

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 Mayo de 1906.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

El 1.º de Mayo.

No es nuestro ánimo conmemorar la fiesta que han dado en llamar del trabajo. Opónese á ello la índole de nuestra publicación, ajena á dogmas y sistemas que, las más de las veces, descansan sólo en lo que llamó un ilustre filósofo «la dialéctica de los nombres». Se rinde extremado culto á los adjetivos, atribuyéndoles bondad que reside sólo en los hechos y esencia de las cosas, debiendo juzgar sólo á las personas por sus actos, llámense como se llamen y vengan de donde vinieren. ¿Quiere decir esto que no estamos conformes con las reformas, conquistas y soluciones que presente el credo socialista? De ninguna manera. Como ocurre en toda obra humana, hay errores y bondades que deben desecharse ó admitirse sin que el marchamo de socialismo las dé patente de razón para unos ó de sinrazón para otros.

Conocía yo un socialista que acudía á los mitins, prodigaba los periódicos de su partido, figuraba en sus elecciones, y no pude conseguir contribuyera su bolsillo á aumentar el patrimonio de los huérfanos y viudas en asociaciones mutuas ú obras de tal carácter, sin perjuicio de cobrar buenos honorarios por los servicios de su profesión, de pingües ganancias, coincidiendo en esto con el que, llamándose conservador de religiosas ideas, cerraba su bolsa para toda obra común, mirando sólo el medio de aumentar su capital.

Ambos merecen el mismo concepto, imputándonos poco los nombres, aunque traten de ocultar el blanco á las iras populares detrás de los epítetos, que si no son para traducir en hechos las ideas que representan, no son nada. Por eso estamos más conformes con aquel pensamiento, menos abstracto, pero más concreto, de un batallador hombre público, que decía que en los momentos actuales «la sociedad tendrá que dividirse en dos bandos: en hombres honrados y en los que no lo son».

Preámbulos aparte, y concretándonos al epígrafe que encabeza estas líneas, hemos de decir que comenzó esta fiesta hace diez y siete años, instituida por el Comité Internacional, de París, y hubo Estado que movilizó todo su ejército, llegando algunas poblaciones españolas hasta el extremo de montar retenes en puntos estratégicos, esperando la gran jornada que no se vislumbró por ninguna parte.

Desde entonces poco ha cambiado la situación del trabajador y el obrero, que en nutridas manifestaciones recorren las ciudades pidiendo pan y trabajo, reduciéndose hoy aquella fecha á la tranquila expansión en un día de asueto de los obreros y sus familias, que llenan las praderas y merenderos en busca de solaz y esparcimiento, gracias á la recomendación del jefe del Gobierno y de alguno que otro prohombre, que, en virtud de la dialéctica de que antes hablamos, se cubren con el mote de socialistas, ayudados eficazmente por el régimen en que vivimos, que supo limar las uñas de la temida fiera, ofreciéndole ambiente para su expansión en los comicios y consejos, á manera de válvulas que regularan la fuerza intensiva de la máquina, moderada por la concesión de derechos y libertades prisioneras de la tiranía del bolsillo, ya que resultan un mito aquellas, siendo dependientes de éste, que no nos permite el primer derecho: el de la vida. Por eso nosotros, aceptando aquella parte del socialismo que se refiere á la acción económica, buscando en este punto nuestra fuerza colectiva, somos partidarios de la constitución de Cajas de previsión, ahorros, seguros, viviendas económicas, préstamos, retiros, etc., etcétera, para más adelante constituir capitales y fomentar industrias, luchando con armas iguales en lugar de hacerlo con teorías y dis-

curios (si nos lo permite nuestra dependencia económica, que hasta para eso se necesita independencia), y derechos escritos encaminados á querer establecer un régimen de gobierno utópico, mientras nos falta el pan de cada día, por el que tenemos que sucumbir á las primeras de cambio que nos amenacen con su total supresión.

Y no se diga que no podemos igualar nuestras armas en el terreno económico con las del capital, pues eso no es cierto; díganlo las grandes industrias, sobre todo en Bélgica, cuyos capitalistas y trabajadores, patronos y obreros, son la misma Sociedad creada por los mismos. Sin perjuicio de que estuvieran á nuestro lado algún capital de altruistas ideas ó algún apoyo económico de los poderes (por conveniencia ó de grado), somos el proletariado en bastante más número, para que, por pequeño esfuerzo individual que se hiciera, podríamos sacudir

El impuesto de Utilidades.

Vamos á dar comienzo á la campaña que hemos de llevar á cabo para la modificación del impuesto de Utilidades, y decimos la modificación, porque sería cándido hablar de la supresión del anómalo tributo con que se nos viene gravando desde hace bastante tiempo.

Cuando visitamos al Sr. Echegaray, éste nos hizo promesas y nos propuso medidas que no dimos á conocer, fieles á nuestra palabra empeñada con el ministro, de no hacer públicos los acuerdos tomados en aquella entrevista. Pero el Sr. Echegaray volvió á repetir por lo visto las mismas promesas á otros compañeros que en representación de la Asociación fueron á solicitar igual concesión, y una vez que estas promesas se han hecho públicas, entendemos que estamos exentos de todo compromiso y

DISCIPLINA

Generalmente se tiene formado un concepto equivocado de lo que es disciplina, y se da lugar con ello á incurrir en faltas que pudieran calificarse de graves, si se cometiesen en circunstancias especiales, y que serían graves seguramente, si no fuese porque al cometerlas se favorecen ó atienden indicaciones, ruegos ó deseos de los que, ocupando un cargo más elevado que el nuestro, están en el deber de conservar esta disciplina vulnerada en ocasiones, amparándose en el respeto que se debe á toda orden superior.

Verdadero disciplinado es el que se ajusta en un todo al conjunto de leyes y disposiciones establecidas para el buen orden de una colectividad, sea ésta de una ú otra clase, pertenezca á una ú otra institución.

