

TOMO II.

BIBLIOTECA JURÍDICA DE FERROCARRILES.

AÑO II.

CONSTITUCIÓN Y ORGANIZACIÓN
DE LAS
COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES

Y CARÁCTER JURÍDICO,

CONDICIONES Y RELACIONES DE SUS EMPLEADOS.

POR

D. ANDRÉS MARTÍN-GAMERO,

Abogado del Ilustre Colegio de Madrid
y Jefe de Sección de lo Contencioso de la Compañía de los Caminos de hierro del Norte.

SUMARIO.

Dedicatoria.—Prólogo.

- I. Breve reseña histórica de la locomoción por medio del vapor.
- II. Idea del ferrocarril.—III. Constitución y organización de las Compañías de ferrocarriles.
- IV. Condiciones de sus empleados.
- V. Presente y porvenir de los mismos.—VI. Su carácter jurídico.
- VII. Sus relaciones con las Compañías que los nombran.—VIII. Con las Autoridades.
- IX. Con el público.



MADRID:

IMPRENTA CENTRAL DE LOS FERROCARRILES.

Ronda de Embajadores, núm. 8.

1891.

182

8882

CONSTITUCIÓN Y ORGANIZACIÓN
DE LAS
COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES

Y CARÁCTER JURÍDICO,
CONDICIONES Y RELACIONES DE SUS EMPLEADOS.

POR

D. ANDRÉS MARTÍN-GAMERO,

Abogado del Ilustre Colegio de Madrid
y Jefe de Sección de lo Contencioso de la Compañía de los Caminos de hierro del Norte.

SUMARIO.

- ♦ Dedicatoria.—Prólogo.
- I. Breve reseña histórica de la locomoción por medio del vapor.
- II. Idea del ferrocarril.—III. Constitución y organización de las Compañías de ferrocarriles.
- IV. Condiciones de sus empleados.
- V. Presente y porvenir de los mismos.—VI. Su carácter jurídico.
- VII. Sus relaciones con las Compañías que los nombran.—VIII. Con las Autoridades.
- IX. Con el público.



MADRID:
IMPRENTA CENTRAL DE LOS FERROCARRILES.
Ronda de Embajadores, núm. 8,
1891.



Este libro es propiedad.— Queda hecho
el depósito que manda la ley.

CARTA DEDICATORIA.

Excmo. Sr. D. Juan Baraít y Prion,

Director de la Compañía de los Caminos de hierro
del Norte de España,
Caballero Gran Cruz de Isabel la Católica, del Mérito Militar,
de Villaviciosa y de Cristo de Portugal,
de la Legión de Honor, etc., etc.

Muy respetado señor y Director mío:

Fuera incurrir por mi parte en imperdonable desagradecimiento, si dejara de consignar en la primera página de este libro la parte tan principal que ha tenido V. en su publicación.

Cuando ofrecí al público el tomo primero de la BIBLIOTECA JURÍDICA DE FERROCARRILES, á costa de todo género de sacrificios, hubo momentos en que creí que éstos habían sido infructuosos, dada la indiferencia ó poca afición que existe por la lectura de libros científicos, ó en vista de otras causas que V. conoce mejor que yo por su mayor experiencia.

El desaliento empezó á dominarme, y á éste habría sucedido el abandono de los proyectos que la

publicación de una BIBLIOTECA supone, si V. no me hubiera alentado con su valioso consejo, á la vez que me ayudaba á seguir la obra empezada adoptando mi modesto trabajo para el uso de todos los Servicios y estaciones de la Compañía que tan digna y acertadamente dirige, é interponiendo su decisiva influencia para que procediesen de igual manera otras importantes Compañías.

Como consecuencia de un éxito para mí tan lisonjero en el orden moral, se me impuso como nota imperativa la obligación de proseguir la obra comenzada; pero teniendo siempre en cuenta que V. fué quien me colocó en condiciones de hacerlo.

La circunstancia indicada sería motivo más que sobrado para que, como deuda de gratitud, fuese dirigida á V. la dedicatoria de este tomo; pero á mayor abundamiento concurren otras circunstancias de importante valía. Trátase de un libro encaminado principalmente á dar á conocer los derechos y los deberes del personal de ferrocarriles; de esa clase social tan digna y laboriosa como olvidada y castigada, á la cual ha pertenecido V. y sigue perteneciendo para honra y estímulo de todos, sirviendo de ejemplo vivo que pone de manifiesto cómo la virtud, la constancia y la ilustración, hacen que los hombres se eleven rápidamente en brazos de la justicia y del aplauso general hasta ocupar las primeras posiciones sociales.

Nadie como V. conoce al personal de ferrocarriles, nadie como V. le ha hecho y le hace justicia, nadie le atiende y considera en la medida que V. lo hace. Aunque es verdad que V. ha sufrido las privaciones, las amarguras, las sacudidas de indignación, el continuo trabajar y todos esos detalles que constituyen al héroe anónimo, al hombre que, como el empleado de ferrocarriles, se mueve en la sombra y pasa desapercibido á los ojos de la sociedad.

A V., pues, dedico este libro, pobre como todo lo que brota de mi pluma, pero rico por sus intenciones ó propósitos. Mis aspiraciones son las de ilustrar al personal, al propio tiempo que se le doy á conocer á la sociedad, para que de hoy en adelante le mire y considere con respeto y hasta con admiración.

Dignese V., Sr. Director, admitir este débil testimonio de gratitud con el de la más alta consideración que le merece á su atento seguro servidor y subordinado

Q. S. M. B.

Andrés Martín-Gamero.

Madrid, 1891.



PRÓLOGO.

Es tan vario y considerable el número de obligaciones que pesa sobre el empleado de ferrocarriles, tan perentoria su ejecución y tan escasos los recursos con que suele contar, que por regla general desconoce el fundamento de donde aquéllas emanan, ya por falta de tiempo para estudiarle, ya por carecer de medios con que adquirir algunas fuentes de ilustración propias ó relacionadas con su carrera. Bien es verdad, que, aparte de alguna colección legislativa ó de algún folleto más ó menos oportuno é inteligible para quien carece de anteriores estudios, la bibliografía de ferrocarriles en España está en el período embrionario, y sus estudios teóricos sometidos á los estrechos límites de un artículo de diccionario donde nada se plantea ni resuelve, y apenas si se define.

Triste es confesarlo: el empleado de ferrocarriles, por las causas expuestas, y por otras que no son de este lugar, procede por regla general cuasi inconscientemente, y á manera de autómatas cuyo mecanismo obedece á la presión de un resorte instalado en los Servicios centrales de cada Compañía.

Se dirá por algunos, que mientras el autómeta obedezca y cumpla conforme á los deseos de quien le impele, todo marchará bien; pero ¿en qué craso error están los que así piensen! Compárese el trabajo del hombre libre con el del esclavo; y sin tomar la cosa de tan lejos, establézcase esta misma comparación entre dos hombres de distinta inteligencia é ilustración, y siempre resultará la proporción siguiente: á mayor libertad, inteligencia é ilustración, corresponderá mayor trabajo y mejor en condiciones ó resultado; deducción que no puede calificarse de fenómeno, sino, por el contrario, de ley constante y reconocida por todos y en todas las esferas de la humana actividad.

Esto sentado, ¿qué mucho si combatimos el estado de ilustración deficiente de los empleados de ferrocarriles, como atentatorio de su dignidad y de los sagrados intereses que á su gestión se hallan confiados? Entre uno de aquellos empleados que solo vea en la *carta de porte* la declaración de expedición hecha por un remitente, y otro que se penetre de que aquélla es un *título legal*, y lo expresado y firmado en ella los términos y cláusulas de un *contrato* que produce derechos y obligaciones para la Compañía á quien presenta, ¿cuál de los dos puede ofrecer á ésta mejores garantías para la defensa de sus intereses? No cabe discusión en este punto: el segundo se impondrá al primero, porque conociendo á lo que deja obligada á la Compañía por quien contrata procurará hacerlo siempre con perfecto conocimiento de causa y con las protestas, reservas ó garantías oportu-

unas. Y lo que decimos, refiriéndonos, como ejemplo, á la *carta de porte*, podríamos ampliarlo en otro orden de ideas y consideraciones si entenderíamos que la tesis sustentada era fácil de combatir ó difícil de sostener; pero la conceptuamos tan exacta, que se nos hace duro el creer que, ni por sistema, pueda nadie ponerla en tela de juicio.

No es otro el fundamento de que hemos partido para emprender este trabajo: el comercio y la industria, factores indispensables para realizar los fines de la vida, han adquirido un incremento extraordinario en la época presente por virtud del portentoso desarrollo de la civilización, multiplicando las relaciones derivadas de los mismos merced al rápido sistema de transportes de que hoy disponen. Como consecuencia, hemos visto nacer, crecer y propagarse las Empresas de caminos de hierro con verdadera precipitación, surgiendo como de improviso y en una progresión tan creciente, que solo es comparable á la del humano espíritu en su marcha incesante por la senda de los científicos adelantos.

Tal desarrollo no es más que una fase del progreso general que afecta á todos los órdenes de la vida, aunque no á todas las clases sociales, por causas que son bien conocidas y que en vano se procuran combatir, no tanto por la buena voluntad de los favorecidos, como por la pereza ó indiferentismo de los desheredados, surgiendo así con caracteres pavorosos el problema social á que este desequilibrio da origen; pero cuando se proponen remedios para su solución, el enfermo suele des-

preciar las prescripciones de la ciencia, confiando la curación del mal á los esfuerzos de la naturaleza ó á las leyes del fatalismo. La palabra ilustración se oye en los labios de todos pregonando la necesidad de su existencia como única y verdadera fórmula para despejar la incógnita, hoy desconocida, del problema; pero si se la busca con cuidado hasta en los mismos que la pregonan, desaparece á la vista más perspicaz como fantasma oculto en las sombras de la noche.

No es procedente, sin embargo, desmayar en la empresa; todos venimos obligados á aportar al acervo común el caudal de conocimientos, pocos ó muchos, de que dispongamos, á fin de que la palabra ilustración sea un verdadero filón explotable para todos, y se puedan obtener á su sombra los inmensos beneficios de que es susceptible: considerables, para el capital; proporcionados, para el trabajo.

Viviendo á la sombra del que requiere la vida de las Empresas de caminos de hierro, no hemos podido prescindir del análisis á que las mismas se prestan, deslindando los componentes que las constituyen. De una parte nos encontramos con la sociedad mercantil sobre cuya base descansan; de otra, vemos surgir al comerciante ó industrial que la entrega sus mercaderías ó sus productos para transportarlos, repartiéndolos por todas partes con el fin de acercarlos al consumidor; y últimamente, Compañía y comerciante, los miramos sometidos á la gestión de un agente, representante á la par que auxiliar de la primera, y ejecutor fiel de los deseos del segundo, siendo el

lazo de unión que los liga y por cuyo esfuerzo se desenvuelven las mutuas relaciones indispensables para la vida de ambos elementos.

Sentados estos precedentes, hemos considerado de importancia suma todo impulso que tienda á ilustrar al empleado de ferrocarriles, haciéndole conocer la trascendencia del papel que le está confiado en sus relaciones con el comerciante ó cargador y con la Compañía ó porteador á quien representa y auxilia. Considerando que para conseguir tal objeto es de todo punto indispensable comenzar por enseñarle los derechos y deberes que su misión le impone, y aprovechando la favorable circunstancia de estar muy reciente la publicación del Código de Comercio que hoy nos rige, por cuya causa es menos conocido en sus prácticas aplicaciones, no hemos vacilado un momento en empezar la tarea dándosele á conocer en cuanto le pueda ser útil para el fiel desempeño de su cargo.

Incompleta sería nuestra tarea si dejáramos de concordar los preceptos del citado Código con los establecidos en otras disposiciones legales de índole especial, en lo que hacen referencia al carácter, condiciones y demás circunstancias que definen al empleado de ferrocarriles, acudiendo, por fin, á los preceptos del derecho común, complemento y fundamento de toda legislación. De esta suerte, por necesidad imprescindible habremos de estudiar todo lo que á la materia que nos ocupa se refiera; pero lo haremos de tal manera, que salvando toda confusión, les sea fácil, aun á los menos versados en materias jurídicas, conocer la doc-

trina legal y aplicarla en los casos procedentes, interpretándola según su letra y espíritu.

Pero no sería bastante para el fin que nos hemos propuesto el dar á conocer los derechos y deberes del personal de ferrocarriles lisa y llanamente, sin relacionar aquéllos y sin dar una idea, siquiera sea muy concisa, de la institución que les dió vida y arraigo. Proceder de manera tan incompleta, equivaldría á tanto como á estudiar la anatomía humana sin preocuparse más que del esqueleto, y prescindiendo por completo de músculos y nervios, de venas y arterias.

Por triste que sea el confesarlo, no es menos cierto que la mayoría del personal de ferrocarriles desconoce todo aquello que no constituye las operaciones propias de su cargo: el personal de Tracción sólo conoce lo que al servicio de máquinas se refiere; el del Movimiento lo referente á marcha de trenes, cargue y descargue de mercancías, etc.; el de Vía y Obras lo que atañe á la conservación y reconstrucción de aquélla; y de la misma suerte en los demás Servicios, llevándose, aun dentro de cada uno, al mayor grado de exageración el principio económico de la división del trabajo, que, como decía el sabio Bastiat, acaba por convertir al hombre en clavo cuando el hombre no hace otra cosa que clavos.

No seremos nosotros los que combatamos ese principio tan indispensable para que el hombre adquiriera la mayor perfección en el desempeño de sus tareas; pero tampoco podemos aplaudir que, por razón de la constante repetición de actos, se convierta el hombre en un autómatá que ejecute

aquéllos por modo mecánico, sin imprimirles el sello divino de la inteligencia.

En nuestra opinión, el hombre debe saber lo que hace, por qué lo hace y para quién lo hace; y sólo de esta forma podrá penetrarse de los deberes que sobre él pesan y de los derechos que puede ejercitar.

Por estas razones, hemos considerado que debíamos empezar nuestra agradable tarea de ilustrar al personal de ferrocarriles dándole una idea sucinta de lo que es un ferrocarril, de los intereses que representa, de los problemas que su explotación entraña, de cómo se constituye y de su manera de funcionar por medio de los diferentes Servicios que son indispensables para el sostenimiento de su vida y desarrollo.

Sólo conociendo estos antecedentes le será posible al empleado penetrarse bien del papel que desempeña en tan complejo mecanismo; sólo con tales conocimientos previos podrá hacerse cargo de lo que representa en la esfera del derecho en que los ferrocarriles se mueven, pudiendo puntualizar su carácter jurídico, y, como consecuencia de este carácter, le será más fácil penetrarse de sus deberes y derechos, para cumplir los unos y ejercitar los otros debida y oportunamente al relacionarse con aquellos elementos con quienes ha de estar en contacto de una manera continua; es decir: con las Empresas que los nombran, con el público y con las Autoridades.

Nunca hubiera sido inútil el trabajar en pro de la ilustración del personal de caminos de hierro, porque desde el comienzo de la explotación de

éstos, por su propia virtualidad, quedó demostrada su importancia y necesidad para el desarrollo y mejoramiento de la sociedad, y el citado personal fué siempre el más esencial elemento de aquella industria; pero en la época actual se impone el llevar á cabo tal trabajo, ya porque el ferrocarril se ha hecho indispensable en absoluto para la vida de los pueblos modernos, ya porque el personal que presta servicio en aquéllos constituye una verdadera clase social que, según las últimas estadísticas, excede sólo en España de 50.000 individuos.

Impónese, pues, la necesidad de difundir la ilustración entre tan numerosa y respetable clase, con tanto mayor motivo cuanto que á pesar de los varios conocimientos y de las especiales aptitudes que se requieren para ser un buen empleado de ferrocarriles, ni aquéllos se hallan reglamentados, ni existen escuelas ni libros donde poderlos estudiar; resultando por modo verdaderamente maravilloso, que la aptitud actual del personal más parece espontánea é intuitiva que producto del estudio y de la experiencia.

Hace treinta años que el citado personal se componía en su mayor parte, y en los destinos de mayor importancia dentro de las Compañías, de extranjeros; preferencia que nosotros hallamos justificada, porque en España no se conocía la explotación de ferrocarriles. Pero más tarde, y á medida que fuimos conociendo, por las enseñanzas de aquéllos, el mecanismo del ferrocarril, el elemento extranjero fué disminuyendo hasta quedar reducido á un corto número de personalidades,

retenidas en España, más por nuestra propia conveniencia y por sus relevantes méritos, que por su propia voluntad. Hacemos constar estas circunstancias, porque en realidad la organización de nuestras Compañías de ferrocarriles en su mayor número, y la aptitud del personal de las mismas, se han debido hasta hoy á las enseñanzas de esos elementos extranjeros, sin que después se haya hecho otra cosa que someterse á ellas acatándolas como tradición invariable.

Teniendo en cuenta la época en que se dieron tales enseñanzas y organización, al comienzo de la industria ferroviaria, por nuestra parte no merecen más que aplausos y alabanzas; pero habiendo pasado ya el período de la organización y habiendo entrado de lleno en el de la explotación tranquila de los ferrocarriles, creemos que para conseguir de aquélla los mejores resultados debe empezarse á ilustrar al personal.

Esta es nuestra creencia, que profesamos de buena fe y que fundamos en las lecciones de nuestra larga experiencia adquirida al servicio de varias Compañías de ferrocarriles, en las que siempre hemos visto planteado y nunca resuelto el problema referente al personal.

La opinión vulgar entiende que el personal de ferrocarriles se improvisa como puede improvisarse el comparsa de una representación teatral; pero nosotros creemos, por el contrario, y en el curso de este trabajo lo demostraremos, que se necesita mucho tiempo, no poco estudio y muy especiales condiciones para ser un buen empleado de ferrocarriles; que en el estado á que esta industria ha

llegado debiera constituirse una carrera especial para el personal de la misma, y ya que no se arribe por ahora á tan grande adelanto, debe ponerse muy especial cuidado y desplegar todo el interés posible por que el empleado de ferrocarriles adquiriera el mayor grado de ilustración relacionado con sus especiales funciones. Muchos serán los beneficios que aquél conseguirá, pero no serán menores los que habrán de alcanzar las Compañías.

En realidad, este es el objeto principal que nos ha movido para publicar, compendiado en este libro, cuanto al personal de ferrocarriles se refiere; pero al mismo tiempo no hemos olvidado que las relaciones de aquél con las Empresas, con el público y con las Autoridades, establecen una serie de recíprocos deberes y derechos, que si al personal le es necesario conocer, á estas otras no les es dado el olvidar.

Por lo tanto, la materia contenida en este tomo ha de ser de conocimiento y aplicación constante para las Compañías, para el público y para las Autoridades de todos los órdenes, así civiles, como militares, administrativas ó gubernativas, pues todas ellas se relacionan á diario con el referido personal, teniendo que someterse á preceptos terminantes de la legislación especial del ramo, de la mercantil, de la civil, de las de enjuiciar, y de otras varias, como la de aduanas, correos, etc., etc.

Poco hemos de decir de la parte material del libro; el método seguido es el que consideramos más adecuado, habida consideración al estado general de ilustración del empleado de ferrocarriles,

y á lo diseminadas que se encuentran en colecciones oficiales difíciles de buscar ó de poseer, las disposiciones legales referentes á cada una de las materias contenidas en este tomo.

Estudiadas en detalle dichas disposiciones, interpretadas y concordadas con sujeción á las reglas de hermenéutica legal, emitimos después nuestra modesta opinión acerca de la línea de conducta que debe seguir el empleado de ferrocarriles en el cumplimiento de los deberes que son consecuencia de aquéllas.

Pero como nuestra opinión es falible, y como seamos de los que entienden que no hay mejor comentario que el texto de la ley, para quien sabe discurrir, publicamos íntegras, agrupadas y convenientemente ordenadas, al final de cada capítulo, aquellas disposiciones en que se ha fundado la materia en él tratada, para que el empleado pueda estudiarlas con detenimiento en todas sus partes, y le sea posible el citarlas ó el aducir sus preceptos cuando llegue el momento oportuno, que seguramente no le ha de faltar en el desempeño constante de su cargo.

No tenemos la pretensión de creer que sea nuestro pobre trabajo como faro luminoso capaz de romper las tinieblas de la ignorancia que es tan general en los asuntos de ferrocarriles; pero sí estamos convencidos de que no han de resultar estériles los esfuerzos y los sacrificios hechos, ya porque contamos con la buena voluntad de todos, ya porque conocemos prácticamente desde hace mucho tiempo lo útil y necesario que es un trabajo de esta índole.

Si las Compañías y el público le acogen con interés igual al que á nosotros nos anima, no será necesario mucho tiempo para conocer los resultados, y podrá observarse como el empleado de ferrocarriles, del estado en que hoy se encuentra, oscurecido, olvidado, y hasta ultrajado, deja de ser *una cosa*, para convertirse en un ser social por todos querido y respetado, atendida la utilidad é importancia de su misión.

Y si tal resultado conseguimos, mucha será la satisfacción de nuestro espíritu por ver realizadas las predicciones que hacemos; pero aun lo será mayor, al considerar que hemos sido causa, aunque insignificante, de que se consoliden entre los empleados de ferrocarriles y las Compañías, las Autoridades y el público, esas relaciones de armonía indispensables para la vida y desarrollo de tan importante industria como la de la explotación de los caminos de hierro, que en la actualidad constituye uno de los elementos más imprescindibles para fomentar la riqueza general de las naciones.

CAPÍTULO I.

Breve reseña histórica de la locomoción por medio del vapor.



CAPÍTULO I.

Breve reseña histórica de la locomoción por medio del vapor.

Una de las más grandes conquistas alcanzadas por el progreso científico en el presente siglo es, sin duda alguna, la de la locomoción por medio del vapor aplicada á las vías terrestres.

Hemos dicho en el presente siglo, porque no podemos admitir como fecha del nacimiento de un invento tan perfeccionado la de los ensayos hechos en 1769 por Planta, oficial suizo; en 1770 por Cugnot, ingeniero francés, y en 1790 por Evans, obrero mecánico de Filadelfia. Estos ensayos, como otros que se hicieron con posterioridad y antes de nuestro siglo, solo tuvieron por objeto la sustitución de la fuerza animal por la de vapor en los arrastres por caminos ordinarios, sin tener para nada en cuenta el importante papel que representan las barras ó carriles que forman y dan nombre á los *caminos de hierro* actuales.

Y no porque dejaran de conocerse los carriles en aquella época, pues su aplicación como elemento para facilitar los arrastres, por la disminución del rozamiento de rodadura de las ruedas de los vehículos sobre el camino, es mucho más antigua que la del vapor aplicado á la locomoción,

habiendo sido objeto de multiplicados experimentos y de grandes perfecciones desde la época de la antigua Roma, en que se ensayó tal principio por medio de vías compuestas de dos hileras paralelas de losas de piedra colocadas á la distancia de los ejes de los vehículos, hasta que en el siglo actual se vieron correr sobre los carriles de hierro los primeros carruajes remolcados por una máquina de vapor. Sin duda ésta aguardaba el perfeccionamiento de aquéllos para huir de los caminos ordinarios donde tenía establecido su campo de experimentación.

Los carriles, por su parte, como si comprendieran que el vapor los reclamaba con el título de elementos indispensables para la realización del fin que se proponía llevar á cabo, fueron objeto de multiplicadas experiencias y modificaciones en el largo transcurso de tiempo señalado, y muy especialmente desde el siglo XVII, en que por primera vez se dieron á conocer los caminos con *carriles de madera* para la explotación de las minas de carbón de Newcastle (Inglaterra).

Dicen los historiadores de este invento que, aparte los de piedra de la antigua Roma, los verdaderos carriles comenzaron por ser de madera ordinaria; después se construyeron de hongo; más tarde de doble hongo americano; luego se revistieron con listones de hierro, y por fin se hicieron de hierro fundido, ó de hierro maleable, para concluir con el actual carril de acero, recto, liso, terso y resistente.

En cuanto á sus diferentes formas, comenzaron por adoptar la de un listón en los de madera;

en los de hongo, se les dió hueco de doble encaje; en los de madera con chapa de hierro, se les dotó de un reborde, y en los de hierro fundido se les dió la forma de barras rectas y lisas, que es la usual en la actualidad por lo que afecta á la cara superior del carril, pues por lo referente á la forma de sus costados y base, disputanse la preferencia tres clases: los de doble T ó doble seta, de Brunell, y los americanos (que se conocen generalmente con el nombre de su inventor, Vignolles).

Tal ha sido el proceso seguido por lo que respecta á la invención de los carriles; invención indispensable para conseguir los resultados que hoy tocamos, pues el vapor, por sí solo, ni aplicado como fuerza motriz, de nada hubiera servido, limitándose á ser el sustituto de otra fuerza, pero sin reportar los beneficios que ha proporcionado, ya por la economía de tiempo debida á la velocidad que se ha conseguido imprimir á la marcha de los vehículos movidos por semejante medio, ya por el ahorro de fuerza que ha llegado á conseguirse, pues la principal misión del carril estriba en la disminución de los efectos del rozamiento, siendo el resultado tanto más sensible cuanto aquél sea más terso y resistente; y fácilmente se deduce, que si el citado rozamiento es pequeño ó insignificante, pequeña ó insignificante ha de ser la fuerza necesaria para que el movimiento se produzca.

Si á lo dicho se une la especial circunstancia de que el carril, por su conformidad y acoplamiento con las ruedas de los vehículos que sobre el mismo se deslizan, determina é impone el ca-

mino que aquéllos deben recorrer siendo el imperioso guía de su marcha, se comprenderá que sin el invento del carril los transportes terrestres, no obstante los beneficios reportados por el vapor, estarían sometidos aun á las condiciones de inseguridad, tardanza y carestía con que se efectuaban cuando las galeras y diligencias, la arriería y la carretería eran las dueñas y señoras de los mencionados transportes.

Nosotros creemos que en el orden de las ideas es más importante la aplicación del vapor como fuerza motriz que el invento del carril; pero esto no quita para que circunscribiendo la esfera de acción de aquél solamente á los caminos de hierro, entendamos que ambos inventos son esenciales y complementarios el uno del otro, sin que pueda determinarse cuál de los dos entraña mayor importancia, á semejanza de lo que acontece con las hojas de unas tijeras cuando se pretende averiguar cuál de las dos aporta mayor trabajo al cortar en un objeto.

Pero no se infiera por lo dicho que la historia del vapor considerado como fuerza motriz data de la época tan moderna que anteriormente hemos señalado. Herón, mecánico célebre nacido en Alejandría ciento veinte años antes de Jesucristo, hizo ya experimentos con el vapor, si bien de escasa importancia y sin aplicación alguna, habiéndose limitado á inventar un sencillo aparato denominado *coltipula*. Consistía éste en una marmita llena de agua, en cuya parte superior había un pequeño orificio sobre el cual se colocaba una pequeña bola de madera; puesta la marmita á la

acción del fuego, el vapor de agua salía por el orificio haciendo bailar á la pequeña bola colocada sobre él.

Tan sencillo aparato, primero que figura en la historia del vapor, sirvió para deducir, entre otras consecuencias convertidas hoy en leyes físicas, la de que por efecto del calórico puede el agua dejar su estado líquido ocupando mayores espacios, siendo causa de movimiento.

Siguieron á aquel sabio en el camino de las experiencias sobre el vapor y sus aplicaciones á la mecánica, en la antigüedad, Zenón, que estudió la condensación del agua de los mares, de los ríos y los lagos en la atmósfera, descubriendo el fenómeno que produce la lluvia; y más tarde Huyghens inventando una máquina motora por medio del impulso de la pólvora, la cual sirvió de punto de partida, juntamente con los experimentos de Juan Bautista Porta, de Caus y de Worcester, para que al cabo surgiese la imperecedera figura del sabio francés Dionisio Papín (1), presentando en 1690 una máquina de movimiento aplicable producido por la expansión alternativa del vapor y su condensación por el frío.

Esta maravillosa máquina, primera que se nos presenta en la historia como incógnita despejada del problema, después de ser aprobada con entusiasmo por la Academia de Leipsick, sufrió modificaciones de detalle, aunque no de esencia, merced á los estudios y experimentos de otros sabios mecánicos. Brightón descubrió la aplicación del

(1) Dionisio Papín nació en Blois el 22 de Agosto de 1645 y se cree que murió en 1714.

triángulo vertical; Fitzgerald el movimiento circular por medio de su volante, y Newcomen y Calwey dotaron á la máquina de otros detalles, con los cuales la construyeron y entregaron á la industria de Inglaterra, haciendo que cayese en desuso otra que habia sido inventada en 1698 por Tomás Savery para la elevación de aguas en las minas de carbón de piedra.

Sin embargo, la generalización de la máquina no fué un hecho hasta que se consiguió su perfección á impulsos de los trabajos realizados por el ingenioso obrero escocés Jaime Vat, que varió el sistema de enfriar el cilindro á cada condensación, agregó el paralelógramo giratorio y el regulador de bolas, con cuyas mejoras y con la de los tirantes movidos por una fuerza excéntrica, debida á Murray, quedó completo el invento y en disposición de funcionar en la misma forma que en la actualidad, sin que haya sufrido variación alguna esencial á pesar del tiempo transcurrido.

De la invención de esta máquina surgió sin duda alguna la feliz é incomparable idea de utilizar el vapor para la locomoción, y máquina y autor fueron los primeros factores que jugaron en el maravilloso descubrimiento.

Papin, á quien, como hemos dicho, se debe el invento, no se contentó con la gloria que habia de proporcionarle en la limitada esfera á que la máquina fija se dedicó á raíz de su invención; sino que quiso dar un paso más de gigante buscando la inmortalidad de su nombre, para conseguir lo cual concibió y llevó á efecto la idea de aplicar su máquina á la navegación, construyendo un buque

en el que las velas y los remos fueron sustituidos por dos ruedas colocadas á los costados de aquél, movidas por la fuerza del vapor.

Emprendió su viaje el buque en Cassel, sobre el Fulda, tocó en Munden (Hannover) y continuó su derrota por el río Weser con el fin de llegar á Inglaterra, donde Papín quería dar á conocer tan maravilloso invento. Pero desgraciadamente para aquél y para la ciencia, buque y máquina fueron destruidos por los ignorantes bateleros del río Weser, sorprendidos y aterrados á la vista de un barco que surcaba majestuosamente las aguas sin auxilio de remos ni velas y vomitando de sus entrañas una espesa columna de humo (1).

