imponen responsabilidades y se les da como sentado principio el de la subordinación y disciplina.

Es verdad, me diréis, que de eso hay tanto... Pues bien, por eso que hay mucho es por lo que debe desaparecer, porque no se trata de un caso aislado, porque defender eso es defender á la mismas empresas que ignoran seguramente la lucha, la indisciplina, que se crea en secciones, negociados, estaciones, etc., donde los que mandan son de inferior categoría que los que obedecen. Es de todo punto necesario que esto desaparezca para bien de todos.

SEOANE.

Al señor director de Comunicaciones.

Le rogamos de nuevo trate de averiguar por qué causa no reciben muchos de nuestros

suscriptores residentes en las estaciones ferroviarias el periódico que escrupulosamente remitimos á todos, pues si para muestra basta un botón, nuestro suscriptor el señor jefe de estación de Viana de Cega (Valladolid), no ha recibido ningún periódico desde nuestro primer número, como sucede con otros varios.

Esperamos dé las órdenes necesarias para que esto no suceda, evitándonos perjuicios que no estamos dispuestos á sufrir.

NOTICIAS VARIAS

Se ha modificado el art. 55 del reglamento de maquinistas y fogoneros de la Compañía del Norte, en el sentido de aumentar la velocidad de los trenes á su paso por las agujas, con el fin de ganar tiempo que hoy pierden por tal motivo.

Tenemos el sentimiento de participar á nuestros lectores el fallecimiento del Sr. Curtoys padre de nuestro compañero D. Rafael, jefe de Sección en el Servicio de Reclamaciones en la Compañía del Norte. De todo corazón nos asociamos á su justo dolor, deseándole la resignación necesaria para sobrellevar la desgracia.

Ferrocarril de Baza á Guadix.

Es probable que en el próximo mes de Febrero se inaugure al servicio público esta línea, pues se encuentran muy adelantados los trabajos.

De la *Gaceta de los Caminos de hierro del Norte*, tomamos la siguiente noticia:

Telegrafían de París, asegurando que los Consejos de Administración de las Compañías de los ferrocarriles del Norte, de Madrid á Zaragoza y á Alicante, y de los Andaluces, celebrarán pronto una reunión extraordinaria para tratar de adelantar la discusión de reformas en su administración y explotación, así que se termine la conferencia ferroviaria que ha de verificarse en breve en Madrid, y conforme sean sus conclusiones, asegurando una mejora de consideración favorable á los intereses de estas Compañías, cuyo porvenir va á cambiar de aspecto si continúa la reducción de la pérdida de la moneda española. Caso de que los cambios bajaran á 25 por 100, se convocará una Junta general extraordinaria de accionistas para el mes de Noviembre próximo, á la que se someterán importantes acuerdos.

Trátase, al parecer, de unificar tarifas, de fusionar varias líneas á fin de limitar á dos grandes zonas las tres redes principales de ferrocarriles, colocando bajo una sola dirección la administración y explotación de estas nuevas zonas, dejando á salvo y con independencia la gestión respectiva de cada una de las redes que explota cada una de las Compañías.

Se estudia también la cuestión del personal y las reformas más urgentes que reclaman la situación financiera de estas grandes empresas,

aprovechando las circunstancias favorables en que han entrado los cambios.

En la Revista *P B T*, de Buenos Aires, leemos lo siguiente:

«Mr. A. Whitaker ha inventado un ingenioso aparato muy útil, destinado á realizar automáticamente en los ferrocarriles el cambio de las chapas ó fichas entre los maquinistas y los empleados del servicio de señales.

El tender de la locomotora lleva un agarra-dor que corre hacia afuera y hacia dentro cuando se necesita tomar ó dejar una de esas chapas, y al lado de la vía, hay columnas con distintos brazos, gracias á los cuales la operación se completa.

De esa manera termina la peligrosa práctica de efectuar el cambio á mano y se evita una reducción importante en la marcha, pues el mecanismo puede funcionar con una velocidad de 60 millas por hora.»