Pero ciertamente resulta que no es disciplinado el que tal hace y si el que cumple las disposiciones particulares y verbales del inmediato superior, aun cuando estas disposiciones estén en abierta contradicción con las que, dimanando de más altas esferas, están determinadas en los diferentes reglamentos aprobados y puestos en vigor para la marcha regular de los múltiples y variados asuntos que se presentan en los diferentes ramos que abarca la explotación de un ferrocarril cualquiera.

Todos, absolutamente todos los reglamentos, todas las leyes de régimen interior de una Empresa férrea en los que se determinan los deberes y derechos son aprobados por una sola persona que al frente de la Compañía toma el nombre de director. Las demás disposiciones que parten de los servicios centrales ó de personas que por su categoría estén autorizadas para ello, tienden únicamente á aclarar alguna de las disposiciones que por no haber sido debidamente comprendida así lo requiera, ó á recordar aquellas que por la poca frecuencia con que se aplican han sido olvidadas.

Se infiere de lo dicho que todos, desde el que dicta las disposiciones ó leyes hasta el último de los subordinados, tienen obligaciones que cumplir y derechos que exigir: el que dicta las disposiciones está en el derecho de hacerlas cumplir á toda la escala de subordinados que le siguen y en la obligación de respetar aquellos derechos que al hacer los reglamentos concedió á cada escala de sus empleados; y cada una de las clases en que se subdivide el diferente personal que constituye una Empresa, está en el ineludible deber de acatar, respetar y cumplir las disposiciones, leyes ó reglamentos dictadas; pero no dejan de estar por eso en el derecho de exigir el cumplimiento de los que les han sido concedidos.

Existen, pues, como no tenía más remedio que existir, deberes y derechos para los de arriba y para los de abajo, medio de regular, no una Empresa particular, sino la sociedad humana, que hoy por hoy, todo lo tiene reglamentado; pero se hace preciso que para que la regularidad subsista, respetemos todos los derechos de los demás, y de esta forma cumpliremos todos nuestros deberes.

¿Existe el mutuo respeto de derechos?

Podría desde luego afirmarse que no. Claro está que al hacerse una afirmación de esta índole se hace en términos generales, prescindiendo de los particulares casos que necesariamente tenemos que separarlos por tratarse de excepciones.

Porque ocurre que si tenemos algún grado de superioridad con relación á persona determinada, no reconocemos á ésta derecho alguno, y, no usando sino abusando de tal superioridad, absorbemos estos derechos del inferior, dejando únicamente hacer uso de ellos ó cuando nos place ó cuando nos conviene. De este modo incurrimos en una notoria falta de subordinación, demostramos estar poseídos de un



relativamente nuestra dependencia del capital avaro para moderarle y armonizar el capital dinero con el capital trabajo, ya que sin esta armonía es imposible la marcha progresiva. A la huelga de los trabajadores puede seguir, y se ha iniciado ya, la huelga del capital, yendo á refugiarse en la Deuda pública, privando de trabajo á miles de obreros, como lo acredita el enorme descenso del capital industrial y riqueza rústica, que mira con recelo al capital trabajo, declarándose la guerra, causa de la ruina y miseria de los pueblos que, divididos en átomos, convierten en estéril polvo é infecundas moléculas lo que debía ser sólido edificio, si cual, lo que representa nuestro grabado, diéranse la mano el capital y el trabajo, que riñen como los hermanos, por la necesidad de estar juntos, sin que haya fuerza humana que los separe sin que perezca la Sociedad.

quedamos en completa libertad para dar cuenta amplia de aquellas ofertas.

Nos ofrecía como única concesión la formación de una tabla reguladora, siempre que no alteráramos la cifra total que arroja el impuesto por Utilidades. De modo, que de llevar á la práctica esta medida hubiera tenido que ser en evidente perjuicio de unos y sin ventaja visible para otros. Es claro que algo hubiéramos podido hacer, porque de hallarnos conformes, hubiéramos presentado al ministro de Hacienda la tabla reguladora mencionada, y de golpe y porrazo os hubierais encontrado con una nueva forma que, como dejamos dicho, no hubiera beneficiado á nadie. Esta ha sido la causa que ha motivado el no llevar á la práctica aquella concesión, y esta determinación seguramente todos la encontrarán oportuna.

Para los próximos presupuestos es necesario que figure la modificación de aquel absurdo impuesto, y á ello nos dedicaremos con preferente atención.

gran espíritu de indisciplina, puesto que al no respetar los derechos que el que siendo superior á nosotros concedió al inferior nuestro, dejamos de acatar las disposiciones escritas, y no puede llamarse disciplinado quien no se ajusta en un todo á las disposiciones establecidas por la persona única autorizada para ello, so pena de que queramos en ferrocarriles variar la significación propia de la palabra disciplina.

He aquí, pues, como la indisciplina no se engendra en las bajas esferas solamente; podríamos decir que cada clase de empleado lleva dentro de sí el espíritu de insubordinación nacido de lo mixtificado que se halla el verdadero concepto de disciplina.

Y he aquí asimismo cómo, por interpretar torcidamente en un gran número de casos la verdadera disciplina, hacemos que se juzgue de insubordinación actos ó hechos que tendrían precisamente á afianzarla, haciendo que por el superior se respetasen los derechos que al inferior concedió quien ejercía mayor grado de superioridad.

Indispensable es que la disciplina y la subordinación exista para conseguir la marcha regular y progresiva de las Empresas; pero es tan indispensable que esta subordinación y disciplina sea bien entendida.

¿Cómo es bien entendida? Cumpliendo los deberes y no dejándose usurpar ningún derecho, por insignificante que éste sea.

ATENZA.

SOBRE LO MISMO

La suscripción para los huérfanos del difunto jefe de Legorreta por un lado, la necesidad en que nos hallábamos de organizar la administración por otro, á más del impropio trabajo que pesa sobre nosotros, ha hecho que no volviéramos á ocuparnos de la supresión del impuesto del Tesoro en la forma que hoy se cobra por autorizaciones y billetes de favor.

Un poco más tranquilos, podemos hoy ocuparnos de tan importante asunto, con tanta más razón cuanto que nos consta que una Compañía tiene sobre el tapete esta concesión y trata de llevarla á la práctica en breve plazo. De tanta justicia y de tan poco ó ningún sacrificio para las empresas es esta implantación, que no nos cabe duda alguna de ser un hecho. En efecto; aquí donde todas las clases sociales obtienen rebajas importantes no puede ser más injusto sino que nosotros tengamos que abonar más que aquéllos en nuestros viajes.