Aseguran algunos que no fué este el primer ensayo de la aplicación del vapor á la navegación, recabando la gloria del invento para el insigne español Blasco de Garay.

Los que así opinan dicen que Garay construyó un buque llamado *Trinidad*, que llevaba á cada costado una rueda movida por una máquina de vapor, haciendo innecesario el uso de las velas ó los remos para navegar. Que el inventor ofreció

(1) •Dionisio Papin nos presenta uno de los más tristes y notables ejemplos del talento victima de una constante adversidad. Protestante y fiel á su fe religiosa, se expatrió como muchos millares de sus correligionarios en la época de la revocación del edicto de Nantes por Luis XIV en 1685; y en el extranjero, en Inglaterra, Italia y Alemania puso en práctica la mayor parte de sus inventos, entre los cuales figura en primer término la máquina de vapor. •

Desde que los bateleros del Weser destruyeron su buque, el desventurado Papin, faltar de recursos y sin asilo, arrastró una existencia de privaciones y de amarguras, sumido en la miseria y el abandono. Retirado en Londres, vivió de los cortos recursos penosamente obtenidos de la Sociedad Real de dicha ciudad, de la que era miembro, y que lo empleaba en trabajos de escasa importancia.

•Ni siquiera se sabe con exactitud cuáles fueron el año y el lugar en que dejó de existir ese hombre tan ilustre como desgraciado, cuya memoria será eterna.—LUIS FIGUERA.—
Los Grandes Inventos. •

este buque al Emperador Carlos V, y éste nombró una comisión para que ensayara el experimento, habiéndose hecho las pruebas en el puerto de Barcelona el 17 de Junio de 1543 con lisonjero resultado.

A pesar del éxito conseguido, dicen los historiadores del invento, la comisión emitió dictamen desfavorable á la adopción del sistema por conceptuarle costoso y expuesto á peligros; en vista de lo cual, el inventor, lleno de disgusto y pena, desistió de nuevos ofrecimientos, guardando el secreto de su invento calificado de *ingeniosísimo*, hasta el punto de que aun se ignora si efectivamente era de vapor la máquina que ponía en movimiento las ruedas del buque.

Después de Papín fueron muchos los ensayos que se hicieron para dar á su invento mayores vuelos, perfeccionándole; pero siempre con la tendencia exclusiva de aplicarle á la navegación; ensayos que adelantaron muy poco la solución del problema desde la muerte de aquel glorioso mártir de la ciencia, como le llaman sus admiradores, hasta que la libre América nos mostró, á fines del siglo último, la existencia de uno de sus más ilustres hijos; la grande y simpática figura de Roberto Fulton (1), al cual le corresponde la gloria de haber hecho práctica la navegación por medio del

(1) «Roberto Fulton, natural del condado de Lancaster, en el estado de Pensilvania, era hijo de unos pobres emigrados irlandeses; aprendiz en casa de un joyero de Filadelfia, y dotado de felices disposiciones para el dibujo y la pintura, debió á su pincel los primeros medios de subsistencia, siendo á los 20 años un buen pintor miniaturista. En 1786 se trasladó á Inglaterra, donde, desarrollándose cada vez más su afición á la mecánica, abandonó su profesión de pintor y se hizo ingeniero.—Luis FIGUERA.—*Los grandes Inventos.*»

vapor, poniendo fin al problema en que tantos otros se habían estrellado agotando talentos, vidas y haciendas.

Residente en Europa desde 1786, y habiendo llegado la época de gloria del primer Napoleón, juzgó el célebre mecánico que nadie como el conquistador de las pirámides podría dar calor y vida á su invento; pero éste despreció el ofrecimiento, ya porque no le comprendió, ya por la preocupación en que debían tenerle sumido sus proyectadas conquistas y los múltiples problemas de su vida militar y política.

No desmayó Fulton por esta primera contrariedad; se limitó á dejar á Europa volviéndose á su patria, en la cual fué acogido con cariño para ver en ella realizado el sueño de toda su vida, y recompensados sus continuados trabajos y sacrificios.

El día 10 de Agosto de 1807 se botó al agua el *Clermont*, primer buque de vapor construído por Fulton, haciendo la travesía con toda felicidad desde Hudson á Nueva-York en diez y ocho horas, con un andar de dos leguas por hora (1).

Después de la fecha en que tan grande acon-

(1) El mismo Fulton describe el acontecimiento en la forma siguiente: «Por fin llegó el día de la prueba y convidé á gran número de amigos, para que fueran testigos á bordo, de mi primer triunfo. Algunos, por consideración hacia mí, accedieron á mi invitación; pero se conocía que lo hacían con repugnancia, temerosos de compartir mi mortificación y no mi triunfo. Por mi parte, me confesaba que, en el caso presente, no carecían de razón al dudar del buen éxito, pues era de esperar que sobrevinieran dificultades imprevistas. Se acercaba el momento de poner el buque en marcha; mis amigos estaban sobre cubierta, taciturnos, tristes y abatidos. En sus miradas solo leía desastres, y ya empezaba á arrepentirme de mi esfuerzo.

Dada la señal, el buque camina por espacio de algún tiempo, pero de pronto se detiene; es imposible hacerle adelantar. Entonces, al silencio general suceden los murmu-

tecimiento tuvo efecto, considerando ya despejada por Fulton la incógnita del problema, el vapor aplicado á la navegación se ha hecho de uso general en todos los países civilizados, siendo en la actualidad el más poderoso elemento con que cuenta el hombre para cruzar los mares contra todo viento y marea, abriéndolos al comercio de todos los pueblos, y sirviéndole de fácil vía para difundir la civilización llevándola hasta las regiones más remotas y desconocidas del globo.

Parece extraño, que siendo mayores en apariencia las dificultades y peligros que nos presenta el problema de la navegación, se aplicara á ésta el vapor con preferencia y olvido de la locomoción terrestre. Y decimos con olvido, porque ni Papin, ni los demás sabios que perfeccionaron su invento se ocuparon para nada de darle aplicación en aquél sentido, excepción hecha de Jaime Vat, que ideó un carruaje movido por medio del vapor; pero que no llegó á tener resultado práctico alguno.

Sin embargo, el carruaje de Vat fué la primera chispa que hubo de prender más tarde (1769) en la imaginación de Planta, oficial suizo, que pretendió aplicar la máquina de vapor á la trac-

llos, los cuchicheos, la agitación y el descontento. Por todas partes se oía: «Era de esperar; es empresa propia de un loco; quisiera hallarme lejos de aquí.»

Entonces me dirigí á la coneurencia y la supliqué que permaneciese tranquila, y me concediese media hora de tiempo, durante el cual, ó yo haría avanzar el buque ó desistiría del viaje.

Se me concedió, sin objeciones, el plazo pedido. Bajé al interior del barco, visité la máquina y descubri que lo que me impedía avanzar provenia del débil obstáculo de una pieza mal encajada; un momento bastó para hacerle desaparecer. El barco pudo continuar su marcha. Sin embargo, todo el mundo dudaba aun.» (Nota transcrita por don Juan Botella en su libro: *Las Conquistas del Progreso*, tomada de E. Lockert.)

ción de los carruajes por caminos ordinarios, aunque sin resultados; y un año después, en 1770, á la construcción de un carro de cañón concebida por el ingeniero francés José Cugnot, el cual tuvo que abandonar el proyecto y el carro porque al hacerse la prueba de éste se tropezó con la dificultad de dirigirle, habiendo ido á chocar contra una pared cercana al campo donde se hacía la experiencia (1).

También Oliverio Evans hizo ensayos en América por el año de 1790, construyendo carruajes de vapor para caminos ordinarios con el auxilio de una máquina de alta presión que él inventó; pero tampoco consiguió los resultados que buscaba.

En vista de estas infructuosas tentativas, los sabios que tenían el problema en estudio comprendieron que existía otro complementario: el de los medios ó procedimientos que debían adoptarse para hacer dirigible el vehículo-vapor.

A despejar la incógnita de este segundo problema dirigieron sus miras y estudios; y como al mismo tiempo tenían que luchar con los inconvenientes que los caminos ordinarios presentaban para conseguir el fin deseado, ya por el extraordinario roce y adherencia que al marchar sobre ellos experimentaban los vehículos, ya por carecer de un timón adecuado que permitiera, como en los barcos, hacer variar el rumbo de aquéllos á voluntad, resolvieron utilizar el procedimiento de los caminos de carriles que se venía usando en Inglaterra desde el siglo XVII para el servicio y

(1) Aun existe este carro en las salas del Conservatorio de Artes y Oficios de París.

transporte del carbón de las minas de Newcastle.

Puesta en práctica la idea, en 1804 se aplicó la máquina de alta presión para el arrastre de vagones cargados de mineral, siendo los inventores del sistema los ingenieros mecánicos Trevithick y Vivian, del condado de Cornouailles; pero siendo muy frecuentes los descarrilamientos por efecto de la forma de los carriles, los modificaron en 1808 haciéndolos encajar con las ruedas de los vehículos, con lo cual salvaron otra de las dificultades que se presentaron en la práctica.

Sin embargo, todavía no inspiraba confianza el nuevo sistema para el transporte de personas, estando limitado al de minerales en trayectos muy cortos y con velocidades insignificantes, lo mismo que aconteció con el primer ensayo de máquina inventada en 1812 por Jorge Stephenson para el transporte de hulla desde las minas de Darlington al puerto de Stockton, si bien esta máquina satisfizo mayores aspiraciones en cuanto á la velocidad, seguridad y economía en los transportes á que se aplicó.

Después de este ensayo, y en vista de la gran cantidad de fuerza y de velocidad que se perdía á consecuencia de ser sumamente tersas las superficies de las ruedas y los railes, Mr. Blacket, ingeniero inglés, hizo en 1813 un descubrimiento radical, demostrando, que cuando el peso de una locomotora es considerable sus ruedas no resbalan sobre la lisa superficie del rail sino que utilizan como punto de apoyo para avanzar las asperezas que siempre tienen ambas superficies, la de las ruedas y la de los carriles, como así es en efecto.

No obstante, el último y definitivo paso dado para la perfección del sistema, y que fué, sin duda alguna, el que más contribuyó á la creación de los caminos de hierro actuales, se debe al ingeniero francés Mr. Seguin (el mayor), que construyó en 1829 la primera *caldera tubular*, con la cual se consiguió aumentar considerablemente el poder de las locomotoras, toda vez que con este sistema de caldera se puede producir en muy corto espacio de tiempo una gran cantidad de vapor.

Resueltos los problemas de detalle que dejamos consignados, no tardó mucho tiempo en presentarse también resuelto el que era y es combinación y síntesis de todos ellos; el que se venía buscando y persiguiendo desde que el ilustre Jaime Vat concibió la idea de utilizar el vapor para poner en movimiento un carruaje; el que constituye sin género alguno de duda la conquista más práctica del progreso moderno: apareció la primer locomotora perfeccionada, con su caldera tubular, con su enorme peso, y con detalles de todo género encaminados á garantir la seguridad en el uso de la máquina, y á inspirar confianza hasta á los más ignorantes ó pusilánimes.

Este suceso extraordinario aconteció en el año de 1830. Los Directores del ferrocarril de Liverpool á Manchester, decididos á adoptar para el servicio del mismo el uso de las locomotoras, abrieron un concurso público al que invitaron á todos los constructores ingleses, ofreciendo un premio en metálico al que presentase el mejor modelo de aquellas máquinas; premio que fué adjudicado á

Jorge Stephenson y á su hijo Roberto por una locomotora titulada **Fusée** (Cohete), reconocida como la mejor entre todas las que se presentaron al concurso, por haberse adoptado en ella la caldera tubular de Mr. Seguin, y la cual sirvió de tipo para construir las que la Empresa iniciadora de aquel certamen necesitaba para el movimiento de sus trenes.

Consecuencia de este hecho fué, el que admirados de la velocidad y seguridad que la nueva locomotora proporcionaba para los arrastres de vagones cargados de mercancías, á los dos años de celebrado el concurso se habían construido carruajes adecuados para hacer el transporte de personas; y si bien en un principio era grande el recelo de éstas al verse transportadas por tan extraño sistema, no tardaron mucho tiempo en habituarse á él, generalizándose la confianza y el gusto de los viajes, obedeciendo al estímulo de la comodidad, de la baratura y de la prontitud con que se hacían.

En la actualidad, la locomotora no solo se ha hecho general, sino necesaria. Dócil al mandato del hombre, con su forma y andar majestuoso, con su elegante penacho de humo, con el ruido de sus calderas que se asemeja al gruñido ronco de un gran cetáceo, con su silbido penetrante y agudo, marcha impasible y arrogante denunciando su gran poder como fuerza material, y haciendo exclamar al que la contempla y admira: ¡Hé ahí el signo más acabado del progreso! ¡Ella es la mensajera de dichas constantes, la portadora de la civilización, por cuyo poderoso impulso se bo-

rran las fronteras que antes separaban á los pueblos, convirtiéndolo en una sola familia á toda la humanidad!

Sería tarea impropia de este libro y se saldría de las condiciones de brevedad que hemos querido imprimir á esta reseña, si nos paráramos á describir el mecanismo de las locomotoras, ó á detallar cuanto se refiere al desarrollo asombroso que ha tenido la locomoción por medio del vapor desde que se adoptó el sistema para el transporte de personas y de mercancías indistintamente.

Para nuestros propósitos consideramos bastante el consignar, que el sistema ha sido admitido por todas las naciones cultas, constituyendo hoy una fuente de riqueza para las mismas, por lo cual los Gobiernos han acogido bajo su manto protector todo pensamiento ó esfuerzo que tienda á desarrollarle ó mejorarle, dictando leyes y concediendo recursos que sirvan para facilitar su ejecución.

Pero aun dadas todas las excelencias mencionadas, ni las leyes ni los recursos son suficientes para conseguir un resultado positivo, sin quebranto alguno y sin obstáculo de los que impiden explotar un ferrocarril convirtiéndolo en desastroso negocio. Conjuntamente con aquellos elementos se requiere la existencia ó concurrencia de otros muchos, atendida la variedad de operaciones que el ferrocarril supone, derivadas de su vasto y complejo mecanismo.

Se requiere, en primer término, un personal idóneo, sufrido y de gran probidad, que con sus

actos llegue á inspirar confianza en el medio de transporte; que los precios y condiciones de éste sean tan beneficiosos para el público que se haga imposible toda competencia, y que acaben de desaparecer las preocupaciones sistemáticas que aun existen en contra del ferrocarril, procurando todos, así el personal como el público, dar la mayor vida posible á esta preciada conquista del progreso, medio y símbolo á la vez del bienestar y adelanto de todo pueblo culto.

CAPÍTULO II.

Idea del ferrocarril.

CAPÍTULO II.

Idea del ferrocarril.

Ya hemos expuesto en el capítulo precedente, aunque muy á la ligera, á qué se debe la creación del ferrocarril. Desde el momento en que se declaró resuelto el problema de la locomoción por medio del vapor con el maravilloso invento de la locomotora, surgió el camino de hierro con toda la cohorte de elementos que el mismo supone y requiere para su explotación.

A partir de tal momento el ferrocarril ha tendido á resolver, y con efecto ha resuelto varios problemas, que son los que le han colocado por encima de los demás medios de transporte terrestre. Dichos problemas son: la velocidad, la precisión, la regularidad, la permanencia, la frecuencia y la economía.

Estas son las cualidades que caracterizan principalmente al ferrocarril; no hay sistema de locomoción terrestre que pueda competir con él en cuanto á velocidad, pues sabido es que en algunas líneas la marcha de los trenes de viajeros suele exceder de 65 kilómetros por hora (1).

(1) El tren denominado *New papers train* (tren de los periódicos) que recorre la línea de Jersey á Trentón (América del Norte) marcha á una velocidad de 93 kilómetros por hora; y á la salida de la estación de Newark, marcha durante tres minutos á razón de 137 kilómetros por hora.

En cuanto á la precisión con que se realizan los transportes por este medio, es bastante con haber viajado una sola vez para observar la puntualidad verdaderamente asombrosa con que, aparte accidentes imprevistos, se cumplen las indicaciones de los itinerarios formados de antemano, demostrando de qué manera ha llegado el hombre á dominar una fuerza tan ciega é inconsciente como el vapor, sometiendo y graduando sus impulsos con arreglo á la invariable medida del tiempo, en forma que ningún otro sistema de locomoción ha podido realizar hasta el presente.

¿Y qué decir de la regularidad y de la permanencia que distinguen al ferrocarril? Establecido un servicio, ya sea de invierno, ya de verano, se lleva á cabo con regularidad inalterable, sin que se interrumpa por causa del frío ó del calor, de las lluvias ó de las nieves, de la oscuridad ó de la luz, ó de cualquiera de esos fenómenos de la naturaleza que motivan la paralización de los demás medios de transporte terrestre. Tales antítesis físicas son para el ferrocarril bagatelas que pasan desapercibidas ó dejan de ser apreciadas.

Por las mismas razones, y porque el ferrocarril satisface cada día mayor número de necesidades, la frecuencia con que nos sirve resulta incomparable. La clasificación de trenes, según su objeto, en de mercancías, mixtos, correos, especiales, expresos, rápidos, extraordinarios, tranvías, etc., nos da una idea de la frecuencia con que circulan por las vías, habiendo regiones que disfrutan constantemente de los tres mencionados en primer término, y algunas que pueden utilizar todos ó el ma-

yor número de los nombrados. ¿Con qué sistema de locomoción se puede decir lo mismo?

Por último; á tanta ventaja como queda indicada falta agregar la de la economía que proporciona el ferrocarril. No se refiere solo esta economía á los precios de transporte, que conocida es la diferencia tan notable que existe entre los figurados en sus tarifas y los arbitrarios de los otros sistemas; sino que por razones y motivos diversos, se disfrutan en la actualidad beneficios que antes del establecimiento del ferrocarril se desconocían. Así, por ejemplo, el comerciante, el industrial, ó el hombre de negocios, pueden en breves momentos trasladarse de una población á otra ganando un tiempo que en lenguaje mercantil es oro; pueden hacer por sí mismos operaciones que antes requerían la intervención costosa de terceras personas, y pueden en el mismo día regresar á su casa, continuando el tráfico de la misma, que no ha necesitado interrumpirse.

Tales son las principales cualidades que al ferrocarril distinguen por lo que respecta al servicio público; pues en lo referente al oficial son imponderables sus ventajas con relación á los demás medios de transporte. La conducción gratuita del correo, la de presos y penados, la de dementes, y con especialidad la de tropas, víveres y material de guerra, representan tales bondades por la velocidad, la comodidad y la baratura con que se hacen, que consideramos imposible el sustituirle por cualquiera otro sistema.

¿Pero cómo se llegan á conseguir tan sorprendentes resultados? En fuerza de considerables gas-

tos, de sacrificios sin cuento, y de una serie continuada de estudios, encaminados á resolver los múltiples problemas que entraña, tanto la construcción como la explotación de un ferrocarril.

A los ojos del profano el ferrocarril no representa ni supone otra cosa que un medio de transporte como otro cualquiera, en el que se encuentra la ventaja de salvar las distancias que se quieren recorrer en menos tiempo y con mayor comodidad que si se hubiesen de utilizar las antiguas galeras y diligencias.

Para el hombre inteligente, el ferrocarril, como todo sistema de transporte, se compone de dos partes esencialmente distintas: el material de tracción, compuesto del motor y del vehículo, y la superficie de arrastre.

En el material de tracción diferencia los dos elementos de que se compone para analizarlos por separado, empezando por la locomotora y su tender, á la que asigna la denominación de máquina de viajeros, mixta, ó de mercancías, según la conformidad de sus ruedas y según su peso, cualidades que sirven para determinar la mayor ó menor velocidad, juntamente que la fuerza de arrastre de que se hallan dotadas.

Además, al hacer la clasificación indicada, no solo tiene en cuenta el peso de la máquina y la conformidad ó disposición de sus ruedas, sino que combina otros elementos, como el peso que insiste sobre las ruedas motrices, la presión á que puede producirse el vapor en la caldera, la superficie de calefacción de la misma, el diámetro de las ruedas motrices, el del cilindro, la carrera del émbolo, el

máximo del esfuerzo de tracción, el mínimo de la velocidad, y otros detalles que, como los mencionados, se manifiestan en diferente proporción, según que la locomotora sea de viajeros, mixta ó de mercancías. ¡Cuánto estudio y cuántos sacrificios supone la combinación de tanto detalle!

Pero dejando lo que á las locomotoras se refiere, y pasando á estudiar el otro elemento de tracción, conocido en el tecnicismo de ferrocarriles con el nombre genérico de *material móvil*, en contraposición al *material fijo* que constituye la vía, los detalles van en aumento, y el inteligente empieza por reproducirse en la imaginación el número tan considerable de carruajes que exige la explotación de un ferrocarril; y en este considerable número, la variedad de clases, que, ya obedecen al imperio del lujo, ya á la necesidad, ya á fines especiales, y cada uno con diferente forma y construcción, como dedicados á objetos completamente distintos.

En la variadísima nomenclatura del *material móvil* se comienza por hacer distinción entre los carruajes dedicados al transporte de personas ó viajeros y los que sirven para el de mercancías.

Por lo que respecta á los carruajes de viajeros, figura en primer término el coche salón con su variedad de formas, según que se use para uno ú otro objeto en el curso del transporte; así vemos el salón de conversación, salón cama, salón comedor, salón de lectura y tantos más que van dotados de comodidades iguales á las que pueden disfrutarse en una casa, como lavabos, cocina, retrete, etc., etc.

Siguen después, por razón del lujo y de las dichas comodidades, los carruajes denominados tocadores camas, berlina cama, berlina tocador, berlina sencilla, etc., etc., los carruajes de primera clase, los de segunda, los de tercera y los llamados mixtos, por tener compartimientos de dos ó de tres clases diferentes.

Además, son dignos de especial mención los coches celulares dedicados al transporte de penados, y los coches correos en los que se transporta á los empleados de este ramo con la correspondencia de que son portadores.

Por último, en alguna nación existen carruajes destinados exclusivamente al transporte de cadáveres y del duelo ó personas que los acompañen hasta dejarlos depositados en la última morada.

Esto en cuanto al transporte de viajeros, que en lo referente á mercancías la variedad es aun mayor; como que se suele tener en cuenta la clase y naturaleza de aquéllas.

La clasificación más general que se hace de estos carruajes, á los que se conoce con el nombre genérico de *vagones*, es la de *cerrados* y *abiertos*; de los cerrados se hace otra subdivisión: la de *furgón* y *vagón*, según que se dedique al transporte de equipajes y encargos ó al de mercancías; y además, se distingue entre el vagón con freno y sin él, y el vagón con freno y garita, y el vagón con freno sin garita; bien que esta última distinción se hace igualmente con los vagones *abiertos*.

En cuanto á éstos, los hay bordes altos, bordes bajos, plataformas y *trucks*.

Por último, hay vagones cuabras, vagones jaulas, vagones algibes y otros varios que aceptan la denominación adecuada al uso á que se les destina.

Vea, pues, el profano con qué serie tan variada de elementos tiene que contar una Compañía de ferrocarriles para poder formar sus trenes y satisfacer las necesidades cada vez más crecientes y exigentes del tráfico.

Pero no es esto solo lo que debe considerar y estudiar para formarse una idea aproximada de lo que es un ferrocarril; el material de tracción podrá ser más ó menos caro, podrá ser más ó menos lujoso, podrá reunir estas ó las otras condiciones, como obedeciendo á varias exigencias ó necesidades; pero se puede improvisar en un momento con disponer de capital bastante para adquirirle, sin que sean necesarios cálculos ni esfuerzos de inteligencia, en razón á que la industria de construcción de este material se halla en todo su apogeo, y basta con formular el pedido del que requiera un ferrocarril á cualquiera de las numerosas casas que se dedican á este negocio, para contar en seguida con tal elemento.

No sucede lo mismo con la otra parte de que hemos dicho que el ferrocarril se compone; es decir, la superficie de arrastre. Todas las artes de la ingeniería y arquitectura combinadas juegan papel indispensable en la construcción, y por lo tanto, en la explotación de un camino de hierro. En él se encuentran resueltos todos los problemas que constituyen el campo de estudio de ambas profesiones: desde el más trivial al más complicado; desde el más vulgar hasta el más extraordi-

nario, habida consideración á que la superficie de arrastre se compone:

1.º De terraplenes, desmontes, trincheras, malecones, viaductos, túneles y otras muchas obras que constituyen la base de la vía.

2.º De un suelo de balasto en el que se asientan y sujetan las traviesas.

3.º De las traviesas con los cojinetes que han de recibir el carril.

4.º De los carriles sobre los cuales han de rodar los vehículos.

Y aun no es suficiente con lo dicho para formarse una idea del camino. A uno ú otro lado del mismo se ven construcciones de diferentes clases: ya son las casillas en que habitan los guardas de la vía ó los de los pasos á nivel; ya son los depósitos de agua donde se surten las locomotoras; ya los muelles ó almacenes donde se hace la carga y descarga y en los que se conservan y custodian las mercancías; ya los cocheros de los depósitos de máquinas; ya, en fin, las estaciones, punto de parada de los trenes.

Y es de ver cómo en esta variedad de construcciones la arquitectura ha sumado todos sus elementos, con especialidad en esas monumentales estaciones de hierro, aéreas y elegantes, con marquesinas de anchura y elevación asombrosa, con andenes cómodos y espaciosos, con vestibulos y salones para descanso del viajero, y con numerosas subdivisiones, en las cuales, entre otros servicios, se encuentran instalados los despachos de billetes, las factorías, los despachos del personal de las Compañías y del Gobierno, el telégrafo público y

el del ferrocarril, el Servicio sanitario, el de incendios y, en suma, cuanto puede ser necesario para satisfacer los deseos del que quiere servirse del ferrocarril.

Pero aun hay más; aparte del edificio estación, y dentro de la jurisdicción de ésta, se ven enclavadas tantas vías paralelas como exige el movimiento calculado de trenes, cada una de las cuales se halla cortada por una placa giratoria que tiene por objeto el pasar los coches y vagones desde la vía en que están colocados á las otras; operación que puede hacerse también con otros aparatos que hay, llamados *cangrejos*.

Mas como estos pasos de material á vía diferente pueden referirse, no á un vagón aislado, sino á un tren completo, las vías que hemos llamado paralelas no quedan interrumpidas con la interposición de la placa giratoria, sino que ésta sirve de enlace con la continuación de dichas vías, que dejan de ser paralelas para ir á encontrarse con las demás en determinados puntos donde se entrelazan unas con otras, se bifurcan y combinan merced al auxilio de un sencillo mecanismo denominado *aguja*. De esta suerte puede pasar un tren de una vía á otra sin descomponerse, en breves momentos, remolcado por una locomotora.

Y en fin, además de tantas construcciones, de tantos elementos, de tanto mecanismo como en la vía y en las estaciones se observan, si se descende más, hasta llegar al detalle, asombra el contemplar, de una parte la instalación de básculas donde se pesan vagones y carros cargados; de otra, el continuo funcionar de potentes grúas, ya fijas, ya

móviles, que con la mayor sencillez proceden al cargue y descargue de las grandes mercancías; y para concluir; centinela avanzado que guarda el paso de los trenes por la vía indicándoles el peligro ó la carencia de él, se ve el disco de señales; y á un costado de aquélla, recorriendo toda su longitud y descansando en elevados postes, se muestran esos hilos misteriosos, transmisores del pensamiento ó de la palabra humana, sin los cuales la explotación del ferrocarril sería empresa, si no imposible, más difícil y arriesgada que en la actualidad.

Para el que no esté iniciado en estos pormenores el ferrocarril constituye una Babel de máquinas, vagones, aparatos, edificios, dependencias y servicios mil, que parece imposible que se puedan manejar con la exactitud y celeridad que el regular y veloz movimiento de los trenes exige; pero el que conoce el sistema, sin dejar de asombrarle los resultados, lo encuentra todo sencillo porque sabe que esa exactitud y celeridad son consecuencia ineludible de anteriores cálculos científicos á los que responde obediente una buena organización.

Sí: no se entienda que los trenes se mueven ciegamente ó á impulsos del capricho del maquinista, del conductor ó del jefe de estación, ni se achaque al arbitrio de la naturaleza la conformidad de la vía. Podrá ser ciega la fuerza encerrada en la caldera de la locomotora; pero el hombre de ciencia ha descubierto el medio de dominarla y regularla á su voluntad, y con este dominio impone las condiciones de su marcha, á las cuales

han de someterse los que las sirven ó manejan. Podrá ser más ó menos accidentado el terreno que ha de recorrer la locomotora, y ofrecer mayores ó menores dificultades para su explanación y consiguiente asiento de la vía; pero el ingeniero es el que, en vista de dichos accidentes, hace los estudios del mismo y determina las obras que deben ejecutarse para modificar sus condiciones, sin que les quede á los demás otra misión que la muy sencilla de conservar aquellas obras una vez ejecutadas. Por eso hemos dicho que para quien conoce el sistema no encuentra difícil su ejecución.

Ahora, una vez conocido el mecanismo del ferrocarril, su explotación se realiza poniendo en juego los diversos elementos acumulados á que nos hemos referido, para lo cual se hace indispensable el constituir y organizar la Empresa ó Compañía que se encargue de llevarla á efecto; pero este punto merece capítulo aparte, y á él remitimos á nuestros lectores.

CAPÍTULO III.

Constitución y organización de las Compañías de ferrocarriles



CAPÍTULO III.

Constitución y organización de las Compañías de ferrocarriles.

La construcción y explotación de caminos de hierro, que en la época presente ha llegado á conseguir un desarrollo portentoso, quizás no habría pasado de la simple categoría de ensayo si se hubiera concretado á satisfacer la necesidad ó el capricho individual. Son tantos, tan complicados y complejos los elementos que se requieren para llevar á efecto la construcción de un ferrocarril, y tan numerosos y varios también los que reclama su explotación, que serán muy pocos en número los capitales aislados que puedan soportar los considerables desembolsos necesarios para una ú otra operación.