Damos las gracias á nuestro colega la *Gazeta dos caminhos de Ferro*, antiguo y acreditado periódico de Portugal, por las frases encomiásticas que nos dedica en su último número recibido, haciendo elogios de nuestros trabajos que ciertamente no merecemos, pero no por eso son menos agradecidos por esta redacción, honrada con la visita de tan ilustrado colega.

Nos han visitado nuestros queridos colegas: *Tierra Baja*, de Alcañiz; *Gaceta Minera de España*, que se publica en Barcelona; *La Unión*, de Jerez de la Frontera; *El Debe y Haber*, de esta corte; *Los Negocios*, de Barcelona; *El Eco*, de Sitges; *La Idea*, de Toledo, y *La Tempestad*, de Segovia.

Agradecemos la visita, y gustosos correspondemos al cambio con que nos honran.

Recomendamos la acreditadísima fábrica de gorras de los señores hijos de Rubio, donde además de economía y esmero, sirven con gran prontitud los pedidos.

Pueden dirigirse al gran establecimiento, Jacometrezo, 50.

Ha quedado abierto al servicio público el apeadero de Calisacas en la línea férrea de Moreda á Granada.

Los últimos datos conocidos de la recaudación de ferrocarriles desde 1.º de Enero, son los siguientes en las líneas que á continuación se expresan:

Líneas.	1905.	1904.
Norte.....	82.724.295.35	84.250.068.12
M. Z. A.	74.762.415.06	75.899.673.36
Andaluces...	16.180.286.23	16.925.749.09
M. C. P.	3.539.000.02	3.683.659.37

Las cifras de la recaudación se refieren para la red del Norte al 6 de Octubre; para la del Mediodía, al 30 de Septiembre; en los Andaluces y en Madrid, Cáceres Portugal, al 7 del corriente.

tarios de los ferrocarriles no podrán ser condonadas sino por el ministro de Fomento, oyendo previamente al Consejo de Estado.

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 Quijano de Llanos.

TITULO IV

DE LAS FALTAS COMETIDAS POR LOS CONCESIONARIOS Ó ARRENDATARIOS DE LOS FERROCARRILES

Art. 12. El concesionario ó arrendatario de la explotación de un ferrocarril que falte á las cláusulas del pliego general de condiciones, ó á las particulares de su concesión, ó á las resoluciones para la ejecución de estas cláusulas en todo lo que se refiere al servicio de la explotación de la línea ó del telégrafo, ó al relativo á la navegación, viabilidad de los caminos de todas clases ó libre paso de las aguas, incurrirá en una multa de 250 á 2.500 pesetas.

Art. 13. Estará además obligado el concesionario ó arrendatario á reparar las faltas ó daños causados en el plazo que se señale; si no lo hiciere, lo verificará por él la Administración, exigiéndole para ello el importe de los gastos, interviniendo los productos de las estaciones.

Art. 14. Los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles responderán al Estado y á los particulares de los daños y perjuicios causados por los administradores, directores y demás empleados en el servicio de explotación del camino y del telégrafo. Si el ferrocarril se explota por cuenta del Estado, estará sujeto á la misma responsabilidad respecto de los particulares. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de la responsabilidad individual en que los directores, administradores, ingenieros ó empleados de cualquier otra clase puedan haber incurrido, y de las facultades discrecionales que en caso de huelgas, subversión del orden y conspiraciones corresponden al Gobierno.

Art. 15. El ministro de Fomento, sin intervenir en el nombramiento de los empleados de las empresas para el servicio de la explotación, podrá exigir de las Compañías la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros y la conservación del orden público.