La ley, en su art. 4.º, dice textualmente:

«El impuesto de transportes se cobrará en la parte á que se refiere el núm. 1.º del precedente artículo con sujeción á las tarifas adjuntas á la presente ley, y en lo relativo al núm. 2.º se ajustará á las siguientes cuotas:

20 por 100 del precio de los billetes ó de los asientos de los viajeros en cualquier medio de locomoción terrestre ó fluvial, debiendo 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.»

No puede estar más claro; estamos en un todo dentro de la ley y tenemos perfecto derecho á abonar solamente el 10 por 100 del precio del billete que utilizemos, puesto que estos billetes tienen una reducción de un 25 por 100 de los precios ordinarios de tarifa.

Lo único que hace falta es que presenten las Empresas á la aprobación del Gobierno una tarifa en la que conste el precio reducido del billete, el importe del impuesto y la suma de ambos conceptos.

Presentada esta tarifa al Ministerio del ramo, éste la aprobará, como ha aprobado la de cómicos, toreros, congresistas, peregrinos, jornaleros, segadores y tantas otras; y esto á las Compañías no sólo no les ha supuesto pérdida en sus intereses, bien al contrario, puesto que la unificación de bases que hemos confeccionado les ofrecen mayores ventajas que las hoy existentes.

El Gobierno no puede oponerse: primero, porque marchamos de acuerdo con la ley, y segundo, porque no puede ser más lógico, como hemos dicho antes, que si todas las clases sociales obtienen rebajas que las benefician grandemente, nada más justo que tengamos nosotros una, máxime cuanto que las Empresas hacen la concesión, como hasta ahora viene sucediendo.

Ahora bien; alguna Compañía opina que para la implantación de esta tarifa es necesario que todas vayan de común acuerdo. No hemos de negar que esto sería muy conveniente, pero creemos que no es de absoluta necesidad, puesto que así como hoy algunas empresas no están en el concierto de cambio de autorizaciones, asimismo mañana podría haber unas que estuvieran incluidas en la tarifa y otras que continuaran en la forma que está hoy, por más que creemos no habrá Compañía que se niegue á una medida que, como ésta, beneficiaría tanto al personal, sin perjuicio alguno para sus intereses, demostrando de esta forma que estaban compenetradas con su personal y atendiendo sus peticiones.

P.

En los ferrocarriles andaluces.

Según noticias que hemos recibido, en la estación de Málaga fué agredido el señor inspector principal de aquella sección por un guardafreno, con residencia en el citado punto. Dicho señor inspector recibió dos disparos de revólver que pusieron en peligro su vida. Hasta aquí las noticias que nos transmiten. Protestamos de la forma brutal usada por aquel guardafreno, pero protestamos solemnemente contra las arbitrariedades y los abusos que á diario viene cometiendo aquella Compañía, causantes de hechos de esta naturaleza que tanto dañan la disciplina y tan poco favor hacen á la clase en general. Pero concretándonos al hecho, el guardafreno está en la cárcel y la Compañía dictando circulares atentatorias á los más sagrados deberes. Forma esta Compañía una excepción entre todas las Empresas, y no sabemos qué leyes ni qué artículos le dan derechos á ese abuso y desconsideración que tiene, no ya con el personal, sino con el público.

A diario, sin que nadie ponga coto á las demasías que vienen cometiendo, estamos recibiendo quejas del personal de aquella Compañía que no puede sufrir tanto atropello y tanta desconsideración.

El atropello que dejamos señalado es una prueba evidente de lo que decimos; es una consecuencia hasta cierto punto natural; es el agua que, al no poderse contener dentro de sus límites, sale de madre en forma impetuosa y revolucionaria.

Somos enemigos de estos procedimientos de fuerza, enemigos también de que el trabajo quiera absorber al capital, pero no le estará de más saber al director de aquella Compañía que gracias al trabajo ejerce aquel cargo, desde el cual debería velar más por los desvalidos de la suerte que allí prestan su vida y salud en defensa del capital.

NOTICIAS VARIAS

En Marzo, la Renta de Tabacos dió un producto de 15.958.673,56 pesetas, en baja de 93.406,75 respecto de 1905, y la del Timbre 6.281.941,41 pesetas, con aumento de 271.216,71 sobre la de igual mes del año anterior.

Los datos del primer trimestre arrojan estos resultados provisionales: productos de Tabacos, 48.448.739,94 pesetas, con aumento de pesetas 282.960,08; Timbre, 17.134.994,20 pesetas en baja de 127.180,22, todo en relación con la recaudación del primer trimestre de 1905.

Recomendamos á nuestros compañeros la gran fábrica de gorras de los hijos de Rubio, Jacometrezo, 50. La economía y esmero que en ella encontrarán será buena prueba de nuestra recomendación, además de que se sirven los pedidos con gran prontitud, condiciones todas que ha demostrado esta casa en su larga vida.

Se encuentran muy adelantadas las gestiones para la construcción de un ferrocarril de Aguilas á Cuevas, pasando por Almagrera.

En nuestro estimado colega *El Criterio*, de Cádiz, leemos lo siguiente, que demuestra las simpatías con que cuenta la Compañía de Andaluces:

«Ya hacía falta que la Compañía de ferrocarriles compusiera el trozo de vía que enlaza á Cádiz con San Fernando; vía cuyos rieles pudieran ser de plata; tanta ha sido la ganancia que le ha producido á la Sociedad explotadora.

«Ya la ferrocarrilera compone su vía, no para que el pueblo deje de romperse la crisma, sino para que pueda aumentarse la circulación de trenes, lo cual no hubiera podido ser de seguir el trayecto en el deplorable estado en que se hallaba. Esta mejora es un favor que debe el público á la Sociedad de tranvías eléctricos; porque, si al simpático, aunque nada atento, señor alcalde de San Fernando, no se le ocurre formar esta Compañía y hacerle la

competencia á la de ferrocarriles, probablemente hubiéramos seguido zarandeados los viajeros en los vagones del tren y expuestos á rompernos cualquier cosa el día menos pensado.