Por tan poderoso motivo, la construcción, y más especialmente la explotación de los caminos de hierro, se viene haciendo por sociedades constituidas con arreglo á las prescripciones del Código de Comercio, bajo la forma que define este cuerpo de doctrina legal en la regla 3.^a de su art. 122; es decir: que pertenecen á la clase de sociedades anónimas, en las que los asociados forman un fondo común por partes ó porciones ciertas de capital figuradas por acciones ó de otra manera indubi-

tada, encargando su manejo á mandatarios ó administradores amovibles que representan á la Compañía bajo una denominación apropiada al objeto ó empresa á que destinan sus fondos.

En algunas naciones el Estado ha construido y explota por su cuenta importantes redes de ferrocarril; no así en España, donde si llegó á encargarse de la construcción y explotación de las líneas del Noroeste por quiebra de sus concesionarios, tuvo precisión de adjudicarlas nuevamente á una Compañía particular, obligado por la poco desahogada situación del Erario público.

Ahora bien, para llegar á constituirse una Compañía de ferrocarriles han de preceder los trámites siguientes:

En primer término es indispensable que el Gobierno haya concedido la autorización para construir y explotar el ferrocarril, lo cual supone que se ha hecho el estudio del mismo, que se ha formado el consiguiente proyecto con la *memoria*, *plano*, *perfiles*, *presupuestos* y *tarifas de precios de peaje y transporte*, y que se ha cumplido con las demás prescripciones legales referentes á la materia.

Una vez hecha la concesión antedicha y otorgada la escritura correspondiente, que es el título legal del contrato celebrado entre el Estado y el particular, se puede fundar la Sociedad ó Empresa que se encargue de la construcción y explotación del ferrocarril concedido.

A tal efecto el concesionario puede asociarse á otras personas ó Empresas, si no quiere él solo desarrollar el negocio, para formar un capital que

unido á la subvención, si la hubiera, represente por lo menos la mitad del importe del presupuesto total del ferrocarril; y si este capital estuviese suscripto en su totalidad y realizado el 25 por 100 del mismo (1), entonces puede ya constituirse la Compañía para la construcción y explotación de aquél.

Solo es necesario, como trámite final, la formación de los estatutos por que ha de regirse, y los cuales, después de aprobados en Junta general por los individuos que hayan firmado las cartas de pedido de las acciones que han de representar el capital social, deben insertarse íntegros en la escritura de constitución de la Compañía.

Constituída la Sociedad ó Compañía, inscrita su escritura en el Registro Mercantil, y la de concesión del ferrocarril en los Registros de la propiedad por que el mismo atraviere, comienza la vida legal de aquélla, mereciendo la consideración de personalidad jurídica en todos sus actos y contratos.

Ahora bien, reunida la Junta general de accionistas, una vez otorgada la escritura de constitución y con arreglo á lo que en los estatutos se haya establecido, se comienza por organizar el Consejo de Administración de la Compañía, suprema y genuina representación de la misma, eligiendo de entre dichos accionistas el número que dichos estatutos determinen, á los cuales se da el nombre de Consejeros ó Administradores.

Estos cargos, debidos, como hemos dicho, á la

(1) Art. 185 del Código de Comercio.

elección de los accionistas, se confieren por tiempo determinado, al cabo del cual cesan en su desempeño los individuos designados para ser sustituidos por otros, á menos que fueren reelegidos los que hubiesen de cesar, en la misma forma en que se hizo su primera elección.

También pueden ser destituidos por causas previstas en los estatutos, y por las que determinen las leyes.

Y en cuanto á la responsabilidad de su gestión, el Código de Comercio en su art. 156 determina lo siguiente:

«Los Administradores de las Compañías anónimas son sus mandatarios, y mientras observen las reglas del mandato, no estarán sujetos á responsabilidad personal y solidaria por las operaciones sociales; y si por la infracción de las leyes y estatutos de la Compañía, ó por la contravención á los acuerdos legítimos de sus Juntas generales, irrogaren perjuicios, y fueren varios los responsables, cada uno de ellos responderá á prorrata.»

Resulta, por lo tanto, de lo consignado en este artículo, que el Consejo de Administración de las Compañías se compone de mandatarios de la Junta general de accionistas revestidos todos de iguales atribuciones por lo que respecta á la gestión de la Sociedad. O en otros términos, como hemos dicho anteriormente, estos Consejos son la genuina representación legal de la Compañía.

Esto sentado, sería inútil el tratar de fijar sus atribuciones, pues aparte de las muy reducidas en número que se reserva la Junta general de accio-

nistas, como la de aumento ó disminución de capital, disolución ó continuación de la Sociedad, suelen ser competencia de ellos todas las operaciones que tiendan á desarrollar el negocio con los mayores beneficios. Además, estas atribuciones se concretan en los estatutos de cada Compañía, siendo, por esta causa, variables.

Los Consejos de Administración suelen componerse de un Presidente y un Vicepresidente, designados por la Junta general de accionistas de entre los Consejeros elegidos, y además de éstos, de un Secretario, que no necesita ser ni accionista ni Consejero.

Estos Consejos suelen reunirse periódicamente con el intervalo establecido por los estatutos; pero con el fin de que en el período de tiempo que media entre una y otra reunión no queden huérfanos los asuntos de la Compañía cuya solución es urgente, algunas tienen un *Comité* ó *Comisión* delegada, con la atribución especial de despachar á diario los citados asuntos, compuesta de cuatro ó seis individuos de los que forman el Consejo.

En estos Comités ó Comisiones, que también tienen su Presidencia especial, actúa de Secretario el que lo es del Consejo, á menos que se trate de los otros Comités que las grandes Compañías suelen tener establecidos en los centros de población donde reside suficiente número de accionistas representantes de una gran parte del capital social; en cuyo caso, cada Comité tiene su Secretario.

Constituída así la Compañía con el Consejo de Administración que ha de representarla y manejar

los intereses sociales, da comienzo á su gestión determinando los Servicios de que aquélla ha de componerse y nombrando el personal que los ha de formar (1).

Generalmente, y esto es lo más natural, se comienza por organizar el Servicio de Dirección, al cual se hallan afectos el de Secretaría general, el del Personal y el de lo Contencioso.

Se da, pues, comienzo á la organización, nombrando un Director que en el orden de categorías es el más alto empleado de la Compañía, y cuyas funciones son puramente de orden interior de la misma, sin que pueda representarla legalmente á menos que sus actos vayan acompañados de la firma de uno ó más Administradores.

Este nombramiento hecho por el Consejo, hace suponer que la Junta de accionistas no ha acordado el de Director Gerente con la facultad de representar y administrar la Sociedad, ó que no se ha encargado el desempeño de esta misión á uno de los individuos de aquél con la denominación de «Administrador encargado de la Dirección,» «Administrador Director,» «Administrador Delegado» ú otras varias.

(1) Hemos partido del supuesto, en todo lo dicho, de que se forme una Compañía para la construcción ó para la explotación de un ferrocarril, ó para ambas cosas; pero puede suceder que no haya necesidad de formarla, dada la facultad que tiene todo concesionario para vender, ceder, traspasar, etc., los derechos á la concesión á una Compañía ya constituida.

También puede ocurrir que la concesión recaiga en una Compañía ya constituida con motivo de anteriores concesiones, y ésta puede llevar á cabo la construcción y explotación del ferrocarril, ó puede cederla, venderla y traspasarla á otra Compañía, y hasta fusionarse con ella, ya para los efectos de la construcción, ya para los de la explotación, ya para ambos. Pero no son estos casos los que queremos dar á conocer, sino los trámites que se requieren para constituir una Compañía.

Hecho el nombramiento de Director en cualquiera de las formas indicadas, algunas Compañías suelen nombrar uno ó más Subdirectores para que auxilién al Director en el desempeño de su elevada y difícil misión, los cuales se encargan del estudio y despacho de los asuntos que éste les encomienda. En alguna otra, como la del Norte, hay además un Director adjunto que reemplaza al Director en ausencias y enfermedades.

A semejanza del foco de luz que naciendo en reducido espacio transmite su potencia lumínica por medio de rayos que adoptan la figura de un cono, así sucede con la organización de las Compañías de ferrocarriles: la Dirección es el foco de potente luz de donde parten todas las iniciativas, todas las órdenes, todo lo necesario para la marcha del negocio, y que pasan á los Servicios para irse ensanchando hasta ocupar toda la extensión del ferrocarril. Por eso para el desempeño de cargo tan delicado se requieren hombres que á una vasta ilustración sean verdaderos genios comerciales. La Compañía que tenga la suerte de encontrar uno de estos hombres, puede esperar confiada el resultado próspero de su dirección.

Secretaría general.

Todas las Compañías de ferrocarriles procuran organizar la primera una dependencia de la Dirección á que denominan *Secretaría*.

Tiene por objeto esta oficina la apertura de la correspondencia oficial de la Dirección y su distribución á los Servicios después de vista y de-

cretada por el Director; el despacho de los asuntos generales que por su índole no pertenecen á Servicio alguno; la numeración y calco de la correspondencia oficial preparada por los demás Servicios para la firma del Director y Subdirectores, y el registro de entrada y salida de dichas correspondencias.

Su personal se compone de un Secretario jefe de la oficina y de los empleados subalternos necesarios á juicio del Director.

Servicio del Personal.

Este Servicio, como su nombre lo indica, tiene por objeto cuanto al personal de la Compañía se refiere. Forma, tramita y conserva los expedientes de aquél; hace en los mismos las calificaciones correspondientes; forma los escalafones y estadísticas del personal, y á nombre del Director propone al Consejo de Administración el nombramiento, separación, recompensas, castigos, cambios, permutas, traslaciones, aumento y disminución de empleados.

Además, forma los presupuestos generales por personal, y prepara la correspondencia del Director con los empleados y con las personas extrañas á la Compañía que se interesan por los mismos.

Su organización, un Jefe y varios empleados sin denominación especial.

Servicio Contencioso.

Resumen de todos los Servicios de la Compañía puede conceptuarse el de lo Contencioso. Como no

hay orden de la vida en que pueda manifestarse el hombre sin una ley que rija sus actos, y como el conocimiento y aplicación de esta ley constituye la carrera del Derecho, las Compañías tienen un cuerpo de abogados organizados en Servicio con la misión especial de asesorar á la Dirección de la Compañía acerca de las disposiciones que rigen en cualquiera de las materias que se vean precisados á tratar los demás Servicios, emitiendo dictamen, ya respecto á la manera ó forma de aplicar aquellas disposiciones, ya en cuanto á la conveniencia de llevar á cabo el hecho motivo de la consulta.

Es de tal importancia y necesidad el Servicio de lo Contencioso, cuanto que sin él sería difícil, si no imposible, la marcha de los demás que constituyen las Compañías.

A él acuden todos ellos para organizarse de acuerdo con la ley; á él someten la resolución de sus dudas; á él recurren, en fin, cuando ven que sus actos han dado margen á una contienda judicial, desentendiéndose por este hecho del asunto, para que lo Contencioso defienda como le sea dable los intereses de la Compañía.

Y este Servicio, que tantos presta á las Compañías, y cuya ejecución representa el sacrificio de la vida y la posesión de una nobilísima carrera por parte de sus individuos, suele ver con pena que ni se recompensan debidamente aquellos sacrificios, ni aun siquiera se aprecian, siendo á las veces el descrédito lo que recogen como único pago de sus continuados afanes, debido á que, por regla general, cuando llegan los asuntos á lo Conten-

cioso, suelen ir tan débilmente preparados ó con defectos tan esenciales, que van ya perdidos, sin que nadie se convenza de tal verdad hasta que la ven escrita en inapelable sentencia condenatoria para la Compañía.

Además de lo dicho, el Servicio Contencioso tiene la misión de entenderse con los escribanos, notarios y alguaciles que se personan en el domicilio de la Compañía para la práctica de diligencias judiciales; prepara la correspondencia del Director con toda clase de Autoridades cuando se tratan puntos ó cuestiones de derecho, y da instrucciones á los procuradores de la Compañía para que éstos se las transmitan á los abogados, puntualizando los hechos y los fundamentos legales que deben tenerse en cuenta para la defensa de aquélla en los pleitos que contra la misma se entablan, ó en los que ella se ve precisada á promover, remitiendo en uno y otro caso, juntamente con las instrucciones dichas, cuantos antecedentes ó elementos sean necesarios para la mejor dirección del pleito.

En los expedientes gubernativos prepara las solicitudes y recursos necesarios para la firma de la representación legal de la Compañía; asiste á las Juntas á que es convocada ésta por la Administración pública, y emite dictamen sobre la procedencia ó improcedencia de interponer recurso contencioso administrativo contra las resoluciones de la Administración que causan estado.

Generalmente el Servicio Contencioso de las Compañías de ferrocarriles se compone de un abogado con sueldo que desempeña las funciones de

Jefe de aquél, y de otros abogados, también con sueldo, que trabajan á sus inmediatas órdenes.

Pero como sería imposible, sobre todo en las grandes Compañías en que la explotación alcanza á un número de kilómetros considerable, que los abogados del Servicio Contencioso se pudiesen personar en todos los Juzgados y Tribunales en que la Compañía tuviese pleitos ó cuestiones pendientes, se nombran abogados y procuradores en todos los partidos judiciales por donde sus líneas atraviesan, para que llegado el caso, y poniéndose en relación con el Servicio Contencioso, puedan defender y representar á la Compañía en los pleitos ó cuestiones que se entablen ante los Tribunales ó Autoridades de cada partido judicial.

Estos abogados y procuradores se relacionan directamente con el Servicio Contencioso, ya para recibir instrucciones, datos y antecedentes, ya para la aprobación ó regulación de sus honorarios, ya para el pago de los mismos, costas y demás gastos á que dieren lugar los procedimientos en que hubiesen intervenido.

Otros muchos asuntos además de los mencionados se someten al estudio y despacho de los Servicios Contenciosos, que en realidad en nada se relacionan con lo que es peculiar y propio de la carrera del Derecho; pero esto obedece á la confianza de acierto que estos Servicios suelen inspirar á los Directores de las Compañías, y también en alguna ocasión al olvido en que se tiene la cualidad técnica de dichos Servicios.

Quizás se nos tache de parciales porque tenemos la honra de pertenecer á un Servicio Contencioso.

cioso; pero aun á trueque de merecer tal calificativo, no podemos prescindir en estos momentos de señalar un hecho que deprime algún tanto á los que, por suerte ó desgracia, hemos llegado á vestir la honrosa toga. En tanto que un ingeniero de caminos recién salido de la Escuela entra al servicio de las Compañías cobrando pingües sueldos, los abogados se ven precisados á ingresar por las categorías inferiores establecidas para los demás empleados, sin que basten los méritos más relevantes ni los muchos años de servicio á sacarles de una posición tan modesta y tan secundaria como la que llega á conseguir por prescripción de largo tiempo, aunque no de inteligencia y servicios valiosos, el último empleado máquina de la Compañía.

Comprendemos desde luego que hay menos ingenieros que abogados, *y que la escasez del género encarece los precios*; pero esto no obsta para que se remuneren igualmente cuando los servicios de ambos reporten á las Compañías beneficios estimables en igual grado.

Mucho se puede hacer en este sentido, y es muy seguro que no lo perderían las Empresas, pues los abogados que se ven precisados á servir en tales condiciones, son verdaderos prisioneros de guerra que soportan el yugo por la dura ley de la necesidad, pero maldiciendo siempre al opresor.

Nosotros haríamos mayor aun de lo que es la esfera en que giran los Servicios Contenciosos de las Compañías de ferrocarriles. De ellos sacaríamos letrados expertos que pondríamos al frente de

aquellos Servicios más dados á pleitos y contiendas de todo género; tendríamos inspectores letrados que tuviesen la misión de pasar á las localidades donde se sostuviera algún litigio para enterarse de su estado, de las circunstancias que concurriesen por lo que respecta á los litigantes, sus defensores ó procuradores, etc., etc., y proponer las transacciones procedentes; en casos de accidente, deberían personarse en el lugar del mismo, levantar las actas que la ley previene, entenderse con las Autoridades judiciales al instruirse las primeras diligencias sumariales, asesorar en aquellos momentos al personal respecto á la conducta que debe seguir en sus relaciones con las Autoridades y con el público, sin olvidar los intereses de las Compañías; y por fin, estos letrados podrían evacuar las consultas que el personal de estaciones les formulase á su paso por las mismas, haciendo advertencias acerca de las faltas de cumplimiento á las leyes que notasen en todas las dependencias del ferrocarril; y á este tenor, podrían llenar otras muchas funciones dependientes todas del cumplimiento exacto de las leyes, y que hoy se desconocen ó se olvidan, siendo causa de disgustos, pleitos y descrédito para las Compañías.

Por eso hemos dicho al comenzar, que el Servicio Contencioso es el resumen de todos los demás, debiendo saber lo que todos saben, más lo que ignoran. No somos nosotros los llamados á reformar su organización actual; si lo fuéramos, ya haríamos por que se sintieran más sus efectos en beneficio de todos: de las Compañías, del público y del mismo Servicio.

Hasta aquí lo que respecta á los Servicios afectos más íntimamente con la Dirección de las Compañías; pero también figuran como dependientes de la misma, aunque con operaciones propias que pueden prescindir de la firma del Director, los de *Vía y Obras, Movimiento, Tracción, Tráfico, Intervención, Contabilidad, Intervención de gastos, Servicio Sanitario y de Explotación.*

En algunas Compañías figura como Servicio independiente el de *Reclamaciones*, que en otras forma parte del de *Tráfico*.

Servicio de Vía y Obras.

Todas las Compañías tienen un Servicio denominado de *Vía y Obras*, á cuyo cargo corre la conservación, reparación y custodia de la vía, así como la construcción de todas las obras relacionadas con aquélla y con la explotación del ferrocarril, entre las que figuran las estaciones, muelles, almacenes, aguadas y demás edificios y dependencias, cuya necesidad se hace sentir después de terminada la construcción del camino y su apertura á la explotación.

Dicho Servicio, que también se llama *técnico* en algunas Compañías, suele componerse de un ingeniero, Jefe del mismo, del cual dependen otros ingenieros de menor categoría y sueldo, y el personal de sobrestantes, capataces, peones de la vía, guardas de la misma y de las barreras ó de pasos á nivel, necesarios para las operaciones de conservación, reparación y custodia de la vía.

Generalmente las Compañías tienen divididas

sus líneas en secciones, abarcando éstas un número determinado de kilómetros de vía, cuya conservación, reparación y custodia está encomendada directamente á un empleado técnico que, con el título de Subingeniero ó Jefe de sección de la vía, dirige aquellas operaciones, ya con arreglo á lo que determinan los reglamentos é instrucciones de la Compañía, ya en cumplimiento de las órdenes dictadas por el ingeniero Jefe del Servicio.

El personal de capataces y obreros, organizado en brigadas, trabaja á las inmediatas órdenes del citado Subingeniero ó Jefe de sección, del cual reciben todas las órdenes, igualmente que los sobrestantes, capataces y vigilantes de la vía.

Para encomiar los servicios tan extraordinarios que presta este personal, necesitaríamos dar una idea acabada de las múltiples operaciones que lleva á cabo, con lo cual habría bastante para llenar volúmenes enteros. Para nuestro propósito, basta el consignar que, sin un elemento tan importante, no podría llevarse á efecto la explotación del ferrocarril, y mucho menos en las condiciones de seguridad con que aquélla se hace.

Para aquilatar la verdadera importancia del Servicio que nos ocupa, debe tenerse en cuenta que un tren en marcha no es otra cosa que una fuerza ciega, cuya estabilidad y dirección obedece imperiosamente á las indicaciones de la vía. Si ésta se encuentra en perfecto estado, el tren recorrerá su camino sin entorpecimiento alguno. Si por circunstancias especiales, ó por un caso de fuerza mayor, la vía sufriera algún desperfecto que pudiera poner en peligro la seguridad de los tre-

nes, los empleados de la vía anuncian á los conductores de aquéllos la existencia del peligro por medio de señales dispuestas al efecto, cuya ingrata misión llevan á cabo en todo tiempo, y por regla general, infelices mujeres que no reparan en abandonar á sus pequeños hijos en las altas horas de la noche y con temporales de horrible borrasca, para asegurar las vidas y los intereses confiados al tren que ciegamente corre á precipitarse en el abismo.

Un buen Servicio de Vía y Obras disminuye considerablemente, si no evita en absoluto, los accidentes que algunas veces se deploran en los caminos de hierro.

Servicio del Movimiento.

Al cuidado de este Servicio corren todas las operaciones relacionadas con el movimiento de los trenes, tales como la organización del personal de conductores, guarda-frenos y mozos de tren, la de los trenes que deben circular por las líneas de cada Compañía, y la formación de los itinerarios que aquéllos deben recorrer, con la indicación de las horas, días y trayectos por que deben circular.

También es de su competencia el llevar la estadística del material móvil, así como el dictar las instrucciones necesarias para la mejor repartición ó aprovechamiento de aquél.

Al frente de este Servicio hay un Jefe á cuyas órdenes trabaja el personal de oficina necesario; dependiendo también de aquél el de conductores, guarda-frenos y mozos de tren.

En algunas Compañías, del Servicio del Movi-

miento depende el personal de estaciones; pero en otras, y entre ellas el Norte, comprenden aquéllas en lo que llaman Servicio de la Explotación, cuya jefatura se reserva el Director de la Compañía, según consignaremos en el lugar oportuno.

Servicio de la Tracción.

Corresponde á este Servicio todo cuanto se relaciona con el movimiento y uso de las máquinas locomotoras.

Al frente del mismo se halla un funcionario que con el título de Ingeniero Jefe de Tracción, ó con el de Jefe de Tracción, dicta las órdenes oportunas para el servicio de las máquinas, la organización de los depósitos en que éstas se custodian y preparan, y la del personal que ha de dirigir las ó manejarlas.

El personal de este Servicio lo constituyen, además del de oficina, el de Jefes y Subjefes de Depósito y Reserva, Inspectores de tracción, maquinistas y fogoneros, todos los cuales se relacionan directamente con el referido Ingeniero Jefe.

Entre el personal de ferrocarriles figura como de los más importantes y necesarios el de maquinistas y fogoneros; tanto, que la ley les exige condiciones especiales de aptitud. El art. 172 del Reglamento de 1878 para la ejecución de la ley de policía de ferrocarriles, determina que «no se empleará ningún maquinista en el servicio de los caminos de hierro sin que, con arreglo á las instrucciones dictadas por el Ministerio de Fomento,

acredite previamente la suficiencia necesaria para el buen desempeño de sus funciones.»

Y con efecto; así sucede, porque las Compañías ponen especial cuidado en elegir este personal, no siendo raro, sino muy general, el ver dirigir las máquinas á jóvenes ingenieros mecánicos salidos de las escuelas nacionales ó extranjeras; y en defecto de éstos, á hombres conocedores de la anatomía de una máquina y capaces de desmontarla y montarla pieza por pieza, y hasta de construirla ó repararla en caso de falta ó avería.

De esta suerte se preven, si no en todo, en parte, las contingencias de un accidente en ruta que pueda paralizar los movimientos indispensables de la máquina para la marcha del tren.

Servicio del Tráfico.

En algunas Compañías se le llama Servicio Comercial.

Importante en extremo es este Servicio; tanto, que de él suele depender la situación más ó menos próspera de las Compañías.

Su misión principal consiste en la formación de las tarifas de precios á que ha de sujetarse el transporte de personas y mercancías por el ferrocarril. ¡Pero cuánto dato, cuánto detalle, cuánta previsión é inteligencia comercial se requieren para formar una tarifa!

Conocer la producción general del mundo civilizado; conocer el consumo, también general; conocer todos los sistemas de locomoción, comarcas, regiones ó países servidos por cada uno de

aquéllos; conocer sus precios respectivos de transporte; conocer sus recorridos y el tiempo en ellos empleado; estar al tanto de las cotizaciones que las mercancías tienen en las plazas, y del movimiento de alta y baja que puedan tener las industrias agrícola, fabril y manufacturera; preocuparse hasta de la celebración de fiestas, ferias, mercados, certámenes, exposiciones y cuantos sucesos puedan suponer afluencia de gentes y consumo, con mil detalles más que omitimos por no ser prolijos; hé aquí el cuadro de los conocimientos y actividades que debe poseer un buen Servicio Comercial.

Solo reuniendo tales condiciones se pueden fijar precios de transporte susceptibles para sostener y atraer el tráfico, favoreciendo las leyes económicas de la competencia, y las que á la demanda y la oferta se refieren.

Con semejantes elementos se consigue el que se vean satisfechas las necesidades cada día más crecientes de la humanidad, realizándose el hecho, que á nuestros abuelos parecería milagroso, de que trigos recolectados en Rusia, en la América del Norte ó en el interior de Africa, se coticen en nuestras plazas al igual de los nacionales; de que hasta en la mesa del más humilde trabajador puedan figurar al lado de nuestros frutos los que se producen en los más lejanos países, y que en otro tiempo solo eran regalo de reyes y magnates; y que al igual de los tejidos y de los demás productos de nuestra industria, aparezcan en todas partes los de las extranjeras, realizando una competencia de la que siempre resulta beneficiado el consumidor.

Y estos verdaderos milagros se pueden realizar y se realizan, porque los Servicios Comerciales de las Compañías de ferrocarriles, con los conocimientos que antes hemos indicado, estudian los recorridos más baratos que pueden seguir las mercancías desde los puntos de producción á los de consumo, y ya aisladamente cada una, ya celebrando convenios y combinaciones, establecen precios que, sumados con los de producción, graven lo menos posible el valor de la mercancía, á fin de que una vez en plaza pueda competir con las demás similares y estar al alcance del mayor número de consumidores.

Y no se entienda que para llevar á cabo tan vasto plan se requiere un personal numeroso; nada de eso. Los Servicios de Tráfico se suelen componer de un Jefe, con el personal de oficina necesario, y de varios empleados á quienes se denomina Agentes Comerciales, los cuales residen en diferentes puntos de las líneas férreas que cada Compañía explota.

Estos Agentes Comerciales son los encargados de facilitar al Jefe del Servicio todos los datos relacionados con la producción y consumo de la comarca ó región cuyo estudio les está encomendado, para lo cual deben ponerse en constante relación con los industriales y comerciantes de la misma, asesorándoles siempre que lo deseen en lo referente á aplicación de tarifas y precios de transportes, procurándoles todo género de facilidades para dar salida á sus productos ó para adquirir los agenos, y alentándoles para acometer mayores empresas, para desarrollar las existentes, y, más que nada,

para evitar que mueran ó desaparezcan las que constituyen la riqueza de la región.

Cargo delicadísimo que exige para su desempeño grande actividad, inteligencia é ilustración nada comunes, discreción y tacto exquisito, y, sobre todo, mucha finura y trato de gentes, para captarse la simpatía, la voluntad y la confianza del público, con lo cual basta para que éste no vacile en ensanchar su tráfico convencido de las ventajas que el ferrocarril le proporciona.

Servicio de Intervención.

Como su nombre lo indica, este Servicio tiene por objeto el intervenir, ó mejor, el conocer las cantidades que recaudan las estaciones por consecuencia del tráfico que hacen diariamente, llevando una cuenta detallada con ellas para exigirles el abono de todas las cantidades ingresadas en el concepto expresado, y acreditarles de otras no abonadas por causas legítimas y que figuran en el *debe* de la estación.

Un Jefe de Servicio con el personal necesario de oficina desempeñan estas operaciones, entre las que figura como muy esencial la de comprobación de las tarifas y precios aplicados á cada transporte.

Además, para evitar toda distracción de fondos y cerciorarse de la exactitud de los datos facilitados por las estaciones, algunas Compañías tienen unos agentes á quienes titulan Inspectores de Contabilidad, encargados de examinar los libros que deben llevar aquéllas; y con vista de los datos figurados en los mismos, y con la de las existencias

de mercancías en muelles y almacenes, y con la de billetes en sus casilleros respectivos, forman la *situación* de cada estación.

Esta operación deben hacerla también en algunas Compañías los Inspectores de la Explotación.

Por último, también es atribución del Servicio de la Intervención la revisión de los billetes de viajeros en ruta, para evitar que se defrauden los intereses de las Empresas; operación que llevan á cabo ciertos agentes de aquel Servicio denominados Interventores en ruta, ó Revisores de billetes.

Aunque no es general, sin embargo, en el mayor número de Compañías, es atribución del Servicio de Intervención el llevar la cuenta de los transportes especiales hechos por el Estado, tales como el de presos, el de el correo facturado, el de individuos llamados por los Tribunales para comparecer ante los mismos, y el de militares, marinos, víveres y material de guerra.

Finalmente, el Servicio de la Intervención de la Compañía del Norte, en nombre del mayor número de las de España, lleva la cuenta referente al transporte de paquetes postales.

Como consecuencia de todas estas operaciones hechas al detalle por los Servicios de Intervención, forman la estadística de productos de sus Compañías respectivas.

Servicio de Contabilidad.

Las operaciones de la Contabilidad, las de la Intervención, y aun las de la Intervención de

gastos, suelen formar un solo Servicio en algunas Compañías; en otras son Servicios distintos é independientes.

También suelen diferir en cuanto á la denominación del Servicio, llamándole unas de Contabilidad general y otras central; pero estas diferencias de organización y de nombre no influyen para nada en las operaciones que son propias de toda contabilidad mercantil.

La base y objeto que caracteriza al Servicio de la Contabilidad de las Compañías de ferrocarriles se halla compendiado en las prescripciones contenidas en el título III del Código de Comercio.

Con arreglo á las citadas prescripciones, y utilizando el sistema de contabilidad por partida doble, el Servicio de referencia forma y lleva la cuenta general de los ingresos y gastos de la Compañía, hace los balances necesarios é interviene en cuantas operaciones se relacionan con el cobro ó pago de dichos ingresos ó gastos, tales como el que se hace en Caja de los productos de la explotación, el procedente del cobro de subvenciones ó el de cantidades adeudables á la Compañía por cualquier concepto, y el pago de las que ella adeude por personal, material, obras ú otro concepto análogo, ó por dividendos á las acciones, ó por cupones vencidos ó amortización de obligaciones.

Un Jefe del Servicio, un Tenedor de libros y varios empleados sin denominación especial, constituyen este Servicio, que, aparte de lo indispensable que es para la marcha y desarrollo de toda empresa mercantil, la ley le impone como obligatorio para evitar todo género de fraudes, pues

sólo por medio del examen de una contabilidad ordenada se puede apreciar la buena ó mala fe que presidió ó concurrió en la realización de toda empresa industrial ó comercial, y deducir los fundamentos bastantes para determinar en ciertos casos si existe ó no materia de delito.