TITULO V

DE LOS DELITOS Y FALTAS ESPECIALES CONTRA LA SEGURIDAD Y CONSERVACIÓN DE LOS FERROCARRILES

Art. 16. El que voluntariamente destruya ó descomponga la vía de hierro, ponga obstáculos en ella que impidan el libre tránsito ó puedan produ-

BIBLIOGRAFÍA

Hemos recibido de Barcelona, debido a la galantería de su autor D. Joaquín Henrich, un folleto titulado *La Reforma Arancelaria*, en el cual, con gran acopio de datos y estadísticas, combate la que se pretende llevar a cabo, á juzgar por el proyecto que se presentó en las pasadas Cortes y que se intenta reproducir en las actuales.

Aboga el citado folleto por un sano y verdadero proteccionismo que tienda al fomento natural y aptitudes del país, huyendo de exageraciones de escuela, tanto librecambista como exagerada protección á las industrias exóticas.

Recomendamos su lectura á todos los que se dedican á trabajos arancelarios, así como también á los Créditos agrícolas, Cajas de ahorro y formación de capitales, etc., etc., que á todos interesa, dada su profusión de datos y acabado estudio.

Queda á disposición de todos nuestros queridos compañeros, así como todos los demás libros y periódicos de que vamos dando cuenta.

Buzón administrativo.

P. Pemán.—Barcelona.—Recibida su carta é importe, como no se le pueden enviar todos los números que pide, queda usted suscripto hasta Febrero, en vez de Enero, como decía en su carta.

I. del Caño.—Valladolid.—Queda usted suscripto desde Noviembre á Diciembre inclusive. Se le mandó el núm. 6. Esperamos nos dé su opinión sobre nuestro proyecto.

B. Marín.—Mores.—Recibido importe y ya se han tomado las medidas oportunas para dar cumplimiento á su deseo.

Compañeros de Ariza.—Adelante y á unirse. Recibido importe.

M. Arteta.—León.—Recibido su carta y el importe. D. Guardia.—Madrid.—En el próximo número irá su artículo, que nos parece muy bien.

A. Castro.—Madrid.—Mándenos algo sobre ferro-

carriles, pues el asunto que trata, aunque está bien desenvuelto, no encaja.

R. Rodríguez.—Barcelona.—Muy bien; con muchos como usted, mañana implantábamos *Nuestra idea*. Gracias por sus ofrecimientos.

R. Sánchez.—Almansa.—Recibida su carta. Dé usted las gracias en nuestro nombre á todo el personal de esa estación.

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 el importe de las suscripciones nos lo pueden remitir en libranzas de la Prensa ó en sellos de correo de 10 ó 15 céntimos.

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 1.158

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 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.

Representantes del HERALDO DE FERROCARRILES

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

Intervención y Estadística, Norte, D. León Hernández de León y D. Ricardo Díaz Guerra. Reclamaciones, Norte, D. Enrique Gordo y D. Daniel Anguiano.

Oficinas enclavadas en la Estación, Norte, D. Victorio Sacristán.

Oficinas de M. Z. A., D. Emilio Garrigós y D. Emilio Besteiro, en Intervención.

Estación de Atocha, G. V., D. Antonio Castro.

Idem id., P. V., D. Cristóbal Ricote.

Oficinas y Estación de M. C. P., D. Rafael de los Santos (almacenes).

Sección de Oviedo, D. José María Carvajal.

Estación de Valladolid, D. Máximo Rodríguez.

Estaciones de Sevilla, D. Domingo García Tallón.

Sección de Irún, D. Manuel Avila.

Idem de Avila y Segovia, D. Simón Jubera.

Bilbao, D. Benjamín Simó.

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

— 22 —

cir un descarrilamiento, será castigado con la pena de prisión correccional. En el caso de que se verifique descarrilamiento la pena será de presidio.

Art. 17. En los casos de causarse la destrucción ó descomposición en rebelión ó sedición, si no apareciesen los autores del delito, incurrirán en la pena impuesta en el artículo anterior los promovedores y caudillos principales de la sedición ó rebelión.

Art. 18. Lo dispuesto en los dos artículos anteriores se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil y criminal en que puedan incurrir los delincuentes por los delitos de homicidio, heridas y daños de todas clases que puedan resultar y por los de rebelión y sedición.