«Ya la ferrocarrilera compone su vía. ¡Mentira parece! Y ¡qué falta hacía ya el remiendo!» Sin comentarios.

Don Antonio Barberá, vecino de La Encina, acaba de obtener patente de invención por un aparato titulado «Vagón alarma», que, aplicado á la conducción de mercancías, hace innecesario el precinto y asegura el transporte y llegada de las mismas á su destino, sin riesgo de que pueda ser robado del carruaje objeto alguno.

El aparato inventado por el Sr. Barberá requiere que el vagón á que se aplique tenga tres puertas en los lados, en vez de las dos que llevan los carruajes ordinarios; y para introducir ó sacar del coche cualquier objeto, es indispensable abrir dichas tres puertas.

Cuando se pretende abrir furtivamente la puerta segunda, se produce una clase de alarma, y al intentar abrir la tercera, el vagón se convierte en una especie de fortaleza artillada, resultando de tales alarmas que los empleados del tren habrán de aperebirse de que se está realizando un robo en el vagón.

Las operaciones de abrir y cerrar el vagón alarma no requieren más tiempo de un minuto.

Las pruebas practicadas han dado un resultado completamente satisfactorio.

La Sociedad anónima del ferrocarril de Villacañas á Quintanar de la Orden trata de construir y explotar la mencionada línea férrea. Este ferrocarril arranca de Villacañas, punto de empalme con los ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, y pasará por Puebla de Don Fadrique y Puebla de Almoradiel, terminando en Quintanar de la Orden.

El 22 del pasado ha subido al cielo, á los trece meses de edad, la niña María de la Encarnación Cámara Gorostiaga.

A sus padres, D. Rufino y doña Encarnación, y demás familia, les deseamos resignación, y sepan que de todo corazón nos asociamos á su profundo sentimiento.

Nuestro estimado amigo D. Antonio Messeguer, interventor en ruta de la Compañía del Norte y corresponsal nuestro en la Sección de Navarra, ha tenido la desgracia de herirse en un acto de su peligroso servicio.

Excusado es decir que lo lamentamos infinito y que de todas veras deseamos su pronta mejoría.

Se están confeccionando las tarifas que han de regir con motivo de la romería de San Isidro y boda del Rey. Se establecen varias combinaciones, siendo los precios los mismos que se establecieron cuando la Jura.

Se asegura que en la Compañía del Norte y con motivo de la boda de Don Alfonso XIII, se abonarán las primas al personal á últimos de Mayo actual. El tipo que ha de servir base, será el 20 por 100.

Ingresos de ferrocarriles.—La recaudación obtenida desde 1.º de Enero, es la siguiente en las líneas que se expresan á continuación:

LINEAS	Kilómetros	1906	1905
Norte.....	3.681	28.492.939,12	28.092.144,97
Medio día.....	3.650	27.214.000,89	25.748.715,37
Andaluces.....	1.085	5.243.985,01	5.382.706,39
Madrid-Cáceres-P... ..	429	1.082.481,62	1.045.517,98
Oeste.....	348	853.454,84	752.592,15

Los ingresos en la red del Norte, se refieren á la fecha del 7 de Abril, y en las demás líneas al 8 del corriente.

DE VALLADOLID

El día 8 del actual, una Comisión de la Junta directiva del Centro Obrero Ferroviario, visitó en sus domicilios al ingeniero de estos talleres principales Sr. Bijou; inspector principal del pequeño material, Sr. Tarascón; jefes de sección de vía y obras y material fijo, señores Cartier y Durand; jefe de depósito principal, señor Corie; inspector de la explotación, Sr. Careaga; agentes comerciales del Norte y M. Z. y A., señores Alonso y Albelda; jefes de sección é inspectores del movimiento de M. Z. y A., señores Cartier y Galvis, y jefe de oficina del pequeño material, D. Félix del Río, con objeto de hacerles entrega de los títulos de socios protectores por su adhesión al mismo, y por el apoyo que pudieran prestarle con su valioso concurso.

No les ha sido posible hacer la entrega del

designado para el jefe de servicio de los almancen generales, D. Gregorio Gómez, por encontrarse ausente de ésta en asuntos del servicio, ni tampoco los correspondientes á los jefes de ambos talleres (coches y máquinas), señores Alcaraz y Philipin, por falta material de tiempo, pero lo harán á la mayor brevedad, y tan pronto como regrese el Sr. Gómez lo efectuarán también.

La Comisión ha quedado altamente satisfecha del excelente recibimiento que dichos señores la han dispensado, prometiéndola todos, sin distinción, contribuir al engrandecimiento de este Centro, que cuenta actualmente con 450 asociados, y en sus academias se están educando 40 alumnos hijos de éstos.

En nombre de la Junta directiva del expresado Centro, damos las más expresivas gracias á todos por sus generosos ofrecimientos en bien de la clase á que todos pertenecemos, y que hasta ahora ha vivido en el rincón del olvido.—*El Corresponsal.*

PASAR EL TIEMPO

Infinitas veces he oído decir á muchos compañeros que no hace nada el HERALDO DE FERROCARRILES, y me ha extrañado esta exclamación, tanto más cuanto que los individuos que esto dicen no se han quejado de que nada se haya hecho en cincuenta años de vida ferroviaria, y lo extraño y más extraño aún es que digan que nada hace este periódico, cuanto que antes que él han existido otras mil empresas parecidas que, á juzgar por las pruebas, nada han hecho tampoco, y es que lo que viene sucediendo con el personal de ferrocarriles no deja de tener gracia.

Nos parecemos á los compradores excesivamente gangueros, que queremos comercios donde sea un hecho aquello de *bueno, bonito y barato*. Dice un compañero nuestro, jefe de estación de la Compañía de Madrid, Cáceres y Portugal, en una carta, entre otras cosas, lo siguiente:

«Me parecen muy hermosas las ideas que en su número 18 expone, pero de tan difícil realización, que las creo como un cuento de *Las mil y una noches*, y digo esto, porque todo el que sirve en ferrocarriles, poco ó mucho, conoce al personal.