La falta de este Servicio constituiría en las Compañías de ferrocarriles un verdadero caos, porque desconociendo los ingresos sería imposible calcular los gastos, imposible conocer las utilidades, y más imposible aun el atender con puntualidad y fijeza al cumplimiento de las múltiples y variadas cargas que pesan sobre esta clase de Empresas, todas ellas legales é ineludibles, imposibilitándose por tales causas la formación de ese cálculo llamado presupuesto, sin el cual no puede vivir sociedad alguna por insignificante que sea.

Por último; en algunas Compañías depende de la Contabilidad el Servicio de Caja, con su personal de Cajeros y Pagadores encargados de guardar y custodiar los fondos sociales, de recibir para tal efecto las cantidades recaudadas por las estaciones, y las que la misma Caja deba hacer efectivas, como las procedentes de subvenciones y servicios al Estado; y, en fin, esta dependencia tiene la misión de hacer todos los pagos que la Dirección ordene previa conformidad de la Intervención de gastos y después de haberse tomado razón en la Contabilidad.

Servicio de Intervención de gastos.

Acabamos de decirlo, en casi todas las Compañías este Servicio corre á cargo del de Contabilidad; pero en otras es independiente.

Su misión consiste en examinar las órdenes de pago que emanen de las demás dependencias de la Compañía; ver si aquél obedece á operaciones ó servicios presupuestados, y si está autorizado por el Consejo ó por la Dirección, según los casos, dando curso al documento de pago si está conforme, poniéndole la nota de *intervenido*, y tomándola en los libros del Servicio.

Su organización no difiere de la de los demás Servicios, componiéndose de un Jefe y varios empleados sin denominación especial.

Servicio Sanitario.

Lo expuesto que es el ferrocarril á que se produzcan accidentes que pongan en peligro la vida de las personas que con él se relacionan, ya en el concepto de empleados, ya en el de viajeros, hizo comprender á las Compañías la necesidad de organizar un Servicio Sanitario, que esté siempre dispuesto á acudir á los sitios donde el accidente ocurra para prestar los auxilios de la ciencia de curar á las personas que los necesiten.

Todo esfuerzo de imaginación ó de palabra sería inútil para encomiar como se merece la importancia de este Servicio. La vida vale infinitamente más que la hacienda, y por lo tanto, la misión del médico solo es apreciable en su justo valor por aquel

que se siente agonizante ó sufriendo cruentos dolores y nota la vuelta de la vida ó del alivio merced á la intervención del médico.

Cuando el hombre se siente en pleno estado de salud, la existencia del médico pasa desapercibida; pero se altera aquélla, y surge inmediatamente el recuerdo de éste como único faro de esperanza. ¡Imagínese el lector lo que ocurrirá en esos horrosos accidentes que registra de vez en cuando la historia del ferrocarril, y en los cuales, entre el confuso montón del material de los trenes destrozados, en medio del campo, sometidos á la inclemencia del tiempo, formando indescriptible coro de quejidos, de ayes, de exclamaciones, de súplicas y juramentos, se encuentran los viajeros de un tren, unos muertos, otros heridos y mutilados! Allí no se invocan más que dos nombres: el de Dios y el del médico.

Pero los Servicios Sanitarios prestan además otros muy relevantes á las Compañías. Divididas las líneas que las componen en secciones, en cada una de éstas hay un médico encargado de la asistencia facultativa del personal afecto á ella, tanto en el caso de accidentes en el servicio, como en el de enfermedades comunes, siempre que éstas no procedan de vicios ó intemperancias del empleado.

Además de estos médicos de sección, hay otros que se llaman de guardia, y que prestan servicio en estaciones de gran movimiento, en unión de los practicantes necesarios para acudir inmediatamente en auxilio de las personas que sufran algún accidente en el recinto de la estación.

Todo este personal presta sus servicios á las

inmediatas órdenes de un médico Jefe, y con sujeción, en la parte administrativa, á instrucciones especiales de cada Compañía.

Servicio de Explotación.

A llevar á cabo este Servicio tienden y se refieren todos los demás; como que él significa la aplicación práctica del ferrocarril, y es el encargado de ejecutar ó llevar á debido resultado el fin que los concesionarios se propusieron realizar.

Con efecto; el personal de estaciones, que es el que constituye el Servicio de Explotación, con sus jefes, subjefes, jefes suplementarios, factores, telegrafistas, expendedores de billetes, capataces de muelles y de maniobras, vigilantes, guarda-agujas, serenos, mozos, etc., etc., constituye en algunas estaciones una verdadera legión de hombres, necesarios todos para la explotación del ferrocarril.

Si se detallan las operaciones que estas estaciones ejecutan, queda la duda de que sus empleados puedan atender á las necesidades más apremiantes é ineludibles de su vida.

En las estaciones se facturan, se cargan y expiden mercancías; se reciben, se descargan y se entregan á sus consignatarios; se expiden los billetes de viajeros; se reciben, facturan y cargan sus equipajes; se descargan y se entregan á sus dueños; se forman los trenes; se les expide ó recibe; se anuncian su salida y llegada á las estaciones inmediatas por medio del telégrafo; se recaudan las cantidades por los portes correspondientes

á viajeros y mercancías; se hace la tasa de aquéllos y su rectificación; y para llevar á cabo todas estas operaciones, y, como consecuencia de ellas, las estaciones se ven precisadas á dar parte de las mismas á los Servicios y á sus Jefes, formalizando documentos, sosteniendo una variada correspondencia, y haciendo el asiento de las operaciones del día en libros detallados y minuciosos. Esto aparte del cumplimiento de las órdenes especiales que reciben á diario de los Servicios, y de las relaciones verbales ó escritas, que por razón del cargo se ven precisadas á sostener con las Autoridades y con el público.

En suma: las estaciones son la piedra de toque de todos los Servicios de la Compañía; la Intervención les exige cuenta diaria de ingresos y gastos; el Movimiento les impone el más exacto cumplimiento de los itinerarios y de las instrucciones para el aprovechamiento del material; el Tráfico les marca la manera de aplicar las tarifas y de clasificar las mercancías ó de dar facilidades al Comercio; Reclamaciones, les pide informes y datos acerca de los motivos en que se fundan las formuladas contra la Compañía, y así sucesivamente los demás Servicios, unos con mayor frecuencia que otros, todos tienen algo que mandar á las estaciones.

Así se resume lo concerniente al llamado Servicio de Explotación, cuya jefatura corre en unas Compañías á cargo de un Ingeniero Jefe de la misma, y en otras se la reserva el Director, el cual se comunica con las estaciones por conducto de unos altos empleados, titulados Inspectores

principales de Explotación, que tienen á sus órdenes otros de categoría inferior, denominados Inspectores de sección.

Concluiremos diciendo, que estos Inspectores tienen la misión de velar por que los empleados de la Explotación cumplan fiel y exactamente con lo que determinan las Instrucciones y Reglamentos de la Compañía, y con lo prescrito en las disposiciones legales referentes á la explotación del ferrocarril y circulación de trenes por la vía única.

Servicio de Reclamaciones.

Ya hemos dicho anteriormente que este Servicio forma parte, en algunas Compañías, del de Tráfico. Nosotros creemos, que de no estar independiente como le tienen otras, no debiera estar solo en el Tráfico, sino además en el del Movimiento y en el de lo Contencioso.

Trata este Servicio cuestiones como las de las reclamaciones á que da margen el retraso en el transporte de mercancías, para las cuales se necesita conocer perfectamente las tarifas, á fin de hacer con exactitud el cómputo de los plazos de transporte concedidos por las que se hubiesen aplicado.

Trata igualmente las reclamaciones que se formulan por falta total ó parcial, ó por demérito de la mercancía, que requieren conocimientos puramente jurídicos, para estimar ó desestimar los medios de prueba y las razones legales que aduzcan los reclamantes en apoyo de su pretensión.

Ocúpase también, con agentes especiales, en la busca de las mercancías perdidas, teniendo precisión de recorrer las líneas en toda clase de trenes.

Por último, gestiona cerca de los consignatarios y remitentes de mercancías el que retiren aquellas expediciones que se hallan pendientes de recogida en las estaciones, después de transcurrido un plazo prudencial.

También suelen ser de competencia suya las reclamaciones formuladas por portes cobrados de más en expediciones transportadas, para lo cual se requiere un perfecto conocimiento de las tarifas.

En fin, este Servicio se incauta de los objetos denominados sobrantes, ó sea de aquellos cuyo dueño, remitente ó consignatario se ignora, y que por nadie han sido reclamados en el plazo de un año á contar desde la fecha en que se consideran abandonados.

Compónese este Servicio de un Jefe, con el personal de oficina necesario, y con el de Inspectores, Agentes de Investigaciones ó de Búsquedas, y Peritos que se consideran indispensables según el número de reclamaciones que se formulen.

Estos son los Servicios principales que constituyen la organización de las Compañías de ferrocarriles, y cuyas operaciones merecen un especial estudio, sin que esto quiera decir que son los únicos; pues además, existen en muchas de ellas los de Almacén, de Talleres, de Material Móvil, de Pequeño Material, de Recorrido, las Agencias Internacionales, y las de Aduanas, etc., etc., cuyas denominaciones responden al objeto á que están destinados. Pero su existencia es variable,

ya porque suelen estar refundidos en otros Servicios, como el de Pequeño Material, ya porque no son necesarios, como las Agencias Internacionales en Compañías que no tocan sus líneas en frontera alguna.

Por lo demás, creemos que con lo dicho es suficiente para que el hombre menos versado en materia de ferrocarriles pueda formarse una idea aproximada de cómo se constituyen estas Empresas, y la manera que tienen de funcionar, dado el número, clase y operaciones de los Servicios de que se componen.

Lo asombroso de tan vasta organización es la unidad de miras que se observa en todos los Servicios, para que el ferrocarril resulte un elemento de riqueza y progreso. Bien que, como anteriormente hemos dicho, tal resultado se debe á las condiciones de la persona que ocupe la Dirección de la Compañía. Los Servicios no tienen otra misión que la de secundar hábilmente las órdenes é iniciativas del Director.

CAPÍTULO IV.

Condiciones de los empleados de ferrocarriles.

CAPÍTULO IV.

Condiciones de los empleados de ferrocarriles.

Como consecuencia de cuanto dejamos expuesto en el capítulo precedente y por virtud de los principios contenidos en la legislación mercantil y en la de ferrocarriles, el personal de éstos debe reunir ciertas condiciones, ya físicas, ya intelectuales, que le permitan desempeñar las funciones propias del cargo que se le confíe sin faltar á dichos principios y de acuerdo completo con ellos, si no quiere incurrir en las varias responsabilidades provenientes de las relaciones que ha de sostener, de una parte, con las Empresas explotadoras de aquellas vías, y de otra, con las Autoridades y con el público.

Y es de advertir que tales responsabilidades son tanto más varias cuanto más lo sean las funciones que se asignen al personal, toda vez que estas funciones pueden afectar carácter público, mercantil, administrativo y de servicio interior de las Empresas, dando por resultado necesario, en el caso de transgresión, la imputación de responsabilidad criminal con arreglo al Código penal; ó la mercantil, con sujeción al de Comercio; ó la administrativa, según la ley de policía de ferro-

carriles, ó la establecida por las Empresas en sus reglamentos é instrucciones interiores.

Con dificultad se hallará otra clase social sobre la cual pese tan considerable variedad de leyes penales, que ya pueden aplicársele aisladamente, ya combinadas, ya en conjunto. Verdadera espada de Damocles que se halla suspendida constantemente sobre la cabeza del pobre empleado de ferrocarriles, haciéndole pensar á cada momento con ocasión de toda clase de actos, aun de los más insignificantes é inocentes, en la responsabilidad que podrá corresponderle, llevando de esta suerte á su espíritu una intranquilidad que se opone abiertamente á la calma y reflexión que le está recomendada para el mejor desempeño de su delicada misión.

Por tal circunstancia, es muy digna de estudiarse con detenimiento la cuestión referente á las condiciones que debe reunir un personal sobre el que, si han de recaer responsabilidades varias, en cambio ha de estar dispuesto para desempeñar también las más varias operaciones y para soportar, en suma, todas las consecuencias más duras de la variedad en múltiples manifestaciones: variedad de relaciones, de sucesos, de accidentes, de influencias, de temperaturas, de paisajes, de luz, de atmósferas y de cuanto puede suponer y suponen viajes continuos entre pueblos y regiones antitéticas y separadas por largas distancias, cuyo único punto de contacto es el ferrocarril.

Empezaremos por las condiciones físicas, acerca de las cuales cada Empresa exige las que considera necesarias según el criterio científico de los médi-

cos que tiene á su servicio, organizados en la forma y para los fines que hemos consignado en el capítulo precedente.

En primer término, las citadas condiciones no pueden ni deben ser iguales para todo el personal, teniendo que afectar diferencias muy esenciales, habida consideración á la índole tan diversa de tareas ó funciones asignada á cada clase de empleados.

La robustez y fuerza que se necesitan para todas las operaciones propias de la tracción y movimiento de trenes, no guardan analogía con la que requieren las de las factorías y demás dependencias donde predomina el trabajo intelectual sobre el mecánico, y en donde son menos sensibles y nada variables las influencias atmosféricas, porque las citadas operaciones se llevan á efecto en locales adecuados y bien dispuestos para el empleado, en tanto que las primeras tienen su lugar de acción á la intemperie y sometidas á los rigores de elementos y temperaturas tan variadas como lo son las diversas comarcas que recorren los trenes sin solución de continuidad, y sin distinción de días ó de noches ni consideración al bueno ó mal estado atmosférico.

Por regla general, la primera condición que suelen exigir las Compañías es la referente á la edad, fijando la de 18 años á 35 para ingresar al servicio de las mismas; edad que parece obedecer á la necesidad de que el empleado se encuentre con el desarrollo físico indispensable para resistir las rudas tareas propias de la explotación de los caminos de hierro.

Sentado el precedente condicional de la edad, y á partir del mismo, las demás condiciones físicas exigibles á los empleados de ferrocarriles dependen, más que de principios fijos y generales para todas las Compañías, del vario criterio científico de los médicos de aquéllas. Como comprobación de este aserto podemos citar lo que consignan en sus respectivos reglamentos para el Servicio Sanitario las dos Compañías más importantes de España: la de «Madrid á Zaragoza y á Alicante» y la del «Norte.»

La primera no dedica á este asunto más que un artículo, el 5.º de su reglamento de 1.º de Septiembre de 1882, que dice así: «A invitación de »los Jefes de Servicio examinarán los facultativos »á los empleados que soliciten la admisión al ser- »vicio de la Compañía, y expedirán certificación »del grado de aptitud corporal para el trabajo á »que se les destina.»

Ni una palabra más se encuentra en el citado reglamento que determine la clase de condiciones que son necesarias y cuáles son los defectos ó enfermedades que constituyen el cuadro de incapacidades físicas para el servicio del ferrocarril, dejando al arbitrio facultativo, como hemos dicho, el fijar aquéllas, y sin conceder recurso alguno al aspirante en contra de un juicio erróneo, parcial ó caprichoso que pueda contrariar ó matar sus honradas aspiraciones.

En cambio la Compañía del Norte, imprimiendo á esta cuestión la verdadera importancia que tiene y que todos la reconocen, ha dado el primer paso para sométera, dentro de lo posible,

á los términos más precisos que la ciencia médica puede abarcar, convirtiéndola de condición arbitraria ó caprichosa en reglamentaria y legal, por lo que tiene de verdad científica la clasificación ó cuadro de enfermedades y deformidades que presenta como causas de incapacidad para ingresar al servicio de sus líneas.

Además, considerando que hasta el criterio científico está sujeto al error que persigue al hombre como condición ineludible de su imperfecta naturaleza, á la vez que ha formado el cuadro de incapacidades, ha fijado ciertas reglas ó principios á los que deben someterse los aspirantes á ingresar como empleados de la Compañía.

Ya por ser una innovación digna de estudio para todas las Compañías de ferrocarriles, ya porque debe ser conocida de cuantos pertenecen ó desean pertenecer á la del Norte, transcribimos á continuación las disposiciones de referencia, tomadas de la «Instrucción general núm. 4, sobre el Servicio Sanitario de la Compañía,» publicada en 22 de Junio de 1887. Dicen así:

«CAPÍTULO III.

»*Reconocimiento facultativo y certificados de aptitud física de los aspirantes á ingreso en el servicio de la Compañía.*

»Art. 10. Ningún aspirante á ingreso en el servicio de la Compañía podrá ser admitido como empleado en ella sin ser antes reconocido por el médico de la misma que se designe y sin certificado de éste, haciendo constar que disfruta buena

salud y que reúne las condiciones físicas necesarias para el debido cumplimiento del cargo que haya de confiársele (1).

«Art. 11. Los aspirantes á maquinistas, fogoneros, jefes de tren, guarda-frenos, guarda-agujas, guardavías, asentadores y demás empleados que deban prestar un servicio activo en la vía, trenes ó estaciones, serán sometidos además á un reconocimiento especial de los órganos de la visión.

»Este segundo reconocimiento no será necesario para la formación del expediente de admisión que se instruya al interesado; pero sí tendrá que sufrirlo cuando vaya á hacerse la propuesta de ingreso en favor suyo, puesto que no podrá conferirse ninguno de dichos cargos sin que el interesado justifique reunir las condiciones que, respecto á la visión, requiere el desempeño del mismo.

»Art. 12. Cuando un agente de la Compañía, que desempeñe cualquiera de los cargos mencionados en el artículo anterior, padezca una enfermedad que pueda afectar gravemente el sentido de la visión, tendrá que someterse á un nuevo reconocimiento antes de volver á encargarse de su servicio.

»Art. 13. Los reconocimientos de la visión de que se habla en los dos artículos anteriores se practicarán en uno de los Centros especiales designados á este efecto, y que serán: Madrid, Valladolid, León, Zaragoza y Barcelona.

(1) Si el informe facultativo fuera desfavorable y el interesado no se conformara con él, no podrá elegir otro médico de la Compañía para que le reconozca, sino apelar á la Dirección, que decidirá si há ó no lugar á proceder á un nuevo reconocimiento y designará en su caso el médico que haya de practicarle.

»Art. 14. Cuando un agente de la Compañía sea reconocido como daltónico en cualquiera de los cuatro últimos centros indicados en el artículo anterior y no se conformara con este resultado por creerse perjudicado con él, podrá hacerse reconocer de nuevo en Madrid, donde se utilizarán para averiguar su verdadero estado cuantos medios haya descubierto la ciencia.

»Art. 15. Los exámenes ó reconocimientos de los órganos de la visión en los Centros designados en el art. 13, se practicarán en los días y horas que al efecto se fijen.

»En dichos Centros se llevará un cuadro estadístico, donde se consignarán los resultados de los reconocimientos que se lleven á efecto en cada uno de los días prefijados para ellos.»

Estas prescripciones, unidas al cuadro de incapacidades de que dejamos hecho merito (1), son bastantes para dar á conocer la importancia que la Compañía del Norte ha dado á esta cuestión, y para poner de manifiesto lo indispensables que son las condiciones físicas para dedicarse á las tareas propias del servicio en los caminos de hierro.

Y es meritorio y plausible, cómo la citada Compañía, al reglamentar cuanto respecta á la aptitud física que deben reunir sus empleados, con un espíritu de justicia y con un desprendimiento que habla muy alto en pro de su administración y dirección, no estima como definitivo el dictamen que emitan los médicos encargados del primer reconocimiento de los aspirantes á ingresar en sus Ser-

(1) Puede verse entre los documentos anexos á este Capítulo, donde le insertamos íntegro.

vicios; sino que, para mayor garantía de aquél cuando se considere perjudicado con el mencionado dictamen, le concede en todos los casos el derecho de recurrir á la Dirección, para que ésta, en vista de las razones ó fundamentos del recurso, decida si debe procederse á un nuevo reconocimiento; y en cuanto á los declarados daltónicos, desde luego les concede el derecho de un segundo reconocimiento si se hubiera practicado el primero fuera de Madrid, utilizándose para averiguar el verdadero estado del individuo *cuantos medios haya descubierto la ciencia*.

No es posible conceder mayor número de atenciones á personal alguno; atenciones tanto más dignas de tomarse en cuenta, cuanto que no pesa obligación alguna sobre la Compañía que le imponga la necesidad de proceder en forma tan equitativa, pudiendo obrar en este punto con arreglo á su capricho y sin limitación de ningún género, como lo hacen las demás Compañías.

Sin embargo, bueno es consignar, que con el paso que ha dado, ella será la primera en recoger el fruto; pues habiendo reducido á fórmulas concretas la cuestión, á estas fórmulas tienen que someterse todos, desterrando las impurezas que consigo llevan los actos humanos cuando no se hallan limitados por otro poder que el dictado de la propia conciencia. Y esto sentado, la Compañía del Norte, con el sistema establecido, conseguirá tener un personal fuerte y vigoroso que sepa hacer frente sin dificultad á las rudas tareas propias de los servicios que generalmente tienen que prestarse en los caminos de hierro, ahorrando de

esta suerte las complicaciones y dispendios consiguientes á las continuas bajas que por enfermedad del personal se originan; y en momentos dados, como en los accidentes que ponen en peligro la existencia del viajero y en riesgo las mercancías que se transportan, así como el material de la Compañía, el personal robusto y sano habituado á las fatigas y á los rigores del clima, podrá ser un consuelo y ayuda poderoso para con el viajero y el único defensor de los intereses del público y de las Empresas, expuestos en tales accidentes á pérdidas, incalculables si no hubiera una persona capaz de custodiarlos y defenderlos, procurando su mejor conservación.

Mucho más podría añadirse sobre esta clase de condiciones del personal de caminos de hierro; pero con lo dicho es suficiente, habida consideración á los propósitos que nos guían, y más que nada, por entender que esta materia es más propia del médico que de nosotros, y digno motivo para un trabajo amplio y puramente científico en el que jugara un papel importante la estadística médica, á fin de combatir aquellas causas inherentes á ciertos servicios que más enfermedades producen; y mejor aun que combatirlas, preverlas y evitarlas en la medida posible.

Al llegar á este punto, nos vemos precisados á abrir un largo paréntesis con el fin de consignar algunas ideas generales respecto de una materia cuyo conocimiento debe ser esencial en el empleo de ferrocarriles, por constituir uno de los problemas fisiológicos más raros y de mayor

trascendencia que puede presentarse en la explotación de caminos de hierro; nos referimos al fenómeno observado en algunos individuos, y que los fisiológicos denominan *ceguera de los colores*.

En la Instrucción para el Servicio Sanitario de la Compañía del Norte, á la cual hemos hecho referencia en párrafos anteriores, se habla y se da grande importancia al reconocimiento de los declarados *daltónicos*; es decir, á la de aquellos individuos cuya vista no percibe el color rojo; pero como puede suceder y sucede con harta frecuencia que la anomalía de la vista en punto á ceguera de los colores afecte también al color verde y al violado, y además esta ceguera puede ser *total para todos los colores, parcial con los tres tipos de éstos, ó limitarse á presentar el sentido cromático débil*, aparte de lo que llaman *ceguera incompleta* referida á los tres tipos de ceguera parcial, de aquí, que nos veamos precisados á ocuparnos de este asunto, no para estudiarle detalladamente y con referencia al campo de la fisiología, sino para hacer ver la importancia que entraña con relación al empleo de ferrocarriles (1).

Con efecto, los artículos 10, 11, 12, 13 y 14 del Reglamento de Señales para los ferrocarriles, aprobado por Real orden de 8 de Agosto de 1872, dicen, respectivamente, lo que sigue:

(1) Sin embargo, por tratarse de un estudio quizás el más completo que se ha hecho en España sobre materia tan rara y trascendental, por considerar que debe generalizarse su [conocimiento, y por ser este trabajo debido á la pluma de uno de los Jefes más ilustrados del Ejército español, le damos á conocer íntegro entre los documentos anexos á este capítulo, para lo cual hemos conseguido la autorización previa de su autor en beneficio de nuestros lectores.

«SEÑALES DE VISTA.

»Art. 10. Estas señales se distinguen por su color. El blanco indica que la vía está expedita y que los trenes pueden circular sin peligro. El verde es precaución, y prescribe disminución de velocidad y llama la atención. El color encarnado, de peligro, y manda parada absoluta é inmediata.

»Art. 11. Se usarán dos banderines de mano, uno verde y otro encarnado.

»El encarnado desplegado, de cualquiera manera que se presente, es señal de peligro inmediato y de alto.

»El verde, usado del mismo modo, indica precaución y prescribe la disminución de velocidad momentánea.

»El banderín arrollado, que la vía está expedita.

»Art. 12. También se podrán usar banderines fijos en un jalón clavado en la vía.

»Con el banderín encarnado desplegado é hincado verticalmente al lado de la vía, se manda parar.

»Con el verde desplegado y colocado del mismo modo, se prescribe la disminución momentánea de velocidad.

»Art. 13. De noche se emplearán tres clases de faroles.

»El de luz blanca es señal de vía expedita.

»El de luz verde, precaución, é indica que se disminuya la velocidad; y el de encarnado es señal de peligro y ordena hacer alto inmediatamente.

»Los faroles se llevarán en la mano ó se colocarán en postes hincados en la orilla de la vía.

»Art. 14. Con los discos se hacen dos señales. Cuando se presentan paralelos á la vía de modo que se vean de perfil, demuestran que ésta se halla expedita. Colocados perpendicularmente á la misma, presentando la cara pintada de encarnado al tren, que debe pararse inmediatamente.

»De noche tendrán los discos un farol que, según la posición de aquéllos, den luz blanca ó encarnada. La primera señala vía expedita y la segunda peligro, y por consiguiente, alto inmediato.

»La falta de luz en un disco equivale á la roja, y obliga al maquinista á tomar las disposiciones y precauciones que ésta previene.»

Con solo examinar este sistema de señales, de cuya exacta ejecución depende en gran parte la seguridad de los trenes y de las personas y cosas que los mismos transportan, se comprenderá fácilmente la importancia que entraña el estudio detenido de esa anomalía de la vista á que llaman los fisiólogos *ceguera de los colores*; y como no hemos encontrado dato alguno que revele su existencia en los reglamentos de las Compañías de ferrocarriles, por esta razón nos ha parecido oportuno el ocuparnos de ella en este lugar.

Imagínese el lector que un maquinista, ó fogonero, ó un conductor, ó un guardafreno, ó por fin, un vigilante de la vía, una guardabarrera, ó un guardaagujas, son ciegos para percibir el color rojo (*daltonismo* ó *anerytropsia*), es decir, el color que indica peligro según el Reglamento de señales; la consecuencia puede ser la de que un tren se precipite en el abismo porque el maquinista ó fogonero no distinguieron el color rojo, ó

porque al confundirle con el verde, hicieron la señal con el banderín ó disco de este color el vigilante de la vía, el guardabarrera ó el guarda-agujas.

Lo mismo decimos del color verde, que indica precaución: el fin que con la señal se busca queda anulado al no percibirse la señal; el tren continuaría su marcha reglamentaria para chocar quizás con algún entorpecimiento colocado en la vía y que hubiera podido evitarse adoptando precauciones, ó para descarrilar en algún trozo de camino en reparación falto de clavazón ó de balasto.

También podría suceder que la señal fuese confundida con la que indica peligro, pues la ceguera del color verde suele manifestarse confundiendo este color con el rojo y el violado. De suerte que, aun cuando fueran menos sensibles las consecuencias, siempre tendrían que experimentarse los perjuicios consiguientes á los retrasos que originasen á los trenes las paradas antireglamentarias que tuviesen que hacer por la causa indicada.

El fenómeno, como se observa, es digno de un estudio detenido y de una reglamentación exquisita si se quieren evitar, no sólo los accidentes que por tal motivo pueden ocurrir, sino para que se haga constar la causa ocasional de aquéllos desde los primeros momentos, á fin de poder fundar una exención de responsabilidad para los agentes de la Compañía que figuren como culpables del accidente y para las mismas Compañías.

Y que esta reglamentación se impone y que no es difícil de llevar á cabo, lo denota bien palmariamente lo que se ha hecho en el extranjero

acerca de este particular, según se consigna en el estudio antes mencionado. Dice así:

«En Suecia el profesor Holmgren ha conseguido ver coronados sus esfuerzos por una disposición gubernamental que ordena una inspección severa y *periódica* del sentido de la vista de los empleados en los ferrocarriles y en la Marina, fijándose el servicio que pueden prestar los individuos reconocidos según su grado de perspicacia.

»En ningún otro país sabemos que esté reglamentada esta inspección de una manera oficial; pero en Inglaterra se practica en algunas líneas.

»En Bélgica sucede otro tanto.

»En Alemania, aun cuando el público ilustrado se ocupa bastante de esta cuestión, tampoco se ha tomado ninguna medida general.

»En Holanda parece que está en vías de ejecución una medida de esta clase.

»En Francia, tanto Favre como Féris, han conseguido llamar la atención del Gobierno sobre este punto, y aun cuando tampoco se ha tomado ninguna resolución oficial, el primero de ellos ha conseguido establecer definitivamente la visita de los colores en la línea de París-Lyon-Mediterráneo, medida que han imitado otras líneas.»

Nosotros encontramos muy plausible todo cuanto se haga en el sentido indicado; pero entendemos que no es necesaria ni la excitación ni la disposición oficial, por considerar suficiente la iniciativa y buenos deseos de las Empresas, y por creer que debe confiarse en el celo nunca desmentido y en la competencia reconocida de los médicos que constituyen el Servicio Sanitario de las

mismas, organizado por secciones de línea, á cargo cada una de ellas de un profesor de medicina y cirugía, como dejamos consignado en el capítulo correspondiente.

Incompetentes nosotros para tratar tan delicada cuestión, hemos creído que debíamos limitarnos á llamar la atención de los demás acerca de la existencia del fenómeno y de los peligros á que nos expone, para que puedan estudiarle y corregirle los hombres competentes á quienes por su posición ó conocimientos les corresponde tal misión; únicamente consignaremos como dato final tomado del notable trabajo aludido, y que revela más que ningún otro la importancia y trascendencia del problema, que esta anomalía se encuentra en una proporción del 4 al 5 por 100 como *minimum*, siendo mayor para el hombre que para la mujer; y que aparte de que puede ser congénita, se suele adquirir, entre otras causas, á consecuencia de una larga vigilia, ó de una gran fatiga, ó de emociones morales, ó de heridas ó golpes en los ojos y en la cabeza, que son justamente accidentes que el empleado de ferrocarriles soporta ó sufre con extraordinaria frecuencia; y por último, que se registran varios accidentes cuya causa ocasional ha sido la ceguera de los colores. ¡Cuántos obedecerán al mismo motivo sin que haya sabido puntualizarse!