Art. 19. En la concurrencia de dos ó más penas, los jueces y tribunales impondrán la mayor en su grado máximo.

Art. 20. A los que amenacen con la perpetración de un delito de los comprendidos en los artículos 16 y 17, se les castigará con las penas prescriptas en el art. 507 del Código penal, observando la escala en él establecida, pero imponiendo siempre las penas en el grado máximo y cuando esté señalado el grado máximo la inmediatamente superior en su grado mínimo.

Art. 21. El que por ignorancia, imprudencia, descuido ó falta de cumplimiento á las leyes y reglamentos de la Administración causare en el ferrocarril ó en sus dependencias un mal que ocasione perjuicio á las personas ó á las cosas, será castigado con arreglo al art. 581 del Código penal, como reo de imprudencia temeraria.

Art. 22. Con las mismas penas serán castigados los maquinistas, conductores, guardafrenos, jefes de estación, telegrafistas y demás dependientes encargados del servicio y vigilancia de la vía, que abandonen el puesto durante su servicio respectivo. Mas si resultare algún perjuicio á las personas ó á las cosas, serán castigados con la pena de prisión correccional á prisión menor.

Art. 23. Los que resistan á los empleados de los caminos de hierro en el ejercicio de sus funciones, serán castigados con las penas que el Código penal impone á los que resisten á los agentes de la autoridad.

Art. 24. Los contraventores á las disposiciones comprendidas en los títulos I y II de esta ley, á los reglamentos de la Administración y resoluciones de los gobernadores para policía, seguridad y explotación de los ferrocarriles, serán castigados con una multa de 15 á 150 pesetas, según la gravedad y circunstancias de la transgresión y de su autor. Si con arreglo al Código

— 23 —

penal hubieren incurrido en pena más grave, se les impondrá solamente ésta. En caso de reincidencia la multa será de 30 á 300 pesetas.

Art. 25. Los que no paguen la multa que se les impusiere, sufrirán el apremio personal con arreglo al art. 50 del Código penal.

Art. 26. Sin perjuicio de las penas señaladas en los artículos anteriores, deberán los que hubiesen infringido las disposiciones de esta ley destruir las excavaciones, construcciones y cubiertas, suprimir los depósitos de materias inflamables ó de otro género que hayan hecho, y reparar los daños ocasionados en los ferrocarriles. Los alcaldes señalarán el plazo para hacerlo, después de oír al que representa la Administración del ferrocarril, ó á la Empresa en su caso. Si en el plazo señalado no lo hicieren, la Administración cuidará de ejecutarlos á cuenta del que no hubiere obedecido. En este caso la cobranza de los gastos se hará del mismo modo que la de las contribuciones.

TÍTULO VI

DEL PROCEDIMIENTO

Art. 27. Los que cometan delitos penados en esta ley serán juzgados por la jurisdicción ordinaria, cualquiera que sea su fuero.

Art. 28. Exceptuándose de lo prevenido en el artículo anterior los que sólo hayan incurrido en multa. Para la imposición de éstas se observarán las reglas siguientes:

Primera. El derecho de denunciar es popular.

Segunda. Las denuncias deberán hacerse ante los jueces municipales en cuyos términos se hubiese cometido la transgresión.

Tercera. La substanciación é instancias de estos juicios serán las prescriptas para los de faltas comunes.

Cuarta. Las declaraciones de los encargados de la dirección del camino y de los guardas jurados harán fe, salvo la prueba en contrario.

Quinta. Las penas impuestas en estos juicios se harán cumplir por los jueces municipales.

Art. 29. Las multas á los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles en los casos expresados en el art. 12, sólo podrán imponerse por los gobernadores, después de oír á los interesados, al ingeniero jefe de la división y á la corporación que ejerza la jurisdicción contencioso administrativa. Las multas impuestas por los gobernadores á los concesionarios ó arrendatarios