«Si lo que expone ese periódico nos lo dieran hecho, sin costarnos más trabajo que estampar nuestra opinión en un papel y enviarlo, habría opinión que por sólo ese trabajo quedaría oculta.

«Somos muy indolentes, no hacemos nada ni haremos; ya ve usted un ejemplo bien palmario: ¿Qué trabajo nos cuesta unirnos? Ninguno. ¿Qué sacrificios? Ninguno. ¿Qué dinero? Ninguno. Pues no nos unimos.»

No deja de tener razón nuestro estimado compañero, si bien es muy triste que tengamos todos que ser medidos por el mismo rasero.

Queremos la supresión del impuesto de Utilidades ó, por lo menos, su modificación; ansiamos de todas veras el escalafón, que ha de ser la base de formación del Cuerpo de ferrocarriles; deseamos, en una palabra, tener derechos, pero queremos conquistarlos sin la menor molestia y sin el más pequeño sacrificio, sin que nada nos cueste, y no nos proporcione molestia alguna, y después decimos que los que tomaron á su cargo tal ó cual empresa, nada hacen, como si bastara por sí solo nuestro trabajo y nuestro deseo para obtener las mejoras de clase que anhelamos.

«Mucho te quiero, perrito; pero pan poquito»; mucho y muy mucho queremos, grandes cosas deseamos; pero si es necesario molestias, sacrificios é incomodidades, entonces ya se hará ello solo.

Ha sido costumbre añeja en nosotros dejar solos á los que toman sobre sí esta misión; los abandonamos, no les prestamos concurso alguno, y luego decimos que nada hacen.

Seamos lógicos, lo hemos dicho en estas columnas más de una vez: los que llevamos el peso de la cruz, no podemos ser otra cosa que el fogonero, que tiene encendido el fuego en el hogar de la máquina que ha de hacer andar el tren, esperando sólo el combustible para conseguirlo, de cuya importancia dependerá nuestra unión.

Constancia, unión y adelante, que no podemos hacer más que garantizar el éxito si nos prestan todos su ayuda y concurso, dentro cada cual de los medios de que dispone.

Seamos constantes, que no debemos ser impacientes los que hemos pasado cincuenta años sin ocuparnos ni acordarnos de que tantas mejoras nos hacían falta.

Liquidación de la suscripción á favor de los hijos del difunto jefe de Estación de Legorreta.

Importe total de la suma recaudada.....	1.631.65
Cantidad entregada el 18 de Abril del corriente año á la comisión nombrada por este periódico.....	1.243.85
Recaudado desde 18 de Abril y entregado al presidente de la comisión el día 1.º de Mayo actual.....	387.80
	1.631.65
Madrid 1.º de Mayo de 1906.	
El director, Mariano P. Peinado.	El presidente de la Comisión, Carlos Dubois.

El recibí de la Alcaldía de Tolosa obra en nuestro poder por aporto oficio que nos ha dirigido.

Obsequio á nuestros lectores.

Dentro de pocos días podremos ofrecer, como obsequio á nuestros lectores, por virtud de un convenio que hemos celebrado con la importante casa editorial de Barcelona, Sucesores de Manuel Soler, la adhesión gratuita al concurso de la **BOLSA-REGALO** organizado por dicha casa con opción á espléndidos y valiosos regalos.

NUESTRO FOLLETIN

En el número próximo terminaremos de publicar la ley de Ferrocarriles, y con este motivo hemos de hacer unas observaciones para tranquilidad de aquellos compañeros nuestros que les falta alguno de los folletines de tan importante obra.

Hemos de empezar por decir que obedeciendo los deseos de nuestros representantes y de la mayoría de los adheridos y por medio de un convenio que hemos establecido con la casa Marzo, podremos encuadernar á un precio sumamente económico cuantos ejemplares de la obra se nos envíen. A este fin, y con objeto de que no se les ocasione molestia alguna, estarán autorizados nuestros representantes para hacerse cargo de los ejemplares que les entreguen acompañando el importe, debiendo advertir que para tener derecho á la rebaja será necesario acompañar el cupón que irá en el próximo número.

Todos los que le falten folletines los podrán adquirir por el precio de cinco céntimos cada uno, haciendo los pedidos después del número de 15 del actual.

Deseando demostrar por todos los medios posibles nuestro deseo de que los adheridos se vayan haciendo con una biblioteca que les sea útil sin que les suponga el gasto que necesariamente tendrían que hacer para poseerla, empezaremos á publicar dos libros á la vez:

Ley de accidentes del trabajo.

Y LA

Instrucción general núm. 2.

de la Compañía del Norte. Como verán nuestros compañeros, son dos obras las que hemos de publicar á un mismo tiempo y esto obedece á que de esta forma aquellos de nuestros suscriptores que no son de la Compañía del Norte, se vayan haciendo con la Ley de Accidentes del Trabajo y este mismo procedimiento seguiremos cuando publiquemos las instrucciones de otras Compañías.

La importancia que para todos tienen las obras citadas nos asegura una gran acogida por parte de nuestros compañeros, á los que damos las gracias por la ayuda que nos vienen prestando y la que nos es necesaria para continuar con éxito. La realización de nuestra obra que con un impropio trabajo y paso á paso vamos obteniendo, es la mejor prueba que podemos presentar á los que nos censuran y envidian por la sola razón de que se nos ocurrió hacer lo que ellos radicales y valientes no se atrevieron á llevar á la práctica.

PUBLICACIONES

Hemos recibido el extraordinario del periódico *La Tempestad*, de Segovia, dedicado á conmemorar el aniversario de la muerte de los defensores de las comunidades castellanas, cuya gloriosa jornada tuvo fin en los campos de Villalar.

Con gran alteza de miras trata aquel periódico de levantar un monumento que perpetúe la memoria de los que fueron heroicos defensores de las libertades de Castilla y espejo de la lealtad y valor, publicando en su primera plana un hermoso grabado del conocido cuadro de Gisbert.