Hasta aquí lo que respecta á las condiciones físicas del personal de ferrocarriles; pero á la verdad, nada serían y de poco servirían si no fuesen acompañadas de otras intelectuales y morales que formando un todo viniesen á constituir la verda-

dera personalidad del empleado en los caminos de hierro, porque si bien es cierto que en algunos casos y momentos las primeras son más necesarias que las segundas, en cambio éstas son siempre indispensables, en razón á que suponer su ausencia en cualquiera de los hechos que el hombre ejecute, sería tanto como convertirle en bestia de carga, ó en instrumento mecánico sin conciencia de sus actos, y apreciable tan solo por la mayor ó menor potencia de su fuerza bruta.

Nosotros llegamos hasta la exageración en este punto, entendiendo, que un ferrocarril será tanto más productivo cuanto mayor sea la ilustración del personal encargado de explotarle. Es decir: que los productos deben estar en razón directa de la ilustración del personal.

Aun llevamos más lejos nuestra creencia, asegurando que la ilustración del personal es una garantía que permite esperar la existencia de *menores pérdidas*; porque debe tenerse presente, que el negocio emprendido por las Empresas de ferrocarriles, más que otro alguno, no tan solo consiste en buscar un producto de ingreso, sino en que éste no se merme con desembolsos indebidos; ó en otros términos: es necesario evitar las pérdidas, ya de productos recaudados, ya de los que estuviesen por recaudar, afianzando los obtenidos, procurando inspirar confianza á los probables, y atrayendo á los posibles.

Para conseguir tan apetecible resultado, uno de los principales elementos que deben tomarse en consideración es el de las condiciones de ilustración del personal, pues con ella el error es menos

fácil, la mala fe suele desaparecer por temor á la pena que el hombre ilustrado conoce, y porque como derivada de la ilustración la educación se impone manifestándose por medio de sentimientos dignos que obligan á rechazar de la mente toda idea indecorosa, y á revestir los actos de ese ropaje á que llamamos buenas formas sociales, que tan indispensables son para tratar con el público.

Acierto y seguridad en las operaciones propias de cada cargo; buena fe en el desempeño del mismo, y cortesía con el público; estas son, en nuestro sentir, las tres condiciones más esenciales que debe reunir el empleado de ferrocarriles.

Estas condiciones resumen un mundo de teorías imposibles de desarrollar en este lugar, pero que están en la conciencia de todos al verlas surgir de continuo en la explotación de aquellas vías, y las cuales preocupan constantemente la atención de las Empresas hasta el punto de imponerse verdaderos sacrificios para conseguir un personal idóneo; pero ¡triste es confesarlo! hasta el presente, los resultados obtenidos no han respondido en absoluto á los sacrificios hechos ni á las esperanzas concebidas, siendo esto debido, en nuestra opinión, á la deficiencia de los sistemas adoptados para tal objeto.

Bueno es que se establezcan escuelas como la que sostiene la Compañía del Norte en Valladolid y la de Madrid á Zaragoza y á Alicante en Madrid; pero preciso es reconocer que estas escuelas, ó no sirven más que para adquirir los conocimientos propios de la primera enseñanza, como sucede con la del Norte, ó se refieren únicamente á la

preparación para poder desempeñar el empleo de factores-telegrafistas, como acontece con la de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

Además; ó sientan el principio del exclusivismo como hace la del Norte, que solo admite á los hijos de sus empleados y obreros, ó son únicas, poniendo así un obstáculo á aquellas actividades é inteligencias que pueden existir en otras poblaciones, ó á las que concurren en personas que, por no ser hijos de empleados, se ven privadas de emprender esta clase de estudios y de ponerlos á disposición de las Empresas.

Se nos dirá, que teniendo esto en cuenta y por entender que es otro sistema de conseguir y reclutar buenos empleados, las Compañías suelen admitir á su servicio ciertos aspirantes, á quienes con el título de *Alumnos telegrafistas*, *Factores al estudio*, ó *Meritorios*, los destina á las estaciones ó á las oficinas para que se vayan imponiendo en las operaciones que en aquéllas se llevan á cabo; pero sabido es que tampoco este sistema produce los resultados que se vienen buscando.

La instrucción de estos aspirantes suele ser puramente práctica; y sabido es que si la teoría por sí sola no basta para el desempeño de una profesión, arte ú oficio, tampoco puede reputarse bastante la práctica, y mucho menos si ésta obedece á la rutina y si se ha desarrollado sin plan ni método fijo, como de ordinario acontece con la de los aspirantes á quienes hacemos referencia.

Resulta, pues, que ninguno de los dos sistemas es suficiente. Por el primero, la enseñanza es deficiente y exclusiva, en tanto que por el segundo

resulta desordenada, abusiva y puramente práctica ó mecánica, sin que ninguno de los dos sistemas por sí solos, ni reunidos y combinados, sirvan para conseguir un verdadero plantel de empleados al que se pudiera recurrir en momentos críticos, utilizando un buen número de aquellos en quienes concurriesen las tres condiciones que anteriormente hemos señalado como esenciales.

No por esto deben ceder las Empresas mencionadas en el intento que las mueve y que han puesto en práctica; porque si con ello no se resuelve el problema del personal, sin embargo, algo se adelanta con estos dos establecimientos de instrucción, aun dada su diferente índole y alcance.

Ya lo hemos dicho, el que sostiene la Compañía del Norte en Valladolid y que data del mes de Mayo de 1868, tiene por objeto el dar gratuitamente la instrucción primaria superior á los hijos de los empleados y obreros de la Compañía.

La enseñanza, dividida en cuatro cursos, comprende las materias siguientes: lectura, escritura, gramática castellana, aritmética, geometría plana y del espacio, religión y moral, geografía, historia de España, gramática francesa, dibujo, nociones de mecánica y nociones de industria y comercio.

Los alumnos que hayan cursado esta enseñanza con aprovechamiento, que hayan observado buena conducta y que reúnan las condiciones físicas necesarias, pueden cubrir las vacantes de aprendices en los talleres ó depósitos de máquinas de la Compañía, ó ingresar en las oficinas por la clase de meritorios.

La de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante gira sobre otra base bien distinta, como es distinto el objeto que persigue.

Esta escuela carece de reglamento, rigiéndose por disposiciones variables que adopta la Empresa cuando lo tiene por conveniente.

Sin embargo, su objeto expreso es el de facilitar la enseñanza gratuita á todo individuo mayor de 18 años y menor de 30 que aspire al empleo de factor telegrafista en las estaciones de aquella Compañía.

La admisión se consigue previa solicitud del aspirante y mediante oposición de las asignaturas que comprende la primera enseñanza elemental, siendo clasificados los aspirantes por mejores notas, ingresando el número de los que la Compañía designa entre los mejores, y siendo preferido en igualdad de clasificación el que reúna, además, otros conocimientos, con especialidad los de ferrocarriles.

Se les concede derecho preferente á los hijos de empleados de la Compañía, los cuales desde su ingreso hasta su salida de la escuela disfrutan una pensión de dos pesetas diarias.

Ahora bien, admitido el aspirante, está obligado á asistir á la escuela durante seis meses consecutivos, al cabo de los cuales puede ser nombrado factor telegrafista con 1.000 pesetas de sueldo anual, si es aprobado en los dos exámenes á que ha de someterse, uno á los tres meses del ingreso en la escuela, y el otro al expirar los seis que constituyen el curso establecido por la Compañía.

En el caso de no ser aprobado, se le da inme-

diatamente de baja, dejando de pertenecer á la escuela.

Tales son los dos únicos establecimientos de instrucción que existen para formar empleados de ferrocarriles. El propósito de las Empresas no puede ser más laudable; pero creemos que basta fijar la atención un momento en los ligeros datos que hemos dado de su organización, para comprender que no son lo suficiente para resolver, ni siquiera para aproximarse á la resolución deseada del problema.

Establecer un sistema mixto, basado en el concurso de conocimientos teóricos y prácticos, ya generales, ya de aplicación al ferrocarril, sin gastos para las Empresas y sin necesidad de su tutela ni de su reglamentación, que sirviera para todas aquéllas sin distinción de organizaciones, este sería el que resolviera el problema hoy en estudio. ¿Cómo conseguirlo? En nuestro concepto, de una manera muy sencilla: adoptando el sistema que utilizan otros establecimientos, y entre ellos el Banco de España. Con exigir el ingreso por oposición, el problema quedaba resuelto.

Nosotros lo creemos así, porque con elocuencia suma nos lo está diciendo todos los días el espectáculo, de una parte triste, de otra asombroso, que nos presentan las continuas oposiciones que se vienen exigiendo para todos los cargos en que es condición indispensable la de poseer ciertos conocimientos; y creemos que si las Empresas de ferrocarriles ensayaran este sistema, con sólo anunciar la seguridad en los cargos y la esperanza de un porvenir regular que llevara á los padres de

familia la confianza de que por este medio sus hijos tenían una verdadera carrera, muchos de los elementos que hoy se llevan las Universidades y las carreras militares, vendrían á nutrir el personal de los caminos de hierro, cambiando la faz del mismo y proporcionando á las Compañías los resultados que hoy tanto ansían.

Sin embargo, ni consideramos bastante esta oposición de conocimientos puramente teóricos, ni se entienda que la estableceríamos nosotros en iguales condiciones para todos los que pretendieran ingresar al servicio de las Empresas. No hay relación de conocimientos entre los que son propios del cargo de maquinista y fogonero con los del conductor y guardafreno, ó con los del Jefe de estación y del factor, etc., etc.; pero esta diferencia podría salvarse perfectamente por razón de los programas que se fijasen para determinar las condiciones de aptitud del aspirante. Así, por ejemplo, nosotros entendemos que para el ingreso como factor ó como empleado de oficina podría formarse un programa que abarcase el conocimiento de las materias siguientes:

- 1.º *Lectura y escritura.*
- 2.º *Gramática castellana.*
- 3.º *Traducción del francés.*
- 4.º *Aritmética y Algebra.*
- 5.º *Geometría y Dibujo lineal.*
- 6.º *Elementos de Física.*
- 7.º *Geografía postal y comercial.*
- 8.º *Contabilidad mercantil.*
- 9.º *Nociones de Derecho mercantil.*

10. *Ley y Reglamento de policia de ferrocarriles.*

Este programa podría modificarse según las condiciones que requiriese el cargo objeto de la oposición, suprimiendo aquellas materias cuyo conocimiento le fuera innecesario.

Ahora bien, demostrada la suficiencia con sujeción al programa correspondiente, ya podía admitirse al aspirante, dedicándole desde luego, en calidad de *agregado* y bajo las inmediatas órdenes de empleados inteligentes, á tareas propias del cargo á que hubiese aspirado, en cuya situación debería estar por espacio de seis meses adquiriendo prácticamente los conocimientos propios del citado cargo. Un nuevo examen relativo sólo á aquellos conocimientos, podría darle el título definitivo de aptitud intelectual y el derecho al nombramiento de empleado de la Compañía.

Nada dificultaría el llegar á un resultado satisfactorio para el aspirante ni para la Compañía, pues los conocimientos exigibles, más que un esfuerzo representan una instrucción elemental al alcance de todas las inteligencias y propia de la primera edad del hombre; y en cuanto á las Compañías, ningún esfuerzo ni gasto tenían que hacer, limitándose á anunciar las convocatorias de ingreso cuando las necesidades del servicio lo exigiesen.

No nos cansaremos de repetirlo; este sistema les resolvería á las Compañías uno de los problemas que más deben interesarlas por la importancia y trascendencia que encierra; y por lo que al empleado respecta, ¿qué carrera habrá donde no

se le exijan mayores conocimientos y se vea precisado á gastar más por razón de matrículas, preparaciones y títulos? Todos podrían hacer la preparación en sus casas y en sus respectivos pueblos, librando de esta suerte á las familias de los dispendios consiguientes á aquellas carreras que forzosamente han de hacerse en determinados centros ó poblaciones; y cuando por virtud exclusiva de sus méritos se encontrasen con un nombramiento que les asegurara el pan de toda la vida, sin haber causado la ruina de sus familias ni haber torturado la inteligencia con estudios trascendentales, su reconocimiento para la Empresa que tales beneficios les había proporcionado se traduciría seguramente en hechos, que éstas podrían apreciar en su día.

No es la cuestión del personal una materia baladí que puede mirarse con indiferencia; y así como está en el ánimo de todos, sean sabios ó ignorantes, que no prestaría buenos servicios un hombre enfermo ó tullido tratándose de tan rudas y peligrosas operaciones como las que la explotación de un ferrocarril requiere, de la misma suerte el hombre sensato comprende que la falta de ilustración es una enfermedad de la inteligencia que también impide el prestar buenos servicios si no se acude á su curación con el saludable remedio de un estudio bien dirigido.

Comprendiéndolo así el legislador, y haciéndose cargo de que la falta de condiciones del empleado de ferrocarriles puede ser causa de graves accidentes que causen irreparables perjuicios al público y á las mismas Empresas, ha dictado dis-

posiciones varias exigiendo que no tomen éstas á su servicio empleados que carezcan de condiciones para desempeñar los cargos que se les hubiesen de confiar.

En este sentido, y como la experiencia ha demostrado, desgraciadamente, que una de las causas principales de los accidentes en los trenes es el uso de las agujas, con fechas 15 de Octubre de 1863 y 18 de Octubre de 1864 dictó el Ministerio de Fomento dos Reales órdenes encargando á las Inspecciones del Gobierno la mayor vigilancia para estar siempre al corriente de las condiciones de aptitud de los guardaagujas.

También el Reglamento de 8 de Septiembre de 1878 prescribe en su art. 172 que «no se empleará ningún maquinista en el servicio de los caminos de hierro sin que, con arreglo á las instrucciones dictadas por el Ministerio de Fomento, acredite previamente la suficiencia necesaria para el buen desempeño de sus funciones.»

Además, generalizando, el art. 15 de la ley de policía de ferrocarriles vigente, en concordancia con el 169 del Reglamento antes citado, determina, que el Ministro de Fomento podrá exigir de las Compañías la separación de los empleados de la misma que por ignorancia ú otras causas hubieran comprometido ó pudiesen comprometer la seguridad de los trenes, ó la conservación del orden público.

De estas disposiciones se deduce, que aun cuando las Compañías no exigiesen voluntariamente ciertas condiciones de aptitud á su personal, se verían obligadas á hacerlo por ministerio expreso de la ley.

Y no puede suceder de otro modo; á la aptitud del empleado queda confiada la marcha de los trenes, y, por lo tanto, la vida y hacienda de un considerable número de personas.

Nosotros no nos cansaremos de repetirlo hasta la saciedad: á las Compañías de ferrocarriles debe preocuparles fuertemente tan delicado problema, resolviéndole de la manera más favorable á conseguir del empleado las condiciones que dejamos indicadas en este capítulo, si quieren realizar una explotación segura y fértil, inspirando en el público la confianza necesaria para someterse á tan arriesgado medio de locomoción.

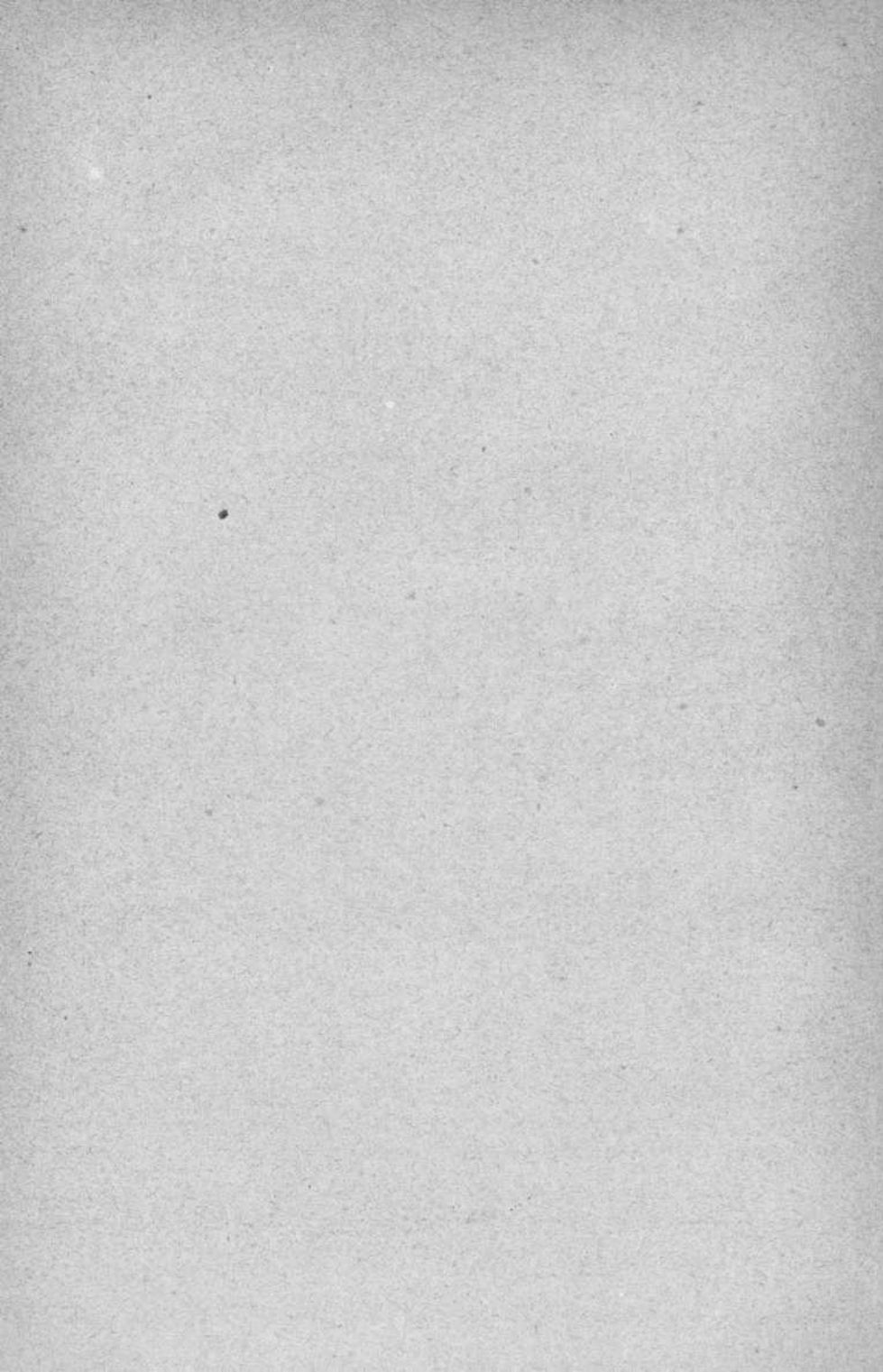
DOCUMENTOS ANEXOS

AL

Capítulo IV.—Condiciones de los empleados de ferrocarriles.

I.—Enfermedades y deformidades que incapacitan para el ingreso en el servicio de la Compañía del Norte.

II.—Ceguera de los colores, por D. Mariano Gallardo y Romero.



I.

Enfermedades y deformidades que incapacitan para el ingreso en el servicio de la Compañía de los Caminos de hierro del Norte de España.

- 1.º Tiñas (favosa y pelada).
- 2.º Lupus ulceroso.
- 3.º Mentagra crónica.
- 4.º Líquen grave é inveterado.
- 5.º Ictiosis y herpétide exfoliativa.
- 6.º Lepra tuberculosa.-Elefantiasis.
- 7.º Afecciones ulcerosas de la piel en general.
- 8.º Epilepsia, histerismo, corea, vértigos, afasia.
- 9.º Alcoholismo.
10. Parálisis de todo género.
11. Enajenación mental.
12. Albinismo.
13. Daltonismo.
14. Miopia pronunciada.— Hipermetropía.
15. Ausencia de un ojo.
16. Tumores malignos ó voluminosos del ojo.
17. Parálisis de los párpados.
18. Ectropión, entropión y triquiasis.
19. Tumor y fístula lagrimales.
20. Exoftalmía muy pronunciada.
21. Manchas considerables y perforación de la córnea.
22. Procidencia, adherencia y hernia del iris.
23. Catarata.
24. Amaurosis.
25. Sordera pronunciada y crónica, aunque sea unilateral. — Flujos otorrécicos de todo género.
26. Ausencia ó destrucción de la eminencia nasal.
27. Ozena y aliento fétido.
28. Pólipos y otros tumores de consideración.

29. Afectos escorbúticos de la boca.
30. Torticolis por contractura, parálisis y cicatrices.
31. Infartos antiguos voluminosos de los ganglios del cuello.
32. Bocio voluminoso.
33. Laringitis crónica tuberculosa.
34. Afonía.
35. Mal de Pott.
36. Desviaciones exageradas de la columna vertebral.
37. Configuración viciosa exagerada del tronco.
38. Espina bifida.
39. Caries y necrosis de las costillas, vértebras y del esternón.
40. Tisis pulmonar.
41. Catarro pulmonar ó bronquial crónicos.
42. Asma.
43. Afecciones orgánicas del corazón (de las paredes, válvulas ó del pericardio).
44. Aneurismas de los grandes vasos del tronco ó de los miembros.
45. Varices voluminosas ó ulceradas.
46. Infartos considerables del hígado ó bazo.
47. Hernias abdominales de todo género.
48. Procidencia, parálisis ó tumores del recto.
49. Fístulas del ano.
50. Ano contra natura.
51. Catarro vesical crónico y cálculos urinarios.
52. Albuminaria crónica.
53. Epispadias, fístulas uretrales y vesicales.
54. Cirsoceles y varicoceles voluminosos.
55. Pérdida, atrofia ó degeneración de los testículos.—Monorquidia.
56. Cicatrices amplias y retráctiles que dificultan los movimientos de los miembros.
57. Contracturas y temblores crónicos de cualquier causa.
58. Curvaturas exageradas, desigualdad ó deformidad de los miembros.
59. Torceduras y luxaciones sin reducir.—Fracturas mal consolidadas.
60. Anquilosis y pseudoartritis.
61. Osteosarcoma, necrosis

- | | | | | |
|---|---|--|---|--|
| y caries, exostosis ó periostitis muy extensas. | 62. Infartos crónicos, hidartrosis, fístulas, tumores blancos y cuerpos extraños articulares. | 63. Escrofulismo, tuberculosis, cáncer, reuma- | tismo grave, diabetes y debilidad constitucional. | 64. Deformaciones y anomalías que indican un retraso de desarrollo. (Labio leporino, división de la bóveda palatina, etc., etc.) |
|---|---|--|---|--|
-

II.

CEGUERA DE LOS COLORES,

POR

DON MARIANO GALLARDO Y ROMERO.

Teniente Coronel de Infantería.

La luz es el agente que nos pone en comunicación con el mundo de los objetos por medio del sentido de la vista. Caminando en línea recta desde los centros lumínicos, de que procede, en todas direcciones, se refleja sobre los objetos que encuentra en su camino, con arreglo á leyes perfectamente conocidas, y por eso vemos los cuerpos no luminosos, que envían á nuestros ojos la luz que reciben de los que la tienen propia.

Cuando encuentra en su camino un medio de densidad distinta de la de aquel por cuyo interior marcha, una parte de la luz se refleja, otra penetra en el cuerpo, pero desviándose de su primera dirección, refractándose. Si esta refracción se verifica á través de un prisma, el rayo ó haz luminoso se ensancha al salir de él, y recibéndole sobre una pantalla forma una figura oblonga en la que brillan los colores del arco iris, *rojo-naranjado-amarillo-verde-azul-añil-violado*; el espectro.

Para explicarnos este hecho, es indispensable que expongamos, aunque de un modo ligero, la naturaleza de la luz.

Admítase que en todo el mundo, así en los espacios interplanetarios, como en el interior de los cuerpos llenando

los intersticios de sus moléculas, existe una materia en extremo sutil, elástica en sumo grado; el *éter*, cuyas vibraciones, en sentido perpendicular á la dirección en que la luz se propaga, son la causa de ella, y también la del calor.

Fácilmente podemos formarnos una idea clara del movimiento del *éter*, en la dirección de un rayo luminoso, si tomamos con una mano el extremo superior de un hilo mojado dejándole caer verticalmente y movemos después la mano á un lado y á otro en un plano horizontal; el hilo toma entonces la forma de una línea ondulada. La onda formada por las vibraciones, se propaga de arriba abajo á lo largo del hilo, quedando cada molécula siempre á la misma altura, pero oscilando en línea recta de delante á atrás, de derecha á izquierda ó recorriendo trayectorias circulares ó elípticas, según que movamos la mano de derecha á izquierda, de delante hácia atrás ó describiendo curvas cerradas.

Las moléculas del *éter* se mueven de la misma manera, no alejándose nunca mucho de su posición de equilibrio y propagándose con el nombre de luz la onda que forman en su movimiento.

Si en éste cada molécula oscila siempre con igual velocidad y siguiendo la misma trayectoria, la luz es *simple*, *homogénea*, *monocromática*, y el tiempo invertido por la molécula en recorrer su trayectoria se llama *duración de la oscilación*; pero la luz que en general emiten los cuerpos luminosos no es de tal naturaleza, sino que contiene innumerables ondas, que presentan una serie continua de duraciones diferentes de oscilación. Esta luz se llama *mezclada* ó *compuesta*, y uno de los caracteres más notables de los rayos luminosos de esta clase es el *color*. En el ejemplo que hemos puesto podríamos comparar el movimiento del *éter* al propagar un rayo de luz natural al que tomaría el hilo, si la mano que le sostiene ejecutara movimientos irregulares,

tanto respecto al tiempo como á la dirección, sin separarse nunca mucho de su posición media.

Otro de los caracteres de dichos rayos de color distinto es su desigual refrangibilidad, de tal modo que al atravesar un haz luminoso el prisma, se descompone en una serie también continua de rayos que se desvían más cada uno de su primitiva dirección, desde el color rojo, el menos refrangible, hasta el violado que lo es más que todos.

La continuidad en las duraciones de la vibración y en la refrangibilidad, se interrumpe como es sabido en las rayas oscuras. No creemos deber entrar en estos detalles, porque á nuestro juicio no lo permite la índole de este trabajo.

Por medio de experimentos modernos se ha fijado la velocidad de transmisión de la luz en 298.000 hilómetros por segundo, variando el número de vibraciones desde 514 billones para el rojo medio hasta 752, también por segundo para el violado, siendo las longitudes de la onda, ó sea la distancia entre dos moléculas del *éter* que ocupan la misma posición relativa, de 620 para el rojo medio á 423 millonésimas de milímetro respectivamente. Los números que representan la longitud de la onda y el número de vibraciones de los rayos que componen la luz natural forman una serie continua entre ambos extremos.

Tal es ligeramente bosquejada la naturaleza de la luz, que percibimos por medio del sentido de la vista, del que hemos de decir algo antes de entrar de lleno en nuestro objeto. Admirable instrumento de óptica más perfecto que cuantos ha concebido el hombre, está constituido, prescindiendo del aparato protector, *tutamina oculi* como diría un profesor de Anatomía, por una membrana exterior, la esclerótica, córnea opaca ó blanco del ojo, que en su parte anterior tiene una abertura, en la que encaja perfectamente la córnea, membrana transparente, tras de la cual se halla el

iris y entre ambas el humor acuoso. El iris, especie de diafragma, pero más perfecto que el que hay en los anteojos, tiene una ábertura central, que puede hacerse mayor ó menor, para permitir la entrada en el ojo de la cantidad de luz necesaria para la visión; detrás se halla el cristalino, de forma lenticular, que divide el ojo en dos cámaras, hallándose la posterior llena del humor vítreo. A través de la esclerótica penetra el nervio óptico, y extendiéndose en el interior del globo del ojo forma en él una membrana, la *retina*, debajo de la cual hay un pigmento negro. Suprimimos con deliberado propósito mil detalles, pues basta á nuestro objeto consignar que penetrando la luz en el interior del ojo á través de la córnea transparente y en la cantidad necesaria por la abertura del iris, después de sufrir las refracciones consiguientes á pasar por medios de densidades distintas forma sobre la retina una imagen, de la propia manera que se forma en la cámara oscura de los gabinetes de Física, encargándose el nervio óptico de transmitir al cerebro la percepción del objeto luminoso ó iluminado, no solo por lo que respecta á la forma sino también á su color.

El examen sólo de la retina, parte del ojo que recibe y desde la cual se transmiten las imágenes, nos conduciría á distinguir en ella con Henle hasta diez capas distintas desde la de los bastoncitos y conos hasta la *limitante hyaloides*; pero tal trabajo, sobre ser impropio de nosotros, nos obligaría, dado el tiempo limitado de que podemos disponer, á cercenar la parte á que queremos dedicarnos.

Diremos tan sólo que fisiólogos eminentes, como Milne Edwards, creen que las capas profundas de la retina compuestas de bastoncitos y conos constituyen su parte sensible, en la que se fotograffan por decirlo así y desde la que son transmitidas al sensorio común las impresiones de formas ó color recibidas.

Cómo se verifica esto no sabremos decirlo; pero quizá pudiéramos imaginar que es algo parecido á lo que se realiza en el ojo artificial del doctor Siemens de Berlín, aparato cuyo fundamento es la propiedad del selenio, metaloide que preparado en cilindros ó mejor en láminas delgadas, y elevándolo á una temperatura de 210 grados y enfriado después, adquiere una sensibilidad tal con respecto á la luz en cuanto á ser conductor de la electricidad, que apenas permite el paso de ésta si la lámina no recibe luz, y en cuanto está iluminada la deja pasar perfectamente. Interponiendo una de estas láminas en el circuito de un elemento de Daniel, la aguja del galvanómetro indica de 139 hasta 180 según que los rayos incidentes sobre la lámina sean del violado hasta el rojo, límites del espectro.

El instrumento se compone de una esfera de cristal hueca con dos aberturas, una enfrente de la otra; en la anterior hay una lente, por la posterior penetra un tapón que lleva un disco de selenio, sobre el que se concentran los rayos de luz que han atravesado la lente, y que se pone en comunicación por un hilo con una pila y el galvanómetro. La lente se puede cubrir con dos pantallas de corredera que figuran los párpados. La esfera es el globo del ojo; la lámina, la retina. Según coloquemos delante de la lente una luz blanca, roja, verde, etc., el galvanómetro desvía cantidades diferentes, y á grandes distancias podemos saber por sus indicaciones la naturaleza de la luz que obra sobre el selenio. Cuando la luz es muy intensa el selenio se fatiga y es preciso bajar las pantallas para que recobre su sensibilidad. Puede esto conseguirse automáticamente poniendo las pantallas en comunicación con dos electro-imanes excitados por la corriente eléctrica. Si la luz es viva, la corriente aumenta, los imanes obran y los párpados artificiales se cierran, es decir, que la corriente hace lo que nuestro cerebro, que nos manda cerrar

los párpados cuando la intensidad de la luz ofende nuestra retina.

Si la causa de nuestras percepciones luminosas fuese la misma, y si los hombres de ciencia encontraran el medio de hacer pasar al cerebro la corriente eléctrica, podríamos quizá esperar que llegue un día en que sea posible que los ciegos vean tanto como los que recibimos la luz. Hermosa esperanza fundada en la ley incontrastable del progreso en la que tenemos fe profunda.

Pero cualquiera que sea la causa de la percepción de la luz y de los colores, es lo cierto que no todos los hombres los ven del mismo modo. El caso más antiguo que hemos visto citado de aberración de esta clase, lo encontramos en Milne Edwards, que dice, citando la Memoria inglesa de donde lo toma; que el oculista inglés Daubeney Tuberville en 1684 asistió á un hombre cuya retina era completamente insensible para distinguir los colores, no obstante que por lo demás tenía muy buena vista; el caso generalmente citado como el primero es el de Harris, en 1777, zapatero de Mary-Port, en Cumberland, y de un hermano suyo, patrón de barco, quienes tampoco podían distinguir ningún color.

El primer caso descrito con exactitud completa es el del famoso físico y químico inglés Dalton, quien estudió en sí mismo y describió con detalles el vicio natural de su vista, que le impedía totalmente el distinguir el color rojo. De ahí que Prevost designara esta anomalía con el nombre de Daltonismo, que aun se suele usar en la ciencia, no obstante que Wilson protestó contra esa manera de inmortalizar el nombre de Dalton, alegando que tanto valdría llamar Demostenismo á la tartamudez ó Esopismo á la curvatura de la espina dorsal ó Nelsonismo á la pérdida de un brazo; pero lo cierto es que la palabra hizo fortuna y que aun hoy se sigue empleando, bien que verdaderamente no se deba apli-

car sino á una ceguera especial, á la ceguera para el rojo, como indicaremos al clasificar las distintas que deben admitirse con respecto á los colores.

Tenemos también el testimonio de Jorge Wilson, Profesor de Tecnología en la Universidad de Edimburgo, quien dice que le hicieron pensar en ello, después de haber leído la Memoria de Dalton, las equivocaciones que con frecuencia cometían sus discípulos al designar los colores de las preparaciones químicas.

Podríamos multiplicar las citas tomándolas de los diferentes trabajos especiales sobre este asunto que tenemos á la vista de Helmholtz, Holmgren, Milne Edwards, Goubert, Favre, Féris y otros que recientísimamente se han ocupado de ello, y no faltarían ejemplos cómicos, como el del futuro suegro que se disgustaba por ver al novio vestido de negro y quedó sorprendido ante la afirmación de su hija de que el color del traje era precioso, ó el del oficial de Marina que compra una levita azul y un chaleco encarnado creyendo que ambos son azules, ó el del sastre de Plymouth que remienda un trozo de seda negra con un pedazo carmesí; pero sin necesidad de multiplicar los casos, basta el testimonio de autoridades tan respetables como las citadas, y pasemos á dar de dicha anomalía una explicación teórica, que si está conforme con la práctica podrá sernos de gran auxiliar para indicar las distintas formas de ella, los perjuicios que puede acarrear en la vida social y los medios de evitarlos, objeto principal á que se encaminan estos apuntes, llamando la atención de los hombres competentes para que contribuyan á alejar los temores y hasta gravísimos males que semejante aberración del sentido de la vista puede ocasionar.

No existe sólo una teoría, existen varias más ó menos aceptables para explicar dicha aberración, y entre ellas adoptaremos, porque nos parece ajustada á las ideas que

dominan en el campo de la ciencia, la presentada por Tomás Young, á principios del siglo, y que olvidada de todos ha venido á ser recordada por uno de los hombres eminentes de nuestro siglo, por Helmholtz, el gran fisiólogo de Heidelberg, cuyo nombre pasará á la posterioridad por sus notabilísimos trabajos y descubrimientos.

Ya hemos indicado la naturaleza de la luz. Todo cuerpo en combustión comunica al éter, que le rodea, movimientos vibratorios, que se propagan en todas direcciones, y llegando hasta nosotros, ya directamente desde su origen, ya después de reflejarse en los cuerpos que encuentran en su camino, producen en nuestros sentidos una conmoción, un cambio que á su vez provoca una percepción en nuestro sentido íntimo. Si el movimiento llega á la piel experimentamos calor, si obra en la retina percibimos la luz, y por tanto el calor y la luz son no más que creaciones de nuestro cerebro, que realmente es quien los produce con motivo de la conmoción experimentada en nuestros sentidos, por más que demos tal nombre á la causa remota, diciendo que rayos de calor y rayos luminosos proceden del cuerpo en combustión. Y es que no hacemos la distinción debida entre la luz y calor objetivos por una parte, y los subjetivos por otra. Luz y calor objetivos, que no son más que movimientos del *éter*; los subjetivos, nuestras sensaciones, cuya naturaleza es distinta en esencia. Pero como nos hemos de ocupar sólo de nuestras percepciones, y como su causa próxima se encuentra en una modificación de nuestros sentidos, cualquiera que sea la causa de origen, es evidente que habremos de buscar la explicación de todos los fenómenos de la visión en nuestro aparato óptico; retina, nervio y cerebro á que aquél conduce.

Si todas las vibraciones del éter fueran de igual naturaleza, ó si todos los elementos del aparato óptico sufrieran

igual cambio ó conmoción, á causa de las distintas clases de oscilación del éter, seguramente que no podríamos concebir para la luz sensación diferente. Toda la actividad específica propia de nuestro aparato óptico produciría percepciones de luz, cuya fuerza podría variar, pero cuya naturaleza sería constantemente la misma. Podríamos admitir variaciones en *cantidad*, de ningún modo en *cualidad*, es decir, no percibiríamos luz de diferentes clases, luz de distintos colores.

Pero por un lado sabemos positivamente que hay rayos luminosos que se diferencian en la rapidez de las vibraciones, y en la longitud de la onda; y por otro vemos realmente colores diferentes. La teoría señala la ley á que obedecen ambos resultados.

La cualidad de la luz, el color, depende del modo con que funcionan los elementos del aparato óptico; y una de dos, ó no hay más que una clase de elementos que obran de distinta manera ante vibraciones de especie diferente, ó los hay de diferente clase, que obran siempre respectivamente del mismo modo, conservando sus diferencias específicas. Esta hipótesis es el fundamento de la teoría de Young-Helmholtz, y como dice Holmgren, defensor de ella, tomándolo, como nosotros lo hacemos, del mismo autor, concuerda perfectamente con el estado actual de los conocimientos sobre la fisiología del cerebro y no es en el fondo otra cosa que el principio de las energías específicas de los sentidos de Müller. Nosotros, verdaderos profanos en esta ciencia, la aceptamos y encontramos perfectamente probable bajo el punto de vista físico.

La teoría explica la cualidad de la luz, ó los colores, suponiendo que cuando se excita ó se pone en actividad un sólo elemento, ó aun cuando estándolo todos uno de ellos lo está más que los otros, percibimos la excitación de este elemento como cualidad ó color, y muy en particular el

color primitivo ó fundamental, que corresponde específicamente al elemento excitado. Si existiendo varios elementos sólo se excitan dos, percibimos un color que corresponde á la mezcla de los colores de los elementos excitados, y, por último, si todos los elementos lo son á un tiempo y con igual fuerza, no percibimos la luz con cualidad ó color, sino la luz blanca.

Para cabal inteligencia de lo que acabamos de decir, bueno es recordar que en los gabinetes de Física se recompone con diferentes experimentos la luz, que ha sido descompuesta ó dispersada al atravesar un prisma. Si recibimos el rayo de luz dispersada de modo que atraviese un nuevo prisma, invertido con respecto al primero, la imagen que obtenemos es blanca; si en un disco pintamos los colores del espectro, y le hacemos tomar un movimiento rápido de rotación, el disco aparece blanco á nuestros ojos, porque en la retina se superponen las siete imágenes, á causa de la permanencia en ella de la impresión. El mismo resultado se obtiene empleando los colores llamados complementarios, es decir, que mezclados forman el color blanco. Como el azul que lo es del naranjado, del amarillo el violado, y el rojo del verde.

También debemos tener presente que las combinaciones de dos colores dan origen á uno nuevo, y que en general los colores todos, en número y matices extraordinarios, pueden considerarse formados por un cierto número de colores fundamentales.

En la teoría que estamos exponiendo se admiten tres; el rojo, el verde y el violado, y en el aparato óptico tres clases de elementos; los perceptores del color rojo, los del verde, los del violado.

Cuando uno sólo de ellos es excitado, percibimos el color correspondiente. Las vibraciones del *éter* de todas clases

excitan en diferente grado cada uno de los elementos, pero todas ellas, en la serie continua que forman, excitan cada uno de aquéllos.

El rojo sin mezcla excita con fuerza los elementos del rojo, muy poco los del verde y los del violado: se percibe el rojo, que se va transformando en naranjado al aumentar la excitación de los elementos del color verde.

El amarillo sin mezcla excita moderadamente los elementos del rojo, y los del verde, y débilmente los del violado; percepción del amarillo que es mezcla de rojo y verde.

El color verde homogéneo excita con fuerza las fibras del color verde, y débilmente las otras dos: de ahí percepción del verde.

El azul sin mezcla excita moderadamente las fibras del verde y del violado: percepción del azul, mezcla del verde y violado.

Por último, el violado excita con fuerza sus fibras correspondientes, y poco las demás: de ahí la percepción del violado.

Esto admitido, sencillo por demás es el formarse idea de la ceguera de los colores y de su causa.

Si una cualquiera de las tres percepciones fundamentales no ha existido nunca, ó desaparece por cualquier motivo, es evidente, que todo el sentido cromático se trastornará, y no menos lo es que, según sea uno ú otro de los elementos fundamentales el que falte así variará también el tipo de la ceguera que resulte, tendremos:

- 1.º Ceguera para el rojo.
- 2.º Id. para el verde.
- 3.º Id. para el violado.

Copiamos de Helmholtz á la letra la siguiente explicación de la ceguera para el rojo, suprimiendo por impropias de este lugar, las consideraciones que la anteceden, fundadas

en preciosos cálculos, que tanto abundan en su magnífica obra «Óptica fisiológica.»

»De aquí habría de deducirse que la anerytropsia (con esta palabra derivada del griego designa la ceguera para el color rojo) no permitiría más percepción que la del verde, el violado y el azul, que resulta de ellos.

»Para hacerse bien cargo de esto, conviene fijar la atención en las curvas 2 y 3, que representan la sensibilidad de las fibras para el ciego con respecto á este color.

»El rojo espectral presentará el aspecto del color *verde saturado* (quiere decir sin mezcla de luz blanca) poco luminoso y más saturado que lo es para nosotros el verde variable del espectro, que debe contener notable cantidad de otros colores. El rojo poco luminoso, que ya excita bastante los nervios sensibles al rojo en la vista normal, no excita bastante en estas personas las fibras sensibles al verde y les parece, pues, negro.

»El amarillo espectral presentará un aspecto *verde intenso y saturado*; y como forma precisamente el grado más intenso y más saturado del primero de sus colores, se comprende que los sujetos afectados de anerytropsia toman este tono por base para dar nombre al color, y llaman amarillos todos los tonos verdes para su vista.

»El verde, comparado á los precedentes, presenta ya una mezcla del otro color fundamental; es, pues, un grado más intenso, pero más blanquecino, del mismo color que el rojo y el amarillo. Según las observaciones de Seebeck, el color más intenso para estas personas no es el amarillo, como para la vista normal, sino el azul-verde; y, en efecto, como debemos admitir que la excitación de las fibras del verde debe ser más fuerte en este color, el máximum de excitación total debe acercarse al azul, porque entonces aumenta la de los nervios del color violado. Para ellos, el blanco es evidente-

mente una mezcla, en proporciones definidas, de sus dos colores fundamentales; mezcla que nos parece de azul verdoso: así es que considera como grises los colores del espectro, que forman la transición del verde al azul.

»Avanzando en el espectro se ve predominar el segundo color fundamental que llaman azul, porque el añil, aunque un poco blanquecino para ellos, les presenta, á causa de su intensidad luminosa, un tipo más caracterizado de este color que el violado, y reconocen la diferencia de aspecto entre el azul y violado. N..., examinado por Seebeck, indicó la separación entre ellos, pero declarando que denominaría mejor al violado azul oscuro. Por lo demás, los tonos azules deben presentarles el mismo aspecto que á los ojos normales, puesto que para éstos no contienen más que una cantidad pequeña de rojo.

»Como todos los colores del espectro deben presentarles diferencias determinadas, aunque ligeramente marcadas, se comprende que á fuerza de atención y de práctica consigan denominar bien los colores muy saturados; pero para colores más blanquecinos los signos distintivos les dejan en la duda y no pueden evitar la confusión.»

Hemos copiado este estudio sobre la ceguera del rojo, hecho de mano maestra, por su importancia, como veremos después, y porque ya verificado nos bastará indicar las otras dos.

La del verde consistirá en la paralización de los elementos perceptores del verde, quedando sólo el rojo y el violado.

El rojo que excita mucho las fibras del rojo, pero poco las del violado, debe parecer, al ciego para el verde como rojo muy saturado, pero de menor intensidad que el normal, que relativamente es más amarillo, puesto que en él entra el color verde.

El naranjado aparece aun como rojo, y ménos intenso en

luz. El amarillo rojo más intenso y más blanquecino, porque ya entra en su composición el violado.

El verde y sus matices hacia el amarillo y el azul, es el blanco, mejor el gris por componerse de partes casi iguales de los colores fundamentales, y el azul le parece violado intenso. Iguales detalles podríamos consignar para el violado, pero fácilmente se comprenden, y sentiríamos hacer demasiado árida esta exposición. (1)

En cada uno de los tres tipos señalados, debe haber multitud de variedades, y esto es lo que confirma la experiencia. Se concibe que haya individuos que sin ser completamente ciegos para uno de los colores fundamentales tengan más ó ménos debilitados, ó si se quiere en mayor ó menor número, los elementos perceptores de él, pudiéndose así formar una serie también continua de curvas, que representarán una ceguera cada vez más completa desde la vista normal. Holmgren, profesor de Fisiología en la Universidad de Upsal, dice sobre este punto:

«Nuestra experiencia nos ha enseñado que las formas intermedias conformes con los datos indicados se encuentran en gran número en la práctica, y en diferentes grados. Las designaremos con la apelación común de *«Ceguera incompleta de los colores.»*

El mismo autor afirma haber visto quien solo percibía un color, y denomina sentido débil de los colores aquel en que las curvas, que representan la excitación, van aproximándose á la base ó línea de las abcisas, de modo que cuando llegaran

(1) Debemos hacer notar, que en todo cuanto hemos dicho sobre los efectos de la mezcla de los colores nos referimos á la sensación que experimentamos según la excitación producida en la retina, la cual no debe confundirse con las propiedades cromáticas de la mezcla de algunas sustancias. El azul de Prusia mezclado en determinadas proporciones con el amarillo de la gutagamba produce el color verde, la impresión simultánea ó sucesiva de los rayos azules y amarillos del espectro no producen en la retina la sensación del color verde; sino la del color de rosa. (Maxwell, Milne Edwards.)

á confundirse con ella determinarían la ceguera completa.

Admitiendo su clasificación tendremos:

Ceguera total de los colores.—No se perciben diferencias en la cualidad de la luz, sino en cantidad.

Ceguera parcial de los colores con sus tres tipos:

Ceguera para el rojo, para el verde y para el violado.

Ceguera incompleta, en la que uno, dos ó tres elementos son inferiores en excitabilidad ó en número con respecto al sentido normal, y puede ser referida á los tres tipos de ceguera parcial: y por último el *sentido cromático débil*, que es transición al sentido normal.

Esta clasificación, sobre ser perfectamente metódica, comprende todos los casos, está pues conforme con la experiencia, algunos de cuyos resultados hemos de enumerar, y la nomenclatura no tiene el inconveniente de recargar la memoria con palabras, cuya significación es propia, que están admirablemente formadas de otras griegas, como *anerytropsia*, *cromopsia*, *cromatopseudopsia*, y otras mil que no por ser extrañas dicen más que aquellas vulgares. La palabra *daltonismo* suele conservarse para la ceguera del rojo.

Demostrada con autoridades respetables la existencia de esta aberración del sentido de la vista, y dada una idea de su teoría, vamos á reseñar algunos de los graves inconvenientes que puede ocasionar el que no sea conocida.

Todo el mundo sabe que en los ferrocarriles se emplean de día y de noche señales de color para indicar la seguridad ó el peligro á los trenes en marcha, y cerca de las estaciones. En España, como en todas partes, la banderola roja desplegada ó la linterna ó farol del mismo color, indican peligro; la luz verde, precaución; la blanca, mejor dicho, la amarilla, porque casi todas las luces ordinarias tienen este color á causa del cloruro de sódio, ó sal marina, vía libre: precisamente las señales que importa más conocer son aquellas cuyo

color es el rojo y el verde, en los que la experiencia confirma que hay más individuos que no los perciben: un maquinista afectado de daltonismo ó ceguera para el rojo que no distinguiera este color de una bandera ó de la linterna de un guardavía que le señalaba un peligro, por ejemplo, un hundimiento de un puente ó de un viaducto, sepultaría tranquilamente á los viajeros en el abismo sin darse cuenta de su error; y como éste podrían señalarse muchos casos posibles, y ciertamente están probados varios accidentes, entre ellos uno en Inglaterra y otro en Westfalia, ocurridos por esta causa. Lo que más sorprende es que no sean en mayor número los siniestros, y esto no tiene más explicación plausible que la que dan tanto Holmgren, médico sueco que ha hecho reglamentario en su país el reconocimiento de los empleados de ferrocarriles por lo que respecta á su sentido cromático, como el Dr. Favre en Francia, propagandista de la misma idea, que realiza en parte en la línea Paris-Lyon-Mediterráneo, de la cual es médico. Creen ambos que muchos empleados de ferrocarriles afectados de daltonismo consiguen, al ser examinados sin precaución, designar por su verdadero nombre dos banderolas ó dos luces, roja la una y la otra verde ó amarilla, aun cuando todas son verdes para ellos, porque las distinguen por la intensidad de la luz, no por el color, y en efecto, la bandera verde, tanto para los viciados de la vista como para los que la tienen normal, es la más oscura, la roja la más clara. Por lo que toca á la intensidad, el ciego para el rojo ve más claro el rojo que el verde, y el amarillo más que los otros dos. El ciego para el verde ve más claro el fuego rojo y por eso le distingue.

Pero nunca disminuirá los peligros esta idea, porque si en circunstancias ordinarias pueden los que padecen esta anomalía distinguir los colores por la intensidad relativa de la luz, en muchas otras puede faltarles este elemento de jui-

cio, que es variable por muchas causas, ya por la naturaleza de la materia que ilumina, ya por la mezcla ó por la sustancia que da color al vidrio, por el espesor de éste, por su limpieza. La humedad, el humo, el hielo ó la nieve en el vidrio le empañan, y la intensidad de la luz disminuye. Además, la sensibilidad de la vista disminuye unas veces, aumenta otras, según que la vista esté cansada ó no. Véase, pues, cuán importante es el defecto en cuestión y cuántos peligros puede ocasionar.

No menos grandes y desastrosas pueden ser sus consecuencias en la Marina. Sobre este punto, y juntamente con el Dr. Favre, se ha ocupado en Francia el médico de la Armada, Féris.

Está mandado en la Marina que todos los barcos desde la puesta del sol al amanecer enciendan luces, á estribor una verde, á babor una roja, con pantallas en dirección de popa á proa, de modo que el fuego verde no se vea de babor hacia la proa, ni el rojo de estribor hacia proa también.

Estas luces indican de noche la posición del barco y la dirección de su marcha, y para evitar los choques ó abordajes hay reglas cuyo resumen es el siguiente:

Cuando dos barcos ven recíprocamente sus dos luces es señal de que van directamente á chocar; entonces deben venir á estribor enseñándose mutuamente la luz roja.

Puede haber temor de choque si un barco ve por babor la luz verde de otro, ó si ve una luz roja por estribor. Por el contrario, no hay peligro si se ve por estribor la luz verde, ó por babor la roja; en una palabra, cuando los barcos ven mutuamente las luces verdes ó las rojas.

Bastan estas indicaciones para probar los peligros que pueda ocasionar á un barco un oficial de cuarto afectado de ceguera parcial. Dice el Dr. Romberg: «Entre las causas que aumentan el número de los abordajes en el mar debe

contarse el número cada vez creciente de individuos atacados de miopia ó de daltonismo parcial. Esta última enfermedad, aun poco estudiada, pero más extendida de lo que generalmente se piensa, ha debido producir muchos choques, haciendo tomar por verde un fuego rojo ó recíprocamente.»

El mismo autor, en una clasificación que ha publicado de los abordajes acaecidos en 1859, los enumera del modo siguiente:

Por negligencia ó torpeza de la tripulación.....	1.562
Error del piloto ó del capitán.....	.215
Inobservancia ó interpretación inexacta de las reglas de rumbo.....	537
Causas sin determinar.....	94

Entre cuyos números ¡quién sabe los que habrá producido el daltonismo!

Lo mismo pudiéramos decir con respecto á los faros: sean las luces fijas, con destellos ó sin ellos, sean con eclipses, un error en su color puede arrojar un barco á un escollo en lugar de servirle de guía para llegar á puerto. Los casos probados son numerosos. De la misma manera pueden confundirse los pabellones ó banderas que se usan en la Marina para hacer señales.

En el Ejército pueden causar también los individuos que padecen esta afección grandes trastornos, sobre todo en el empleo de los telégrafos ópticos si transmiten señales de color.

En el comercio y en la industria pueden cometerse errores de gran importancia; especialmente en todas aquellas profesiones ú oficios en que es indispensable tener una idea bien clara de los colores, hasta el punto de que, según Favre, se computa en un 2 por 100 del total las pérdidas sufridas en las tintorerías á causa de este defecto.

Hay y ha habido un número considerable de pintores que padecen y han padecido el daltonismo, y los detalles referentes á cada una de estas y otras observaciones que contienen diferentes libros y folletos que tenemos á la vista, no son para reproducidos, so pena de hacer demasiado largo y pesado este trabajo.

Indicados los perjuicios que puede ocasionar la ceguera de los colores, ocurre desde luego averiguar, si es posible, la frecuencia con que se la encuentra y las causas á que puede atribuirse, así como la mayor ó menor facilidad en descubrirla y medios que para esto pueden emplearse.

El profesor Nilsón, de quien ya hemos hablado, tuvo ocasión de examinar 1.154 personas entre las cuales encontró 65 defectuosas, sea el 5,6 por 100 ó uno por cada 17,7 personas.

Desde 1864 á 1872 el Dr. Favre dice que ha examinado 1.196 personas, y entre ellas ha encontrado 22 daltónicos. De Octubre de 1872 á Mayo de 1873, 728, encontrando 42.

En una serie de reconocimientos verificados en Argelia, se ha encontrado un viciado por cada 36,5 reconocidos.

El Dr. Féris dice haber encontrado entre 501 hombres, marinos todos, 13 ciegos para alguno de los colores perfectamente caracterizados, y 34 con defectos marcados. Proporción 9,4 por 100.

El profesor Holmgren de 2.220 hombres del ejército sueco, que examinó, dice haber encontrado el 2,7 por 100 viciados, no contando en este número lo que hemos llamado «sentido débil de los colores.»

El mismo autor dice que ante el Congreso de médicos escandinavos reunido en Gotemburgo, de 100 soldados del Regimiento de Artillería de Gothia se encontraron un ciego para el rojo, uno para el verde y dos viciados incompletamente; y en el mismo Congreso resultó un médico ciego para el verde y uno de los concurrentes para el rojo.

En el personal de ferrocarriles de Suecia, encontró el mismo autor el 4,8 por 100.

De todos estos datos y de otros que sería prolijo enumerar, creemos no equivocarnos asignando del 4 al 5 por 100 como minimum para indicar la proporción con que se encuentra esta anomalía, pero ha de tenerse en cuenta que de las observaciones hasta hora hechas parece que la proporción es mayor para el hombre que para la mujer; sin embargo, como la mayor parte de las personas que en número bastante se han examinado casi siempre han sido hombres, como es natural, no puede el hecho considerarse como comprobado.

También segun Szobalski, parece que el daltonismo se encuentra con más frecuencia en los alemanes, ingleses, belgas y suizos, que en los franceses, italianos y españoles; atribuyéndolo á influencia de raza, lo cual se pone en duda por Milne Edwards, quien pregunta si no será cuestión de régimen, el cual influye seguramente.

Además puede hacerse una división perfectamente marcada entre las personas afectadas de ceguera congénita y adquirida. La primera se cree incurable, la segunda dicho se está que podrá curarse, si desaparecen las causas que la motivan. Suelen ser éstas, según los profesores á quienes copiamos en este punto, las heridas ó golpes en los ojos y en la cabeza. Favre detalla varios casos en su folleto «De la dyscromatopsia traumática;» también la produce á veces un trabajo continuado ó una gran fatiga y emociones morales: un padre de familia, dice Favre, asiste varias noches seguidas á un hijo y le pierde. Durante algun tiempo deja de percibir los colores: se cura después de dos días de descanso. Goubert dice que ha observado una mujer, que después de haber trabajado asiduamente veinte días en unas cortinas rojas, todo lo veía gris: se cura rápidamente con el descanso.

En fin, muchas otras causas, algunos medicamentos y varias enfermedades del ojo, ó del cerebro, agudas ó crónicas, también las producen, y no enumeramos ninguna de las muchas observaciones que mencionan los especialistas, por temor de entrar demasiado en terreno vedado á nuestra incompetencia.

La ceguera congénita parece ser hereditaria. Earle, médico inglés, refiere que su abuela estaba afectada de daltonismo, y también dos hermanos suyos, y que contaba en su descendencia 17 personas en el mismo caso. Darwin cita ocho familias emparentadas, en las que el daltonismo persistió en cinco generaciones atacando á 71 personas.

En tales condiciones parecía lo natural que fuese muy fácil la investigación de este defecto; pero no lo es tanto, y nos convenceremos de ello dándonos cuenta exacta de lo que sucede en la práctica á los que perciben bien los colores y á los que tienen percepciones falsas.

La sensación y la percepción se basan en la naturaleza del sentido de los colores, en la organización del aparato óptico desde el nacimiento.

El nombre del color es solamente la expresión objetiva de las sensaciones del sujeto; arreglándose segun el sistema del que posee una vista normal, no pueden convenir al de aquel que no la tiene, y sin embargo puede éste aprenderlos y aplicarlos bien en muchos casos.

Fácilmente podemos explicarnos este hecho. Nosotros no fijamos generalmente la atención en los cambios que se realizan en nuestros sentidos, no obstante, que ésta es la única realidad de que tenemos percepción inmediata, sino que todo lo referimos á la causa que los produce, á los objetos exteriores, á los cuales atribuimos como cualidades propias las que sólo portenecen á nuestros sentidos. Vemos un objeto verde porque aquel objeto no envía, no refleja

otros rayos que los verdes, y sin ocuparnos de nuestra sensación, de la clase de luz que la ocasiona, atribuimos al objeto como cualidad propia la de ser verde, y aunque le veamos después iluminado de otro modo, verde le seguimos llamando, y verde le concebimos aun cuando le tengamos delante. Prescindimos de nuestra sensación; y haciendo abstracción de la realidad que en nosotros se verifica, concebimos la cualidad del color *verde*, y con esta palabra reemplazamos una serie de ideas, una definición que solo sería completa si digéramos «que un objeto verde es el que, iluminado por la luz natural, refleja tan solo las ondas etéreas, que causan en la retina del ojo normal la percepción del verde, y que absorbe todas las demás ondas luminosas.»

Así es que el ciego para los colores aprende desde su niñez que el cielo es azul, que en la primavera son verdes los trigos, y amarillos en el otoño, y como percibe á veces ciertas diferencias aunque pequeñas, le sucede lo que al ciego verdadero que suele formarse idea de los colores, si se le educa, por el tacto, por el gusto, por el olfato; y aquél con más medios, porque ve y puede notar algunas particularidades, sobre todo como ya hemos indicado los distintos grados de intensidad de la luz, distinguiendo los colores por su mayor ó menor claridad ó sombra; y de la propia manera que en otros individuos, cuyos sentidos se desarrollan más cuando les falta alguno, así ellos generalmente tienen una vista perspicaz para apreciar los cambios de intensidad, toman éstos por los colores cuyo nombre han aprendido, y llegan á creer que tienen una vista normal, siendo rarísimo encontrar ciegos para los colores que, como Dalton, Scott y algún otro, estudien en ellos mismos hasta en los menores detalles el defecto que tienen.

Siendo difícil, pues, esperar que los que experimentan esta confusión para distinguir los colores vengan de *motu*

proprio á manifestarlo, muchas veces porque lo ignoran, y no cabiendo duda de que es necesario conocerlos para evitar los perjuicios que á la sociedad pueden causar, debe adoptarse un sistema de reconocimiento rápido y seguro.

No podemos entrar aquí en un análisis detallado de todos los sistemas propuestos, y algunos adoptados, en diferentes países; solo indicaremos el que propone Holmgren, que se diferencia esencialmente de los demás en que, prescindiendo de reconocer completamente en el individuo, que se examina, el tipo de la ceguera parcial, si tiene alguna, trata solo de poner en evidencia rápida, segura y cómodamente, si se padece un defecto de los que de antemano hayan podido señalarse en un cuadro *ad hoc* para fijar los que sean motivo de exclusión de un servicio ó destino determinado.