Agradecemos la atención, sintiendo que la índole de nuestro periódico no nos permita ayudarle en una obra tan patriótica que lleva nuestras simpatías.

**

Hemos recibido el número 215 de *La Agricultura Española*, importante revista que publica en Valencia el Dr. Aliño. Las interesantes materias que trata se pueden ver en el siguiente sumario:

Multiplicación intensiva de la patata.—Nabo. Elaboración de vinos especiales.—Silos para granos.—Cava y poda de los olivos.—Conservación de los aceites.—Sección de Consultas. Noticias.—Publicaciones recibidas.

OBRA ÚTIL

La casa Penella y Bosch, de Barcelona, tiene á punto de ultimar un libro utilísimo para los maquinistas y fogoneros de ferrocarriles. *Programa General de Exámenes*, ajustado al texto de

La Máquina Locomotora

traducción del ilustrado maquinista D. Luis Zurdo Olivares, obra cuyo éxito, al circular por España y América, se proclama con decir que está á punto de agotarse la primera edición.

El *Programa*, originado en la Real orden que declaró á aquélla de utilidad general, adoptándolo á sus bibliotecas la Diputación y Ayuntamiento de Barcelona, y Ministerio de Instrucción pública, será un buen complemento de aquella notable producción de Mr. Sauvage, eminente ingeniero francés, y un guía fácil para maquinistas, fogoneros y aspirantes, en el estudio de materia tan trascendental relacionada con la seguridad pública en vías férreas.

Oportunamente daremos cuenta á nuestros lectores del sumario de esta publicación del infatigable maquinista.

CONFERENCIA

El día 6 del actual celebrará este periódico, en el Centro obrero ferroviario de Valladolid, la conferencia que anunciábamos en el último número, y que no ha sido posible llevar á cabo en la segunda quincena de Abril pasado. Por la presente, y con la aquiescencia de la Junta directiva de aquel Centro, invitamos á cuantos quieran asistir á aquel acto, que ha de revestir caracteres de gran solemnidad.

El tema que ha de desarrollarse en aquella conferencia es el siguiente: «La unión es la creación, no la destrucción».

Movimiento de personal.

D. Eduardo Riu, de Barcelona á Valencia, de guardafreno.

D. Manuel Carrero, de Barcelona á Mollet, de factor.

D. Francisco Varea, de Barcelona á Las Franquezas, de factor.

D. José Chelón, de Barcelona á Vich, de factor.

D. José Lacambra, de Barcelona á Valencia, de guardafreno.

D. Félix Jiménez, jefe de noche en Sevilla, ascendido á subinspector.

Ramón Martínez, de Sevilla á Espeluy.

Jenaro Fernández, de León á Astorga, en calidad de factor principal contable.

El factor del Norte en Trubia, á Monforte como factor en combinado.

D. Daniel Lobera, trasladado de Veriña á Campomanes, como factor autorizado.

D. Pedro Herrero, de Pola de Lena á León, como factor.

LA VERDAD

Desde que el mundo es mundo viene trabajando la Humanidad para desfigurar en cuanto puede á la madre de la Virtud, la más hermosa de cuantas hay entre las divinidades alegóricas, la mujer modesta, vestida con sencillez, con un libro abierto en una mano y una palma en la otra, á la Verdad.

Este continuo batallar no reconoce otra causa, ni obedece á otra razón que al deseo de

— 72 —

didas que á su juicio sea conveniente adoptar para evitar estos atentados.

24. Cuando fuera de temer en alguna línea acontecimiento de este género, además de proponer á la Superioridad las medidas conducentes, según los casos, reclamarán de las autoridades correspondientes que los trenes sean escoltados por fuerzas del Ejército ó de la Guardia civil, y que se vigilen convenientemente puntos determinados de la vía, haciendo á las Compañías las debidas observaciones para asegurar la circulación de los trenes.

25. Cuando por cualquier circunstancia haya afluencia extraordinaria y prevista de viajeros en una línea ó deban tener lugar transportes considerables de tropas, examinarán con anticipación si las Compañías han adoptado las disposiciones necesarias para verificarlos con toda regularidad, haciendo, en caso contrario, las observaciones convenientes al objeto, y vigilarán por sí mismos ó por medio de sus subalternos dichos transportes, para que, tanto por el personal de las Compañías, como por los viajeros y fuerza armada, se cumplan rigurosamente las disposiciones adoptadas y se evite toda causa de confusión y de irregularidad en la marcha de los trenes.

26. Presentarán anualmente á la Dirección general de Obras públicas una Memoria razonada, en la que hagan constar para cada línea todos los datos relativos á la explotación comercial y modo de efectuarla, á los ingresos y gastos, informando sobre los particulares de importancia y proponiendo las modificaciones que convenga introducir en los reglamentos respectivos, así como cuantas medidas sea necesario adoptar para el mejor servicio.

Segunda. Los ingenieros, segundos jefes de las divisiones, auxiliarán á los primeros en el ejercicio del cargo, desempeñando por delegación los servicios, lo mismo del orden técnico que del administrativo, que les confíen, y substituyéndolos, cuando aquéllos así lo dispongan, ya en las visitas á las líneas, ya al frente de la oficina en sus ausencias.

Tercera. Los ingenieros de caminos, canales y puertos de las divisiones se encargarán, dentro de sus demarcaciones respectivas y bajo las inmediatas órdenes del ingeniero jefe ó del segundo por delegación de aquél de lo siguiente:

1.º Vigilarán por sí y por medio de los subalternos á sus órdenes de que se cumplan por los empleados de las Compañías y por el público los preceptos á que se refieren los números 2.º, 3.º y 4.º de la regla 1.ª

2.º Cuando, por algún empleado de la Compañía, se faltara á lo prevenido en los artículos citados anteriormente, darán conocimiento inmediatamente al ingeniero jefe, proponiéndole lo que á su juicio proceda.