El método en cuestión no exige el empleo de ningún instrumento costoso, ni locales exprofeso como se han propuesto. Todos los elementos necesarios están reducidos á una colección de madejas de lana de diferentes colores, de entre las cuales el examinando ha de ir escogiendo y colocando al lado de una designada por el examinador, todas las que se parezcan á ella en el color.

Se eligen para tipo tres colores, como el verde, el púrpura y el rojo, y la prueba se considera terminada cuando se han colocado junto al tipo todas las madejas que se le parecen, ó algunas de las que indiquen que no distingue algunos colores, para lo cual debe haber en la colección todos los matices que se confunden con los tipos elegidos por los que padecen esta anomalía.

Se ve, pues, que se hace el examen por las sensaciones; y que no se tienen en cuenta los nombres de los colores con arreglo á lo que hemos indicado; por lo que nos parece éste el método preferible á todos cuantos hemos visto descritos, no entrando en detalles de éste ni de los demás, porque

nuestro propósito, como ya hemos indicado, es solo llamar la atención sobre un hecho que nos parece de importancia; que luego los médicos, las personas competentes encargadas de hacer los exámenes personales, encontrarían sobrados recursos para llevarlos á cabo con grandes resultados.

Únicamente citaremos por lo curioso, y porque confirma la teoría sobre la ceguera que hemos expuesto, el aparato del Dr. Woinow de Moscow, cuya descripción tomamos de un discurso leído en la Facultad de Medicina de París por Tony Bertier al tomar el grado de Doctor:

«He aquí, dice, los detalles que el eminente oculista ruso ha dado á la sociedad oftalmológica de Heidelberg. Su aparato está fundado en el principio de que para un ojo atacado de ceguera para uno de los tres colores fundamentales, todos los tonos que su vista puede distinguir, incluso el blanco, pueden obtenerse por medio de los otros dos. Así, para una persona atacada de anerytropsia (hemos dicho que es la ceguera del rojo), todas las mezclas de colores, comprendiendo el blanco y el gris, se pueden formar con violado y verde: si es ciega para el verde, con el violado y el rojo, y si no distingue el violado, con el rojo y el verde. El aparato se compone de cuatro discos, que pueden tomar un movimiento muy rápido de rotación y cuyas dimensiones van disminuyendo: el mayor es violado y verde, el siguiente violado y rojo, el tercero rojo y verde, el último, que es más pequeño, blanco y negro ó gris. Si al aparato se le da el movimiento de rotación, el disco central aparece gris, y al rededor de él se ven tres anillos concéntricos de color distinto. El examinando indica cuál de los tres discos le parece gris como el central, y según indique el exterior, el de en medio ó el interior se deduce que hay ceguera para el rojo, para el verde ó para el violado.

»Con ayuda de este aparato, Woinow ha encontrado en

Moscow muchas personas afectadas de ceguera para el rojo.»

Inútil sería el conocimiento de cuanto acabamos de explicar si de él no obtuviéramos algún resultado práctico. Si la ceguera de los colores existe y puede ser fácilmente conocida, y si además puede ser causa de grandes siniestros y de lamentables errores, sería verdaderamente triste que nos cruzáramos de brazos, y dejáramos á la casualidad el evitar ó no los perjuicios que aquélla nos puede causar.

En los ferrocarriles, ó deben suprimirse las señales de color sustituyéndolas con otras, ó no deben de ser empleados en el servicio, que requiera el conocimiento exacto de ellas, los individuos que sometidos á un examen no demostraran que podían siempre reconocerlas sin duda de ninguna clase.

Esta cuestión ha sido ya resuelta en algunos países, y en todos en los que se ha estudiado se han mantenido las señales reglamentarias por convenientes al servicio y de difícilísima sustitución, y se han organizado visitas periódicas para reconocer el sentido de los colores en cuantos necesitan conocerlos. En Suecia el profesor Holmgren, á quien hemos citado tantas veces, ha conseguido ver coronados sus esfuerzos por una disposición gubernamental, que ordena una inspección severa y periódica del sentido de la vista de los empleados en los ferrocarriles, y en la Marina, fijándose el servicio que pueden prestar los individuos reconocidos según su grado de perspicacia. Está perfectamente entendido que las visitas sean periódicas, porque el daltonismo ó ceguera parcial puede adquirirse, y suceder que un empleado examinado hoy y con vista normal, la pierda y adquiera defectos en ella por alguna de las causas que hemos indicado.

En ningún otro país sabemos que esté reglamentada esta inspección de una manera oficial: pero en Inglaterra se practica en algunas líneas.

En Bélgica sucede otro tanto.

En Alemania, aun cuando el público ilustrado se ocupa bastante de esta cuestión, tampoco se ha tomado ninguna medida general.

En Holanda parece que está en vías de ejecución una medida de esta clase.

En Francia tanto Favre como Férís han conseguido llamar la atención del Gobierno sobre este punto, y aun cuando tampoco se ha tomado ninguna resolución oficial, el primero de ellos ha conseguido establecer definitivamente la visita de los colores en la línea de París-Lyon-Mediterráneo, medida que han imitado otras líneas, y el segundo ha hecho notables exámenes en la Marina.

Favre en diferentes folletos sobre el asunto ha emitido ideas nuevas, que indudablemente son de importancia, especialmente la de que la ceguera congénita de los colores puede curarse, contra la opinión de profesores distinguidos.

Goubert dice á este propósito:

«Cualesquiera que sean los síntomas que caracterizan este extraño defecto, pertenece al número de los que el arte del divino Esculapio no ha alcanzado todavía á curar, quizá ni aun á atenuar. Todos los oculistas son de la misma opinión.»

El Dr. Favre apela de esta sentencia, y con su práctica ha intentado demostrar que puede esperarse obtener buenos resultados del método que preconiza.

El fundamento de él está en la idea verdadera de que todas las funciones se verifican con mayor precisión con el ejercicio; de tal modo, que el oído, por ejemplo, puede distinguir dos sonidos cuyas vibraciones estén entre sí en razón de 1.000 á 1.001. Supone que los bastoncitos ó conos ó fibras sensibles de la retina no faltan en ninguno ó en la mayor parte de los individuos, y que sometiéndolos á un ejercicio metódico pueden curarse.

En la práctica dice haber obtenido los resultados siguientes:

Examinados en 12 escuelas 868 niños, resultaron 175 con defectos, y la mayor parte de ellos aprendieron á distinguir los colores después de ejercicios no muy largos.

La prueba sería completamente inconcusa si estuviera fuera de toda duda que todos los niños que en el examen resultaron viciados, y luego curaron, lo fueran efectivamente. El profesor Holmgren expone alguna duda sobre ello, fundándose en que no sólo es posible, sino en extremo probable, que la ignorancia y la falta de ejercicio pasen por ceguera de los colores, y con tanta más verosimilitud cuando se trata de niños, y aun con más motivo si el método de exploración empleado por Favre no ofrece todas las garantías de seguridad.

En cambio hay muchos casos que no han podido ser curados, y entre ellos el muy notable de Dalton, hombre de gran ciencia y de extraordinario método, y observador delicado.

De todos modos, aun dejando en la duda la posibilidad de curar la afección, no es dudoso que los ejercicios han de ser útiles.

Respecto á nuestro país, nos es imposible dar noticia alguna, bien que quizá sea por culpa de nuestra poca diligencia ó de nuestra escasa fortuna para encontrarlas; los datos necesarios para hacer este estudio los hemos adquirido en el extranjero: libros, folletos, discursos del doctorado y algunos artículos de periódico, gracias á la inmensa publicidad que á cuanto se escribe se da fuera de nuestro país; pero en éste no hemos tenido la suerte de encontrar noticia de que se intente establecer un sistema metódico para evitar los males que indudablemente puede causar la ceguera de los colores.

Como resumen práctico de cuanto hemos dicho, creemos que podemos concluir con las siguientes proposiciones:

En las escuelas y en la familia debe darse importancia al examen del sentido de los colores en los niños, y tenerlo muy en cuenta para elegir la profesión á que hayan de dedicarse.

Los ejercicios metódicos, si no pueden curar muchos casos de ceguera parcial, son de todos modos útiles y deben prescribirse.

En las Compañías de ferrocarriles, en la Marina y en el Ejército debe reglamentarse la visita de los colores.

CAPÍTULO V.

Presente y porvenir de los empleados de ferrocarriles.

CAPÍTULO V.

Presente y porvenir de los empleados de ferrocarriles.

Con dificultad se encontrará una clase social más olvidada y menos considerada que la de empleados en los caminos de hierro; y nos atrevemos á clasificarla de *clase social*, porque entendemos que bien lo merece un núcleo de personas que según las últimas estadísticas excede de cincuenta mil individuos, solo en España, dedicados exclusivamente á la explotación de la industria ferroviaria.

Estos cincuenta mil individuos, sostén de otras tantas familias y nervio importantísimo para el desarrollo de la riqueza general del país, como brazo indispensable que son de las Empresas á quienes directamente prestan sus servicios, viven completamente aislados y olvidados sin que sus méritos figuren en parte alguna, y sin que sus sacrificios constantes sean estimados por la sociedad en general; antes por el contrario, ésta no suele percibirse siquiera del trabajo continuo y silencioso que la prestan; y si alguna vez se ocupa de ellos, es para afiliarlos en la lista de sus enemigos, ó para concederles la secundaria importancia que á los ojos del profano suelen revestir los fenómenos más asombrosos de la naturaleza, pero menos re-

lacionados con sus conocimientos, sus aptitudes ó sus necesidades.

¡Pobres empleados de ferrocarriles! En tanto que el viajero duerme con la mayor tranquilidad reclinado muellemente sobre los blandos almohadones de un confortable carruaje, el empleado de ferrocarriles, sufriendo la lluvia, la nieve, el huracán tempestuoso ó los rayos del sol abrasador, dominando el sueño que le asalta, sobreponiéndose á los sufrimientos con que el conjunto de los elementos le convidan, sin dar reposo á su cuerpo ni paz á su espíritu, trabaja grave y silencioso sin pensar en otra cosa que en la seguridad de las vidas y haciendas confiadas á su cuidado.

Es necesario haberlo visto para que la imaginación pueda reproducir con fidelidad el imponente espectáculo que ofrece un tren marchando á gran velocidad á las altas horas de una noche tempestuosa de invierno, por las accidentadas regiones del Norte ó del Noroeste de España. Guiando la potente locomotora, sin techo que les cobije, ni paredes que les resguarden, siempre á pie firme y con la vista fija en el camino ó en el regulador de la máquina, valerosos é impávidos, van prestando sus servicios el inteligente maquinista y el sufrido fogonero. Al verles maniobrar sin descanso en el pequeño espacio que media entre la locomotora y el tónder, parece como que sus cuerpos son insensibles, y que ni la lluvia torrencial que empapa sus ropas, ni el huracán que las traspasa, ni la nieve que sobre ellas se congela son para ellos causa de sufrimiento ni de cuidado; cualquiera los consideraría indiferentes á todas estas *pequeñeces*

sin que les preocupe otra cosa que sus respectivas faenas y el peligro que el tren va corriendo, pues nadie conoce como ellos los accidentes del terreno, y saben que han de atravesar un puente, y después una trinchera, y más adelante un terraplén, y luego un túnel, y por fin un muro; y todas estas obras, ó están en pendiente, ó en curva, ó batidas por las aguas, y siempre en peligro de producir una catástrofe si el maquinista no procede con la diligencia más perfecta.

Pero borrad estas imágenes y dejad que se reproduzca la del infeliz guardafreno colocado en pequeñísima garita, envuelto en burdo y raído capote, debajo del cual y entre sus piernas entumecidas por el frío y la falta de movimiento coloca el farol de señales, con cuya luz pretende dar calor á su aterido cuerpo; allí está alerta con el oído atento obediente á las voces de mando que el maquinista le da con el silbato de la locomotora; después surgirá la simpática figura de la pobre guardabarrera, andrajosa y escuálida, alejándose de sus pequeñuelos para cuidar de la vida del viajero con la oportuna presentación de las señales; y aparecerán, por fin, todos los empleados, conductores, Jefes de estación, telegrafistas, obreros de la vía, y en una palabra, todos los que prestan servicios en los ferrocarriles, pues todos de consuno trabajan sin descanso con el mismo fin.

¡Qué sería del viajero si el maquinista, el guardafreno ó la guardesa se durmiesen! ¡Si el Jefe de estación, el telegrafista ó los obreros de la vía se descuidasen! ¡Si todos no coadyuvasen al mismo fin! ¡Y cómo coadyuvan! Ya lo hemos di-

cho: silenciosos, sufridos, resignados, todos llenan su cometido hasta rayar muchas veces en el heroísmo, pues heroísmo y grande se necesita para llevar á cabo el sacrificio de la vida por sus semejantes, como repetidamente lo están haciendo los empleados de ferrocarriles.

El que haya presenciado algún accidente en ferrocarril habrá podido comprobar que nunca han abandonado sus puestos los empleados, no obstante poder salvar sus vidas, pagando con ellas su heroico proceder.

Ver dos trenes que marchan en distintas direcciones, que se precipitan para chocar el uno con el otro, y que los maquinistas se aperciben del peligro; y en vez de buscar la salvación en la huida; repeliendo las acometidas del instinto de conservación; sobreponiéndose á los impulsos de la imperfecta naturaleza humana, contemplais á aquellos hombres aferrados á la palanca de la máquina haciendo titánicos esfuerzos para disminuir la velocidad, dando contravapor, tocando el silbato de alarma, pidiendo frenos y más frenos y haciendo cuanto es posible en lo humano para evitar ó atenuar el choque.

Pero todo esto es inútil; así lo comprenden los empleados porque los trenes están inmediatos; y sin embargo, aquellos hombres, avezados á los peligros y curtidos con las fatigas de su profesión, con las lágrimas en los ojos, con las manos crispadas sin soltar la palanca de la máquina ó la manivela del freno, locos ante la perspectiva de la catástrofe inminente y de la inutilidad de sus esfuerzos, esperan el choque y con él la seguridad de su

muerte, sin que en la lucha terrible que han sostenido se hayan dejado dominar por sentimiento alguno contrario al cumplimiento de su deber. El ¡sálvese quien pueda! no se inventó para los empleados de ferrocarriles; por eso se observa que en todo accidente ellos son los que más padecen ó los únicos que sufren las consecuencias.

Se dirá: esa es su misión; para que la desempeñen fielmente los pagan las Empresas. Cierto, ciertísimo; pero también el militar tiene la obligación de exponer su vida en los campos de batalla, y cuando lo hace, las trompetas de la fama lanzan al viento su nombre glorificado, ó sus hechos son recompensados con largueza, dispensándole en todo caso la sociedad consideraciones y cariño cuya justicia somos los primeros en reconocer y aplaudir.

Muy otra es la recompensa que se le otorga al empleado de ferrocarriles; si no ocurre accidente alguno, pasa desapercibido; y si por desgracia acontece, poco importa que haya habido héroes: éstos quedan ocultos ó ignorados, para que aparezcan tan solo aquellos que cometieron alguna falta ó que el vulgo creyó que la habian cometido; en cuyo caso, las notas de ineptitud, de imprudencia ó de crimen son las que merece, no ya solo el empleado ó empleados aludidos, sino que se generaliza, y por el sistema de la bola de nieve, acaba por formarse la mal llamada opinión pública que juzga generalmente por impresión del momento, resultando al llegar á este punto que *todos* los empleados de ferrocarriles son unos ignorantes, unos imprudentes ó unos criminales.

Tales son la recompensa y el concepto que suelen merecer de la sociedad en general los empleados de ferrocarriles; recompensa y concepto que influyen poderosamente en la triste situación que al presente atraviesan, y quizás en la que les reserva el porvenir, á menos que los poderes públicos y la sociedad en general empiecen á preocuparse para conseguir el mejoramiento de tan respetable y numerosa clase, siquiera no tengan en cuenta otros móviles que los de la propia conveniencia; pues los servicios del personal de ferrocarriles son indispensables en la actualidad, el sustituirlos en momentos dados sería imposible, y no hay que olvidar los crecientes progresos que de día en día va alcanzando el socialismo obrero.

Hemos dicho la sociedad y los poderes públicos, omitiendo á las Empresas de ferrocarriles, porque, como demostraremos más adelante, éstas son las únicas que hacen por sus empleados cuanto les es posible dentro de sus pequeñas fuerzas, contrarrestando de esta suerte los efectos consiguientes á los erróneos juicios antes apuntados y á las disposiciones legales que sobre la materia rigen.

Y no se entienda que lo malo de la situación presente del personal de ferrocarriles se concreta á lo que llevamos dicho; aparte de esto, que solo obedece á un error más ó menos disculpable, y que puede desaparecer con el tiempo, hay que agregar la necesaria escasez de los sueldos de ese personal, proporcionados á los rendimientos insignificantes de la explotación de los ferrocarriles españoles; y á mayor abundamiento, deben sumarse los efectos de las disposiciones legales que

al personal aludido se refieren, y que ya le conminan con la separación del servicio, ya le hacen víctima de todo género de castigos como en otro capítulo exponemos; ya, en fin, le someten al pago de tributos que merman sus insuficientes sueldos, hasta el punto de lanzarle con frecuencia entre las garras de la usura para poder satisfacer las más perentorias necesidades de la vida.

Por esta razón, una de las cuestiones que más preocupan al personal y que más le afectan, es la referente á la contribución que satisface en concepto de subsidio industrial. Poco le significa al Estado este ingreso, mucho le importa al personal de ferrocarriles; y como la justicia y la necesidad están de su parte, no dudamos que cedan al fin los poderes públicos en beneficio de todos.

La historia de este impuesto, titulado industrial indebidamente, merece un pequeño estudio que vamos á hacer, no tan solo para que le conozcan los empleados á quienes afecta, sino también para que los hombres de ley puedan apreciar cómo se desconoce aquella ó se barrena, con olvido de todo principio de economía social y con perjuicio de infelices padres de familia que por tal modo ven mermado el pan de sus hijos.

La primera proposición sobre creación de este impuesto, ó mejor, para que fuesen incluidos en la matrícula de subsidio industrial los empleados de ferrocarriles, se formuló y presentó en las Cortes de 1869; pero habiendo acudido á ellas los mencionados empleados por medio de respetuosa exposición en la que hacían notar la improcedencia é injusticia que entrañaba la proposición referida,

asi lo estimaron las Cortes desechando aquélla y dejando las cosas en el estado en que se encontraban.

Sin embargo, en el año de 1870, olvidándose el Poder ejecutivo de lo que el legislativo tuvo tan en consideración un año antes, dictó un decreto con fecha 20 de Marzo, en el que se estableció lo siguiente:

«Pagarán el 5 por 100 de la retribución, sueldo ó asignación que perciban por sus respectivos cargos:

.....
»3.º Los Directores ó Gerentes de los Bancos y Sociedades anónimas de todas clases, *inclusas las de ferrocarriles*.

»4.º Los Consejeros ó Administradores de los citados establecimientos.

.....
»Pagarán el *dos y medio por ciento* de la retribución, sueldo ó asignación que perciban, *cuando llegue ó exceda de 1.500 pesetas anuales*, los empleados de los Bancos y Sociedades anónimas de todas clases, *inclusas las de ferrocarriles, etc., etc.*»

A partir de la fecha en que se publicó este decreto, el personal de ferrocarriles no ha cesado de protestar respetuosa pero constantemente de la exacción tan injusta de que es objeto, sin que haya conseguido otra cosa, hasta la fecha, que el ver sancionado por todos los Gobiernos lo que de manera tan inesperada se estatuyó en el año 1870, con la especial circunstancia de haberse organizado la recaudación y pago del impuesto centralizando en la Administración económica de Madrid la

inscripción en matrícula, y encomendando á las Compañías aquellas operaciones, á pesar de lo cual se cargan al empleado los gastos de cobranza (1).

Respecto de esta cuestión todo cuanto dijéramos nosotros sería pálido comparado con lo que se consignaba en la bien escrita exposición que dirigieron los empleados á las Cortes de la nación en el año de 1887, y cuyos principales párrafos vamos á transcribir, por entender que con hacerlo así rendimos un tributo á la justicia y damos á conocer este problema de no pequeña importancia.

Decía la exposición, entre otras cosas, lo siguiente: «....al sujetar á la contribución industrial los haberes de los empleados de las Compañías de ferrocarriles y demás de esta clase, no se impone sobre una verdadera industria, sino sobre el trabajo, y hasta ahora nunca ni en ninguna parte se ha impuesto contribución alguna sobre el trabajo. Los empleados de las Compañías de ferrocarriles no ejercen en efecto una industria; no pueden como el industrial elevar sus emolumentos para reintegrarse, como lo hace todo industrial, de lo que se le exige á título de impuesto; tienen que aceptar sus haberes, en general modestos, sin pretender aumentos que vienen á hacer imposibles la tributación cada día mayor que por otra parte viene exigiendo el Estado á las Compañías sobre sus escasos beneficios.

»El empleado de ferrocarriles, lejos de poder hacer lo que el industrial, tiene que ver mermados

(1) Entre los documentos anexos á este capítulo insertamos las disposiciones legales referentes á la materia.

sus haberes con el impuesto y demás recargos, que no tienen razón de ser, dada la manera de hacerse la cobranza de sus cuotas y lo diseminado de la residencia del personal.

»El empleado de ferrocarriles no hace sino prestar, de una manera ú otra, su trabajo en una oficina, en una estación ó en los trenes, mediante una retribución diaria ó mensual; pero no entra para nada en ello la especulación, puesto que nada más que su haber puede ganar, aun cuando la Empresa que explote las líneas férreas obtenga mayores ó menores beneficios.

»El trabajo, y nada más que el trabajo, es lo que presta y emplea para obtener el pan necesario al sustento de su familia, y trabajo, por cierto, bien activo y penoso, y expuesto, en general, á peligros gravísimos y responsabilidades hasta trascendentales.

»Bien reconocerán las Cortes, en su alta sabiduría, que esto es bien cierto, y reconocerán asimismo que si en España pudiera creerse que hay motivos para gravar el trabajo, á diferencia de lo que en todas partes sucede, si ha de haber la igualdad proclamada en la ley fundamental del Estado, debería gravarse el trabajo de todos, préstense donde quieran, sirviendo á una Compañía ó al particular, en una oficina, en una estación ó en un taller, en una fábrica, en la casa de labor ó en el campo.

»Y no se diga, como parece pretenderse, que hay analogía ó paridad de situación entre el empleado de las Compañías y el del Estado, como parece quererse establecer, porque al empleado del

Estado no se le exige suma alguna de su sueldo á título de contribución industrial, sino que el Estado, en atención á la penuria por que los trastornos políticos y las guerras civiles le han hecho pasar, se vió en la necesidad de reducir temporalmente los sueldos oficialmente asignados, lo cual es, por cierto, bien distinto.

»Los funcionarios del Estado tienen, por otra parte, otras consideraciones y derechos, reconocidos en las leyes, que no tienen los de las Compañías y Sociedades particulares, como sucede con los derechos pasivos para el empleado y sus familias; y al empleado de las Compañías nada de esto le da ni le asegura el Estado.

»No cabe, pues, comparación alguna, y no es admisible que haya igualdad de razón para que al empleado de las Compañías y de los particulares se les quiera sujetar por el Gobierno á descuento alguno de sus haberes, cuando el Estado nada les da ni con nada les recompensa el rudo trabajo que al servicio público más de una vez prestan y han prestado los empleados de ferrocarriles, con peligro y pérdida de su vida.

»Si á las Compañías de ferrocarriles y demás Sociedades no se les exigiera contribución alguna, rindiendo tributo á lo con ellas pactado y dispuesto en la ley general de ferrocarriles, por los beneficios que pudieran obtener, quizá podría explicarse que se pretendiera hacerlas contribuir de un modo indirecto por medio de sus empleados; pero exigir á las Compañías un impuesto considerable, como se las exige sobre sus beneficios á título de contribución industrial, y exigir por

separado á sus empleados, á igual título, otro impuesto, es gravar dos veces una misma utilidad, como sucedería si, aparte de la contribución industrial que se impone al fabricante ó al abogado, se hiciese pagar también al obrero y escribientes de éstos.

»El impuesto de que se trata no ha podido tener nunca otra razón de ser que la terrible ley de la necesidad de allegar recursos de todos, en momentos tan críticos como aquellos que atravesó el país hasta la terminación de la última guerra civil. Después nada hay que pueda justificar semejante gravamen, que la justicia, la equidad y la conveniencia social rechazan.»

Así se expresaron los empleados de ferrocarriles ante la representación nacional; pero lejos de ser atendidas sus justas súplicas, aquélla acordó el aumento de la cuota contributiva en un 25 por 100 sobre la que estaba rigiendo desde el año 1870, consignándose desde luego en la ley de presupuesto de 1887-88.

Como se ve, los poderes públicos se han desentendido ó han desestimado las pretensiones del personal de ferrocarriles, dejándole sumido en el mayor de los desconsuelos, porque después del paso dado considera perdida toda esperanza, y se ve precisado á formar en su imaginación un porvenir sombrío forjado en el crisol del presente.

Bien es verdad que el legislador desconoce en absoluto la importancia que para el empleado de ferrocarriles entraña este tributo, y, si se quiere, puede justificarse hasta cierto punto su criterio por tal razón, relacionada con la de suponer que

la cuota asignada es por todo extremo insignificante; pero á poco que se digne fijar su atención, podrá convencerse de que no son exactas las premisas sentadas. Basta para ello analizar lógica y matemáticamente la cuestión, tomando como elementos; primero, la verdadera cuota contributiva; segundo, el sueldo general y medio del empleado de ferrocarriles; y tercero, los demás impuestos y descuentos á que se halla sujeto por ministerio expreso de la ley.

En cuanto al primer punto, ó sea al del impuesto sobre el sueldo, debe estudiarse, descomponiéndole de la manera siguiente:

1.º Cuota para el Tesoro.	Pts.	3,125
2.º Recargo del 10 por 100 sobre la cuota anterior por el impuesto equivalente al de sal.	»	0,312
3.º Recargo del 16 por 100 sobre el total de las dos cuotas anteriores para gastos municipales.	»	0,549
4.º Recargo del 6 por 100 sobre el total de las cuotas anteriores, para gastos de matrícula, cobranza, etc.	»	0,239
TOTAL.	»	<u>4,23</u>

Ahora bien, el sueldo de los empleados de ferrocarriles suele fluctuar entre 1.000 y 3.000 pesetas, abundando más el primer tipo que el segundo, y pudiéndose asegurar que el tipo más generalizado y que debe servir como base de este cálculo

es el de 1,500 pesetas, justamente el que se toma como mínimo para la exacción del impuesto.

Girando, pues, nuestros cálculos sobre esta cantidad, por ser la más general, como hemos dicho, resultará que un empleado que gana al año. Pts. 1.500, »
 paga de contribución. » 63,45

 quedándole, por tanto. » 1.436,55

 Pero como además tiene que pagar
 Ptas. 7,50 que le corresponden por cédula personal,
 » 1,20 por los doce sellos móviles de á 0,10 que
 han de pegarse en el recibo de la nó-
 mina, entre todo lo cual suma un total

 de » 8,70 la cantidad de. . . . Pts. 1.436,55
 deducidas las. . . . » 8,70

 se quedan en. » 1.427,85

Por último; como el empleado de ferrocarriles tiene que vestir de uniforme con sujeción á lo dispuesto en el art. 170 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, dictado para la ejecución de la ley de policía de ferrocarriles, y este uniforme no solamente es costoso, sino de fácil avería y de constante reparación por el uso que se hace de él aun en las operaciones más rudas del ferrocarril, de aquí que, por término medio, el empleado que menos gaste en tal concepto al cabo del año, teniendo en cuenta la duración probable de las prendas según datos que obran en las Compañías, ha de ver mermado su haber en 75 pesetas, quedan-

do así reducidas las 1.427,85 á la cantidad de. 1.352,85; esto aparte de los demás impuestos indirectos que, como maná bendito, llueven á diario sobre la cabeza de todo ciudadano español, y que si no alimentan el cuerpo, tampoco confortan el espíritu.

De todo lo expuesto se deduce, que un empleado que debía ganar al año 1,500 pesetas ve rebajada esta pequeña cantidad en un 10 por 100, que á tal proporción se aproximan las pesetas 147,15 que importan los descuentos antes detallados.

Pero aun no hemos dicho la última palabra acerca de la injusticia que campea en este impuesto, y vamos á decirla.

Injusta es la cuota contributiva que se exige al empleado de ferrocarriles, porque nunca, ni en país alguno, se ha gravado el trabajo con impuestos, sino los productos consiguientes á la industria ó al comercio.

Es injusto el recargo para gastos municipales, porque centralizada la matrícula en Madrid resulta que lo mismo paga el empleado vecino de este municipio que el que lo es del de Valladolid, Barcelona, Bilbao ó cualquiera otro de los muchos que atraviesan las líneas férreas, y cuyos Municipios exigen al contribuyente menor recargo ó no le exigen ninguno. De donde resulta, aparte la diferencia en la cuantía del mencionado recargo, que los vecinos de municipios atravesados por ferrocarril están contribuyendo al sostenimiento del de Madrid, con detrimento de los intereses de aquellos vecinos y de aquellos municipios, todo lo

cual lo rechazan de consuno la moral, la razón y la justicia.

Por último, es injusto el recargo para gastos de matrícula y cobranza, porque estas operaciones les están encomendadas á las Compañías de ferrocarriles, las cuales entregan directamente en Madrid la cantidad total á que asciende la contribución de sus empleados; de suerte que éstos satisfacen al Estado el pago de un servicio que no hace.

Si después de consideraciones de tanto peso sigue prevaleciendo el para nosotros innominado impuesto, que alguien pudiera calificar de exacción ilegal *amparada por la ley* (pase la contradicción de tales términos), puede asegurarse que país que acude á semejantes recursos para alimentar su Tesoro, ó carece de hacendistas, ó está próximo á la ruina, ó atraviesa uno de esos períodos críticos de recuerdo triste en la historia política de las naciones.

Tales son los datos acumulados por la mano del legislador para hacer todo lo intolerable y aflictiva posible la situación actual del empleado de ferrocarriles.