— 69 —

1.º Vigilarán por sí y por medio de sus subalternos el exacto cumplimiento de las leyes, reglamentos y disposiciones generales referentes á la policía de los ferrocarriles en la parte administrativa y á su explotación comercial, cuidando muy preferentemente de que se observen en todo aquello que les compete, según lo dispuesto en el art. 1.º del presente reglamento, las prescripciones de los títulos IV y V de la ley de 23 de Noviembre de 1877, sobre policía de los ferrocarriles, y de los capítulos III, VII, VIII, IX y X, del reglamento de 8 de Septiembre de 1878 para la ejecución de dicha ley, así como todas las medidas especiales que para la seguridad de las líneas, en caso de alteración del orden público, crea conveniente dictar el Gobierno.

2.º Cuidarán de que, por los empleados de las Compañías afectos á la explotación comercial, se dé cabal cumplimiento á todas las mencionadas disposiciones; de que haya el personal de esta clase necesario y reúna las condiciones que exige el buen desempeño del servicio que le está encomendado; de que guarde las debidas atenciones con el público, y de que, en casos de perturbación de la tranquilidad pública, se cumplan estrictamente cuantas medidas crea conveniente adoptar el Gobierno respecto al servicio á que está afecto en las diferentes líneas.

3.º Cuidarán que sólo se haga uso del telégrafo de las Compañías para los partes del servicio, los transmitidos por el Ministerio de Fomento y la inspección del Gobierno, fuera de los casos autorizados por la superioridad. Cuidarán asimismo que sólo se conduzca por los trenes la correspondencia oficial de las Compañías y de la inspección del Gobierno.

4.º Propondrán al Gobierno la separación de los empleados de las Compañías que cometieran cualquier falta grave contra lo prevenido en los tres artículos anteriores, ó que por su proceder juzguen peligrosa su permanencia en el servicio, en cuyo caso podrán suspenderles de empleo, si así lo juzgan oportuno, sin perjuicio de dar conocimiento á las autoridades correspondientes, cuando las circunstancias lo exijan, para que procedan á lo que haya lugar.

5.º Pondrán inmediatamente en conocimiento de la Dirección general de Obras públicas los sucesos é incidentes de importancia que ocurran en las líneas, proponiendo en los casos que les concierne las medidas que deben adoptarse, y obrando por sí y bajo su responsabilidad cuando las circunstancias lo exijan, pero debiendo dar parte á la Superioridad de las disposiciones que adopten, siempre que su gravedad así lo requiera.

evitar los deplorables y desastrosos efectos que la verdad desnuda produce en el ánimo de quien la escucha, encerrando tan continuo esfuerzo la destrucción de los efectos que en la época presente se producen por la adulteración de esta hermosa cualidad, tan rebatida y tan furiosamente condenada.

Si se persiste en hacerla desaparecer; si los hombres se empeñan en alejarla por completo de su lado; si con su presencia se procura evitar los innumerables disgustos que por sí sola proporciona, y si la Humanidad lograra la completa desaparición de semejante belleza, ¿qué sería de los que nos hallamos desprovistos de toda fuerza adulatoria?... ¿A dónde dirigiríamos nuestros pasos? ¿Cuál podría ser nuestro porvenir? ¿A qué industria, carrera, comercio ó empleo habríamos de dedicarnos?

A ninguna, puesto que si hoy ya no se puede entablar la lucha contra los enemigos de la verdad, que aun cuando son muchos, no representan la mayoría, el resultado de entonces sería cero y negativo á toda ilusión y á toda suprema esperanza.

Pues bien; este número de aduladores, enemigos de la verdad, á cuyas aparentes fuerzas confían su medro personal, se halla excesivamente desarrollado en las Empresas ferroviarias por la falta de organización á que su personal está sujeto.

No puede imperar la verdad allí donde de antemano se sabe que los beneficios sólo pueden recaer sobre los que por sus influencias ó artes modernistas pueden apropiárselos, ni la verdad puede existir entre los que no conocen otro camino para el logro de sus derechos que el imperante favoritismo, que abandona á los que en el caso contrario se hallan, dejándolos sujetos á la más injusta de las postergaciones.

Y como la diferencia de carácter y temperamento es otra de las bases del porvenir de muchos, resulta que el porvenir de unos y otros se halla á merced del continuo oleaje de simpatías ó antipatías que cada cual pueda engendrar ó producir.

La regeneración de los empleados de ferrocarriles es muy difícil y necesita ante todo de unión firme y decisiva sobre la cual puedan estrellarse los caprichos y regateos; por eso la unión del personal ha de ser la piedra de toque encargada de producir las chispas reneradoras, y por eso no existe el amor allí donde tantos desengaños imperan.

Para conseguir el triunfo, para que la verdad impere y para que la regeneración pueda ser una verdad, hay que multiplicar las energías del derecho y la razón.

Nadie más interesados ni nadie más favorecidos con la regeneración que se pretende que las Compañías mismas, puesto que de la mejor marcha de los servicios depende la cantidad de sus ingresos que con tal motivo se verían aumentados, evitándose así, quizás, los despilfarros que hoy se notan con el nombramiento de tantos jefes, subjefes, inspectores, subinspectores, ingenieros adjuntos y por adjuntar, como hoy existen.

A buen seguro que sumados los sueldos de todos y sometiendo á un escalafón general bien organizado dentro de cada Compañía ó cada servicio, se obtendría una excesiva ventaja para los intereses de las empresas; porque ¿qué duda cabe que allí donde todos son jefes y ninguno soldado no puede reinar la armonía, el orden, el deseo, el amor y las ilusiones que el trabajo lleva consigo?

Reconozcan las Compañías la imperiosa necesidad de organizar al personal á sus órdenes, de dotarle de un escalafón, de enseñarle sus derechos al marcarle sus deberes, de tenerle contento, y tengan la seguridad que, aparte de las molestias y disgustos que el favoritismo y la imposición de apadrinados les está proporcionando, hallarán los marcados beneficios que la buena organización ha de producirles.

Insisto en la necesidad de que el cumplimiento del deber sea estimulado, y seguro estoy de que mis observaciones se verán confirmadas si la verdad brilla con todo el esplendor á que tan perfectísimo derecho tiene.

CANTA CLARO.

BOLETÍN DE FALTA

Suscriptor núm.

No he recibido el número correspondiente al día de de 1906.

(Firma.)

BOLETÍN DE TRASLADO

Suscriptor núm.

Envíese periódico á

(Firma.)

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.

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:

Madrid.

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

Provincias.

Sección de Asturias, D. José María Carvajal, Independencia, 16 4.º, ú oficina de la Inspección principal de explotación.
Sección de Valladolid, D. Máximo Rodríguez, Ferrocarril, núm. 4, ú oficina del Pequeño Material, Valladolid.
Sección de Sevilla, D. Domingo García Tallón.
Sección de Madrid á Burgos por Avila y Segovia, D. Simón Jubera.
Idem Bilbao, D. Benjamin Simó.
Idem de Venta de Baños á Santander (Norte), D. Andrés Roca.
Idem de Barcelona á Lérida y línea de San Juan Abadesas, D. Leto Román.
Idem de Burgos á Irún, D. Daniel Alonso.
Idem de León á Monforte, D. Bonifacio Sánchez.
Idem de Madrid á Sevilla, ambas inclusive, D. Antonio Queipo Mesa.
Idem de Santander á Bilbao, D. Julián Sánchez.
Idem de Alsasua á Castejón, D. Antonio Merseguer.
Idem de Valencia á Barcelona, D. Fermín Calvo Biel.
Idem de Valencia á Encina y ramales, D. Juan Castro.
Idem de Tardienta á Jaca, D. Antonio Fernández.
Idem de Logroño á Miranda, D. Antonio Pozuelo.

Poco á poco iremos nombrando corresponsales, para lo cual confiamos en el concurso de nuestros buenos amigos.

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

— 70 —

6.º Reclamarán de las Compañías y de cualquiera de sus empleados cuantos datos juzguen necesarios, debiendo los de mayor categoría darles inmediatamente conocimiento, en las visitas que hagan á las líneas, de las alteraciones que ocurran en el servicio de que están encargados, sin perjuicio de los partes especiales prescritos en el Reglamento de 8 de Septiembre de 1878.

7.º Ejercerán las atribuciones que se les asignen por reglamentos especiales respecto á aquellos caminos que disfruten la garantía de un mínimo de interés ó que hayan recibido préstamos ó subvenciones del Estado.

8.º Foliarán y rubricarán los libros de reclamaciones mencionados en el art. 104 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878.

9.º Dirigirán á las Compañías las advertencias á que pueden dar lugar las reclamaciones del público, poniendo en conocimiento del Gobierno las que por su importancia así lo exijan.

10. Remitirán informadas á la Dirección general de Obras públicas las tarifas que las Compañías traten de aplicar para su superior aprobación, suspendiendo en el acto las que usen indebidamente las Compañías, así como los contratos particulares, dando parte al Gobierno para que adopte la resolución que juzgue oportuna.

11. Informarán los cuadros de marcha de trenes, respecto á las paradas, distribución de fondas y cuanto se refiera al servicio que les está encomendado.

12. Rectificarán los portes que los remitentes crean equivocados, manifestando á aquéllos, por escrito, su parecer respecto á si procede ó no la reclamación, é indicando á las Compañías el error cometido, si le hubiere, y procurarán, después de oír á éstas, que se devuelvan, en caso de conformidad, las cantidades cobradas de más.

13. Vigilarán todos los contratos que hagan las Compañías con otras ó con particulares que puedan afectar á la explotación mercantil, como fondas, cantinas, etc., etc., para averiguar si con ellos se dañan á los intereses del público, suspendiéndolos en el caso que así suceda, y dando cuenta á la Superioridad de la determinación que han tomado para que resuelva lo que juzgue oportuno.

14. Cuidarán que la percepción de los precios de peaje y de transporte y los gastos de accesorios para que estén autorizadas las empresas se arreglen á lo prescrito en cada caso, suspendiendo el servicio si así no sucediera, y poniendo el hecho en conocimiento de la Superioridad para que resuelva lo que crea conveniente.

— 71 —

15. Llevarán las estadísticas de circulación de viajeros y transportes de mercancías y demás efectos, de los gastos de explotación y de los rendimientos, para lo cual podrán reclamar la presentación de los registros en que consten los ingresos y gastos de la línea y la expedición y llegada de efectos y mercancías.

16. Informarán los reglamentos especiales para el servicio y explotación de cada línea, relativos á la parte comercial y los elevarán á la aprobación del Gobierno.

17. Cursarán con su informe las propuestas, solicitudes, reclamaciones y consultas que las Compañías eleven al Gobierno respecto de cualquiera asunto relacionado con su servicio, y transmitirán á las mismas las decisiones de la Superioridad que á éste hagan referencia.

18. Propondrán á los gobernadores las multas que deban imponerse á las empresas de los ferrocarriles, con arreglo á la ley de 23 de Noviembre de 1877, en lo que se refiera al servicio de que están encargados; de cada una de estas propuestas trasladarán copia al Ministerio de Fomento.

19. Se entenderán directamente con los gobernadores de provincias y reclamarán su auxilio, si fuere necesario, para obtener de las autoridades locales su cooperación, á fin de evitar cualquier atentado contra la seguridad de los trenes.

20. Informarán á los gobernadores de provincias y á las autoridades judiciales sobre cuantos asuntos, dentro de sus atribuciones respectivas, consideren oportuno consultarles.

21. Cuidarán de que todos los informes que deban elevar á la Dirección general de Obras públicas y á los gobernadores civiles vayan acompañados de copia literal de los que hayan emitido sobre el mismo asunto los ingenieros encargados del servicio.

22. Remitirán á las autoridades judiciales, con su V.º B.º, los informes pedidos por aquéllas y que hayan evacuado los ingenieros de caminos ó mecánicos, sin perjuicio de emitir además su propio dictamen cuando las circunstancias del caso así lo exijan, pero acompañando entonces copia literal del informe emitido por los ingenieros encargados.

23. En caso de intentarse interrumpir violentamente la circulación de los trenes, acudirán por el primer tren ó máquina que salga al punto del suceso y harán cuantas diligencias sean posibles para descubrir, prender y entregar al Tribunal correspondiente á los culpables, dando cuenta detallada á la Dirección general de Obras públicas, y proponiendo las me-