Afortunadamente para ellos, como hemos adelantado en otro lugar, las Empresas han empezado á estudiar y á preocuparse de este problema, comprendiendo, sin duda alguna, que del mejoramiento económico de su personal depende en gran parte el acrecentamiento de sus beneficios, ya por el mayor trabajo que puede soportar el hombre satisfecho, ya por el interés con que mira y cuida los asuntos de la Empresa el empleado

que ve ligado y dependiente del porvenir de la misma su propio porvenir.

Nosotros creemos ingenuamente, porque hemos tenido ocasión de comprobarlo, que si los productos de la explotación de ferrocarriles lo permitiesen, el empleado se vería recompensado con largueza; pero cuando esa explotación sólo le produce al capital en ella empleado un 2 por 100 como *máximum*, si llega á producir algo, sería insensato pretender que se llevase á cabo asignando al personal retribuciones mayores de las que hoy percibe; esta pretensión en el terreno económico constituiría el reverso de la cuestión social: *todo para el trabajo, nada para el capital*; solución que nadie puede apadrinar por absurda, y aun menos el empleado de ferrocarriles, principal interesado en que no desaparezca una industria á la cual ha dedicado su vida entera llena de sacrificios y de recuerdos, que en el hombre constituyen una segunda naturaleza y una necesidad de su existencia, y que después de todo es la que le proporciona el medio de poder vivir siquiera sea de una manera modesta.

De otra parte, si bien es cierto que la situación del empleado de ferrocarriles es en la actualidad angustiosa, se concibe el que la soporte resignado al ver la solicitud con que las Empresas procuran mejorarla, acudiendo á toda clase de auxilios y combinaciones compatibles con su situación financiera.

En primer término, el empleado cuenta con la seguridad de no perder su destino en tanto que le desempeñe con fidelidad, dándose así el caso

general de ver que las Compañías antiguas conservan aun su primer personal, en el que figuran empleados con más de treinta años de servicios sin tacha.

En segundo lugar, alguna Compañía, como la del Norte, tienen establecido un *Economato* ó almacén de comestibles con el objeto de facilitar éstos á sus empleados á más bajo precio que el corriente en plaza, rebajando aun un 10 por 100 de los precios fijados en la tarifa del *Economato* á los empleados cuyo sueldo no exceda de 2.500 pesetas.

También cuenta con un almacén de esta clase la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, pero obedeciendo al principio de cooperación de sus empleados, los cuales han formado el capital por cuotas mensuales pagadas por los asociados, agregando los beneficios obtenidos con la venta.

Además de estas dos instituciones, que á la verdad, le producen hoy muy escaso beneficio al personal, pero que revelan el deseo de ir más adelante en el camino emprendido, la Compañía del Norte, única que sepamos hasta ahora, tiene establecida una *Caja de Previsión* «destinada á reunir fondos para socorrer al personal ó á las familias del mismo» en los casos de enfermedad ó defunción de aquél.

Los fondos de dicha *Caja* se constituyen:

- 1.º Con las cantidades que en concepto de multas se descuentan al personal.
- 2.º Con el producto líquido de los billetes de entrada en los andenes de las estaciones.
- 3.º Con las donaciones que hace la Compañía.
- 4.º Con el importe del 1 por 100 del sueldo

anual que correspondá á los empleados suscriptos á la *Caja de Previsión*.

La suma total recaudada por los conceptos expresados, se invierte de la manera siguiente:

Parte, en indemnizaciones al personal enfermo que sea suscriptor á la *Caja de Previsión*.

Otra parte, para proveer á los gastos de inhumación en el sensible caso de fallecer el empleado.

Otra parte, para socorrer á la viuda é hijos del empleado menores de 18 años, y en defecto de éstos, al padre, madre ó hermanos, si aquél no dejase viuda ni hijos, y el padre, madre ó hermanos hubiesen vivido en su compañía.

Por último, también se utilizan estos fondos para socorrer al empleado que por enfermedad ó de resultas de ella quedase inhabilitado para el trabajo por toda su vida.

Como se desprende de lo que acabamos de consignar, la institución está perfectamente denominada y el empleado ve en ella uno de los mejores elementos de defensa con que hacer frente á esas difíciles situaciones que las enfermedades y la falta de recursos suelen crear á todos los hombres con harta frecuencia, por muy metódicos y previsores que sean.

Excusado nos parece advertir, que la Caja de Previsión no puede escudar, siquiera sea desgracia sensible, la que procede, según dictamen de los médicos, de enfermedades contraídas por intemperancia, por vicios ó altercados del empleado. De esta suerte, á la par que institución benéfica, reviste los caracteres de asociación moral.

Muy cierto es que en esta institución figuran

como elementos principales para su sostenimiento cantidades propias del empleado; pero también lo es, que ni estas cantidades se reunirían, ni se invertirían con la regularidad que hoy se hace, si no estuvieran administradas con exquisito celo por la Compañía y si ésta no estuviese siempre dispuesta á hacer adelantos de fondos cuando son necesarios, y en ocasiones á enjugar con donativos el importante *déficit* con que cierra sus cuentas periódicas la *Caja de Previsión*.

Pero además, puede considerarse que la Compañía del Norte, por su exclusiva cuenta, tiene establecida otra institución análoga.

Con efecto; facilita asistencia médica gratuita á sus empleados enfermos, cualquiera que sea su categoría, y les proporciona medicinas, gratis también, á los que disfrutan un haber inferior á 3.000 pesetas.

Y en el caso de defunción del empleado, le concede á su viuda é hijos menores de 18 años un socorro equivalente al sueldo de dos meses ó de un mes, según que el empleado llevase al servicio de la Compañía más de dos años ó más de uno.

En el caso de muerte á consecuencia del servicio, el socorro á la viuda é hijos lo determina libremente la Compañía.

En punto á la asistencia médica del personal, puede asegurarse que todas las Compañías la tienen establecida, corriendo de su cuenta el pago de los médicos. En lo que difieren casi todas es en la provisión de medicamentos; unas los conceden, otras los niegan en absoluto, y otras, como la de Madrid á Zaragoza y á Alicante, solo los concede

á los empleados y obreros cuyo sueldo anual no exceda de 5.000 reales (1).

Conveniente sería que todas procediesen de la misma suerte; por eso hemos dado á conocer lo que en esta cuestión importantísima tiene establecido la Compañía del Norte, la cual, sin que la pasión nos guíe, es la que más ha hecho en este punto en beneficio de su personal.

Hasta el presente, justo es consignarlo, todas tienden al mismo fin: á mejorar la situación de su respectivo personal, pero caminando por distintos rumbos, como quienes tratan independientemente problemas de solución nueva ó desconocida.

¡Lástima es que no hayan pensado en unir sus esfuerzos acumulando los trabajos hechos por cada una, á fin de utilizar como común todo lo aceptable, depurar lo defectuoso, desechar lo inútil ó contraproducente, é introducir cuanto pudiese completar un sistema verdadero y general para todos los empleados de ferrocarriles!

Y que las preocupa el problema, no cabe dudarle después de lo que dejamos expuesto y ante la existencia de otras instituciones de previsión que pueden considerarse como necesario complemento de lo consignado.

La Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante cede en favor de su personal una parte de sus productos anuales, que reparte entre el mismo, colocándoselos á cada empleado en una *libreta* ó *cartilla* nominal, y cuyo total importe se le entre-

(1) Art. 24 del Reglamento para el Servicio Sanitario de la Compañía de ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, de 1.º de Septiembre de 1882.

ga si se inutiliza para el servicio, ó bien á las familias en caso de fallecimiento.

Muy digno de aplauso es el desprendimiento con que procede la Compañía referida, y aun más lo son sus propósitos futuros; pues si no mienten noticias, que tenemos por muy fidedignas y autorizadas, la tendencia de aquella Compañía es la de organizar una *Caja de Retiros* parecida á la que tiene establecida la Compañía del Norte desde 1.º de Enero de 1873, de la cual vamos á dar una ligera idea.

El capital de esta *Caja* se constituye con una cantidad equivalente al 5 por 100 de los sueldos del personal, que la Compañía cede anualmente de los productos obtenidos en la explotación, y con los intereses que producen las obligaciones de la misma Compañía en que se invierte el sobrante de dicho capital.

Con tales elementos ha podido acumular desde el 1.º de Enero de 1873 al 31 de Diciembre de 1890, un capital de **5.743.290 pesetas**, según se hace constar en la *Memoria* publicada por dicha Compañía y leída en su Junta general de accionistas, celebrada el día 30 de Mayo del año actual.

Pero veamos cuál es el objeto que la Compañía del Norte se propone realizar con su *Caja de Retiros*.

Por virtud de tan humanitaria institución, el empleado de la Compañía citada puede retirarse ó jubilarse al cumplir cincuenta años de edad, siempre que lleve veinte de servicios.

Ahora bien; como pudiera suceder que hubiese empleados que para cumplir los veinte años de servicio se viesan precisados á servir hasta una

edad muy avanzada, la Compañía, inspirándose en los más elevados sentimientos de caridad y de justicia, les otorga el derecho de retiro á los cincuenta y cinco años de edad, prescindiendo de los años de servicio.

A partir de esta base, la jubilación ó retiro lleva consigo la concesión de una pensión vitalicia equivalente al $1/80$ por 100 del sueldo medio disfrutado por el empleado en los cinco últimos años de servicio, multiplicado por los que le sean abonables.

Y en cuanto á la viuda y huérfanos menores de 18 años, se les concede el derecho á la mitad de la pensión que al empleado pudiera corresponderle.

Pero aun no dan término con lo dicho las concesiones otorgadas á la sombra de la *Caja de Retiros*; la Compañía capitaliza las pensiones concedidas al empleado, á petición de éste y si lo considera conveniente, tomando como base tipos ya establecidos y proporcionados á la edad del empleado.

Resulta de lo expuesto, que con un sacrificio relativamente pequeño la Compañía del Norte asegura el porvenir de un personal que ha dedicado la vida entera á su servicio, alentándole de esta suerte para que trabaje con fe en pro de los intereses de la misma.

En la actualidad sostiene pensiones, excluidas las ya capitalizadas, cuyo importe anual asciende á la cantidad de **42.980 pesetas**, según consta en la Memoria mencionada anteriormente.

La insignificancia de la cantidad indicada en relación con la que arroja ya el capital acumula-

do en la *Caja*, pone de manifiesto el único defecto que indudablemente existe en tan benéfica y plausible institución.

El tipo del $\frac{1}{80}$ por 100 de que se parte para fijar las pensiones es tan sumamente pequeño, que por regular que sea el sueldo medio disfrutado por el empleado en los cinco últimos años de servicio, la pensión que resulta no le es suficiente siquiera para atender á las más perentorias necesidades de la vida, siquiera éstas se hallen reducidas á su expresión más mínima.

Suponiendo que el sueldo medio del empleado en los cinco últimos años de servicio fuera el de 3.000 pesetas, á razón del $\frac{1}{80}$ por 100, multiplicado por veinte años abonables como *máximum*, le correspondería de pensión anual la cantidad de 750 pesetas.

¿Qué atenciones pueden cubrirse con tan insignificante cantidad? Seguramente que ninguna, y mucho menos si se tiene en cuenta que cuando el hombre abandona todo trabajo es porque la edad y los padecimientos físicos le obligan á ello, siéndole necesario, entonces más que nunca, esas atenciones y cuidados propios de la edad caduca, que constituyen necesidades de ineludible satisfacción, si se ha de luchar hasta el último momento en contra de las asechanzas y arremetidas de la muerte.

De otra parte, es un espectáculo triste y desconsolador el que presenta el hombre anciano abandonado en brazos de la indigencia por aquellos á quienes consagró todas las energías físicas é intelectuales de su vida, como si la palabra gratitud se hubiese desterrado del vocabulario social

y los corazones hubiesen dejado de latir al impulso de la caridad.

Así lo comprende también la Compañía del Norte, la cual hace tiempo que viene estudiando la manera de aumentar el tipo establecido para fijar las pensiones; y si hasta la fecha no lo ha hecho, nosotros confiamos, y el personal debe esperar también, que en un periodo de tiempo no lejano se llegue á fijar el verdadero tipo susceptible de conceder pensiones bastantes para que el empleado pueda satisfacer las necesidades más apremiantes de la vida, sin que por esto padezcan mayor detrimento, ni los intereses de la Compañía, ni el capital hoy existente en la *Caja de Retiros*.

En el entretanto, y como demostración palpable de que la Compañía se preocupa de la suerte de su personal, ya que la *Caja de Retiros* no consiente, por ahora, mayores pensiones de las indicadas, cuando se trata de empleados que han prestado relevantes servicios, suele aumentar las pensiones de jubilación ó viudedad, si bien con cargo á los gastos de explotación.

Confíe, pues, el personal en la rectitud é interés de la Compañía; y cuando lleguen á sus oídos los cantos de sirena del socialismo, procure escucharlos con calma, rechazando con dignidad las insinuaciones que puedan hacérsele, y recordando siempre que las Compañías no han sido ingratas, sino impotentes; que la situación actual del personal las preocupa hondamente, y que no cesan en sus trabajos para conseguir el mejoramiento del mismo, con el cual va enlazado íntimamente el de sus propios intereses.

A las Compañías nos permitimos recomendarlas una perfecta unidad de miras para resolver la parte del problema social que á sus empleados afecta; no olviden que el día 1.º de Mayo es fecha que se ha de repetir con frecuencia; que los enemigos de la paz trabajan sin descanso para hacerla memorable, y que la situación que atraviesa el empleado de ferrocarriles como consecuencia del rigor de las leyes y los escasos rendimientos de la explotación es bastante triste, todo lo cual puede influir, en unión de los ejemplos que ya empieza á dar el extranjero, para que el buen juicio que hasta ahora ha tenido el personal español empiece á sufrir alteraciones perjudiciales para todos; bien que si las Compañías continúan trabajando en su beneficio como hasta aquí, entonces no será el problema social el que haya de resolverse, sino el de la imposición arbitraria é inadmisibile del número y de la fuerza, que habria de ser contrarrestada y reprimida también con la fuerza.

Pero es de creer que no lleguen jamás á realizarse tan tristes sucesos; porque si las Compañías velan por el presente y el porvenir de sus empleados, no deben olvidar que éstos, en más de una ocasión han extremado su cariño por el servicio, prestándole gratuitamente y llegando hasta donde llegan los héroes: hasta vender sus muebles para comprar aceite con que poder engrasar las locomotoras (1). ¡De tal suerte saben hacerse partíci-

(1) Estos hechos, que salen de la esfera de lo natural para entrar en la de lo inverosímil, han sucedido con el personal del ferrocarril del Noroeste, al cual dejó de pagarse hasta 14 mensualidades seguidas, y cuya desgracia, miseria y rasgos de honradez son del dominio público y se hallan consignados en las actas de las sesiones del Congreso de Diputados.

pes de las vicisitudes que afectan á las Empresas, como si se tratara de un cuerpo y un alma que no pudieran separarse sino con la muerte!

A propósito de estas instituciones de previsión en Francia, recientemente se ha publicado un interesante trabajo en el núm. 34 de *Le Journal des Transports*, correspondiente al día 24 de Agosto del año actual, que vamos á dar á conocer á nuestros lectores por ser de indudable importancia para ilustrar la materia que venimos estudiando.

Dice así el articulista:

«Todo ha vuelto á estar en orden, y preocupaciones de otro género más sensibles y dolorosas han venido á ocupar en el espíritu del público el lugar que hace algunos días llenaba el disgusto causado por la huelga de obreros y empleados de ferrocarriles.

»Huelga singular y que sus promovedores no han podido justificar, porque la nota de reivindicaciones no ha sido presentada hasta después de la declaración de la huelga, y porque no se ha podido salvar la dificultad de atender á las pagas. Esta dificultad era natural, pues pocos patronos han podido tomar en favor de su personal las medidas bien entendidas realizadas desde hace tiempo por las Compañías de caminos de hierro.

»Nosotros hemos hablado de ello á nuestros lectores en distintas ocasiones. La publicación reciente de los documentos estadísticos hecha á conciencia por la 1.^a división de la Dirección de caminos de hierro en el Ministerio de Trabajos Públicos, nos proporciona una nueva ocasión para volver á ocuparnos de este asunto.

»La economía es una virtud francesa; así se dice generalmente. Pero es necesario entenderse: la gente del campo, los pequeños burgueses, los tenderos y los empleados, tienen, en efecto, en el más alto grado esta cualidad de la previsión y del cuidado por el porvenir.

»Se la encuentra más raramente y en un grado mucho menor en los obreros de las ciudades, que, sin embargo, ganan ordinariamente más que los otros, y especialmente con relación á los braceros del campo y á los empleados. Por regla general consumen lo que ganan antes de su cobro, viven al día, sin preocuparse de las eventualidades posibles consiguientes á la falta de trabajo, á las enfermedades ó á la vejez.

»El ocuparse de esta falta de previsión constituye un deber moral para los patronos. Las Compañías de caminos de hierro no han descuidado este deber, y tenemos una prueba de ello en la página 254 de la última colección oficial de documentos estadísticos de que antes hemos hecho mención, en la cual se hace ver en un cuadro sinóptico muy completo y bien compuesto la situación en 31 de Diciembre de 1889 de las Cajas de retiros y socorros creadas en favor de los empleados de ferrocarriles.

»Creemos interesante el dar á conocer á nuestros lectores un resumen de los datos que se nos han facilitado acerca del particular.

COMPAÑÍAS.	INGRESOS EN EL EJERCICIO.		
	Cuotas de los miembros de las Cajas.	Cantidades aportadas por las Compañías é ingresos diversos.	
	<i>Francos.</i>	<i>Francos.</i>	
Norte.....	»	1.703.599'61	
Este.....	1.043.225'63	5.140.434'65	
Oeste.....	»	3.537.374'73	
Orleans.....	»	2.877.560'32	
Paris-Lyon-Mediterráneo..	2.710.205'65	7.962.664'77	
Mediodía.....	648.532'71	2.921.802'79	
Cintura.....	36.227' »	80.218' »	
Estado.....	508.210'25	603.052'62	
TOTALES.....	4.946.401'24	24.806.607'49	
COMPAÑÍAS.	GASTOS EN EL EJERCICIO.		
	Pensiones y socorros.	Gastos diversos.	
	<i>Francos.</i>	<i>Francos.</i>	
Norte.....	1.735.921'05	»	
Este.....	3.504.261'41	123.155'87	
Oeste.....	1.826.759'89	5.720'20	
Orleans.....	»	2.877.560'32	
Paris-Lyon-Mediterráneo..	6.219.576'32	316.999'19	
Mediodía.....	1.245.256'80	71.826'60	
Cintura.....	116.445' »	»	
Estado.....	3.794'34	95.211'36	
TOTALES.....	14.652.014'81	3.490.473'54	
COMPAÑÍAS.	Situación financiera en fin del año 1889.	Número de empleados asociados á las Cajas	Número de personas dotadas de pensiones ó de socorros.
	<i>Francos.</i>		
Norte.....	13.741.389'48	18.737	5.158
Este.....	50.208.049'41	18.863	5.163
Oeste.....	34.257.613'56	24.102	3.826
Orleans.....	»	»	»
P.-L.-M.....	92.110.346'94	39.669	8.040
Mediodía.....	31.130.345'37	14.672	2.266
Cintura.....	»	»	»
Estado.....	5.330.894'89	5.498	29
TOTALES....	226.778.639'65	121.541	24.482

»Así, 24.482 personas, antiguos empleados, viudas, huérfanos ó ascendientes de aquéllos, cobran anualmente y por diversos títulos ó conceptos, socorros ó pensiones que suman un total de 14.652.014'81 francos, ó sea por persona una cifra media de 600 francos.

»Estas instituciones no están, sin embargo, sino en el comienzo de su vida; y cuando con la marcha de los tiempos el número de socorridos y de asociados haya alcanzado su nivel normal, el resultado será mucho más vasto. Las Compañías han pensado en ello. Sus fondos de pensiones y socorros se elevan en la actualidad á cerca de 227 millones de francos.

»Cada año se recaudan muy cerca de 30 millones, y no se piden hasta el presente más que 18 millones aproximadamente. No es, pues, á las cajas de retiros de las Compañías á las que se les puede aplicar el dictado de imprevisión, que bajo forma de amigable advertencia les dirigía hace algún tiempo á muchas asociaciones de este género el eminente Inspector general de Puentes y Calzadas Mr. Cheysson.

»¿De qué se compone esta suma anual de 18 millones? Primeramente de las cuotas de 121.541 miembros de la caja. Estas cuotas han formado este año 4.946.401'24 francos. Esto es, 40'65 francos por persona; pero además, las Compañías imponen 24.806.607'49 francos. Esto es, como si los salarios y sueldos de los asociados estuviesen aumentados en 204 francos; he aquí, sin duda, lo que no ha estado presente en el espíritu de los empleados que se han declarado en huelga en los últimos tiempos.

»¿Con sujeción á qué reglas se operan estas dos clases de contribución? No hay método uniforme y cada Compañía tiene su manera de proceder.

»La Compañía de Orleans se distingue de las demás en que no reclama contribución alguna á su personal, acercándose mucho esta conducta á lo que pudiéramos llamar participación en los beneficios. Cada año retira una parte de los productos de la explotación, para aplicarla en favor de los empleados y agentes de plantilla. De esa parte se separa, ante todo, una cantidad igual á un décimo de los sueldos, con la que se constituye el fondo de retiros, ingresándola en la caja nacional de retiros á nombre de cada empleado. Si resulta insuficiencia, la Compañía la toma también á su cargo; y si resulta exceso, se hace inmediatamente la distribución, bien en numerario, bien en ingresos en la caja de ahorros.

»Las demás Compañías obran de distinto modo, puesto que retienen una parte de los sueldos de los agentes asociados. Esta retención es de 3 por 100 en las Compañías del Norte y del Este; de 4 por 100 en las del Oeste, París-Lyon-Mediterráneo y Mediodía, y de 5 por 100 en los ferrocarriles del Estado. En las Compañías del Norte y del Oeste, las citadas retenciones constituyen una propiedad del empleado ya que se ingresan á su nombre en la caja de retiros; en las demás Compañías las retenciones van al fondo común; mas en todos los casos son reembolsadas á los agentes que por cualquier motivo cesan en sus servicios sin tener derecho al retiro.

»Viene seguidamente la parte con que contri-

buyen las Compañías, que es asimismo variable. En la del Norte se acerca al 10 por 100 de los sueldos; en la del Este es de 8 por 100; en la del Oeste y en los ferrocarriles del Estado de 5 por 100; en la de París-Lyon-Mediterráneo de 4 por 100, y en la del Mediodía, variable. Se agregan, además, otros recursos diversos de menor importancia.

»Esto es, podemos decir, una organización racional, equitativa y humana. Nosotros querríamos dedicarle otro elogio: decir que es general y que se extiende á todos aquellos á quienes hace vivir la industria de los caminos de hierro. Pero este elogio no le merece todavía, pues solo se benefician de ella los empleados fijos y de plantilla. Su extensión al personal á jornal y á los agentes temporeros y supernumerarios es un problema no exento de dificultades; pero sin embargo, puede resolverse y es digno de que fijen en él su atención los administradores y directores de esta grande industria. Esta será la manera más digna de responder á las huelgas desconsideradas.»

De los interesantes datos que se consignan en el artículo transcrito se deduce, entre otras muchas consecuencias aplicables á España, la de que nuestra Compañía del Norte contribuye espontáneamente para el sostenimiento de su Caja de retiros con una cantidad equivalente al 5 por 100 de los sueldos de su personal; es decir, en proporción igual á la que tienen establecida en Francia la Compañía del Oeste y los ferrocarriles del Estado.

¿Qué falta, pues, para que dicha Compañía del Norte pueda proceder al igual de las francesas que

hemos citado? En primer término, que el empleado contribuya por su parte para aumentar el fondo social, en la proporción que lo hacen sus compañeros de *allende* el Pirineo; y en segundo lugar, que la Compañía acepte también los tipos establecidos por las francesas para las pensiones ó socorros.

No consideramos difícil el tocar tan halagüeños resultados, si se tiene en cuenta que ya está andada la parte más espinosa del camino, ó sea la de la contribución espontánea de la Compañía; y por lo que respecta á las cuotas que hubiera de dejar el personal, no debe olvidarse que en Francia son siempre propiedad del empleado; de suerte que en el caso de dejar de pertenecer á la Compañía antes de tener derecho al retiro, dichas cantidades le son devueltas, constituyendo una suma procedente, no de una contribución forzosa, sino de un verdadero ahorro.

Por último, como no son nuevas ni la idea, ni su planteamiento, ni su vida regular, ni su creciente y visible progreso, como lo demuestran *todas* las Compañías francesas sin excepción, de aquí que nada hay más fácil que su establecimiento en España. Basta con copiar lo que Francia tiene en vigor con aplauso de todos, así de las Compañías y de sus empleados como de los hombres sensatos y estudiosos y de los Poderes públicos.

Y si á la Compañía del Norte le es factible el llevar á debido efecto la completa realización de tan humanitaria y necesaria institución, ¿qué obstáculos se les pueden presentar á las demás Compañías para imitar la plausible conducta seguida

por la del Norte? No se nos diga que la diferencia en los productos de la explotación; pues si bien es verdad que siempre serán mayores los del Norte por la mayor extensión é importancia de sus líneas, en cambio los dividendos repartidos á sus acciones no superan á los que las demás Compañías reparten á las suyas. Y en cuanto á los empleados, todos sienten y piensan al unísono en esta capital cuestión.

Difícil es para nosotros el señalar, ni aun el indicar, las causas de donde emana el distinto proceder de las Compañías de ferrocarriles españoles con respecto á este punto; por eso le hacemos final, confiando, sin embargo, en que nuestras modestas indicaciones sirvan para romper el hielo, á fin de llegar á la solución de problema tan olvidado.

Además de lo dicho, entendemos que el empleado de ferrocarriles no debe permanecer en actitud pasiva esperándolo todo de los Poderes públicos y de las Empresas; por su parte debe poner en actividad la inteligencia y recursos con que cuente, sean pocos ó muchos, á fin de salir del estado de postración y abatimiento en que se encuentra si quiere hacer más llevadera su situación presente y prepararse un porvenir menos sombrío del que hoy vislumbra en lontananza.

Una vez dispuesto á poner en juego dichos elementos, una sola palabra es bastante para conseguir lo que desea; palabra mágica á cuya pronunciación rinde culto ferviente todo el mundo, considerándola como la base de toda idea y de toda riqueza, como lo es de todo sistema y de todo adelanto. Con ella, la humanidad es una familia

en la que todos somos hermanos; sin ella, volveríamos al caos.

¡Asociación! Esta es la palabra mágica á cuyo conjuro se realizan en el tiempo y en el espacio todos los hechos de la humanidad. Pero veamos en qué forma debe invocarla y llevarla á cabo el empleado de ferrocarriles.

Con sobrada pretensión suelen emitirse en nuestra época teorías cuyo abolengo es bien conocido en la historia, cubriéndolas con la hojarasca de nuevas formas, pero encerrando, en realidad, el mismo pensamiento y persiguiendo iguales resultados; ¡así aparece la historia como una colección de sucesos repetidos hasta la saciedad!

El socialimo y el comunismo actuales, pretendidos adelantos, tuvieron sus precedentes en «La República» de Platón, primer paso dado en la senda que en el siglo XVI trazó Thomás Morus con «La Utopia,» el monge Campanella en el XVII con «La Ciudad del Sol,» y Marelly en el XVIII con «El Código de la Naturaleza,» al mismo tiempo que Rousseau daba á luz «El Emilio» y «El Contrato Social,» y Mably «Los Derechos y Deberes del ciudadano.» Y con posterioridad numerosos campeones han salido á la palestra exponiendo teorías sobre el mismo tema, ó haciendo ensayos de sociedades como la *Colonia de New-Lamarck* de Owen, ó soñando con la *Isla de Icaria* de Cabet que precipitó á Francia á las escenas del noventa y tres, ó dando pábulo, en fin, al desarrollo de «El Panteón,» para ver guillotinado á su autor Babeuf con los principales apóstoles de tan exageradas doctrinas.

Afortunadamente, de toda la confusión creada por semejante mezcla de sistemas y utopias, la sociedad sensata ha realizado un trabajo minucioso de selección de ideas en virtud del cual ha resultado el principio de la *cooperación*, que se manifiesta y ramifica de distintas formas, pero siempre libremente, sin ocultación ni misterios, sin otra exigencia que la del amparo del derecho común, y con la misma organización y tendencias en todas las naciones que le han aceptado.

En cuanto á sus diversas formas, las más generalmente admitidas y que más vida y vigor presentan, son las siguientes:

Las de «Amigos ó de socorros mutuos» que aparecieron en Inglaterra por los años 1700 y 1703, y que todavía existen. En un principio estribaban sus negocios en combinaciones resultantes del capital formado por seguros hechos sobre la vida, repartiendo las utilidades por igual entre los asociados supervivientes; mas tarde, y á medida que aumentaban en número, que hoy excede de diez y siete mil sociedades de esta clase en Inglaterra solo, sus operaciones fueron variando así como sus funciones. En la actualidad se dedican principalmente á otorgar pensiones á los ancianos ó impedidos en el trabajo; á costear los gastos de enfermedades y enterramientos, proveyendo á los enfermos de medicinas y demás asistencia, y de cantidades en metálico; á conceder pensiones á las viudas y huérfanos de los asociados; á cuidar de las buenas condiciones de la habitación, el vestido y la alimentación; á favorecer las emigraciones é inmigraciones de los asociados para buscar

colocación ó trabajo; por último, hasta en asegurar las pérdidas que puedan tener por casos fortuitos ó de fuerza mayor.

También se encuentra en Bélgica esta clase de asociaciones, desarrollada de una manera sorprendente, dando las últimas estadísticas la proporción de un asociado por cada 22 individuos; es decir, más aun que en Inglaterra, donde se calcula que están asociados al presente unos dos millones de individuos, con un capital de 600.000.000 de reales y un producto de 48.000.000.

Francia hizo un ensayo de las mismas en tiempo del segundo imperio; pero con menos fortuna, por haberles dado un tinte marcadamente político. Sin embargo, pudieron prevalecer algunas, y con posterioridad se han creado otras muchas.

Pero es de ver cómo á la sombra de esta clase de asociaciones, aunque mejor fuera decir como complemento, surgieron otras con el nombre de «Cooperativas de consumo,» de «Primeras materias,» de «Producción» y de «Crédito.»

No conceptuamos adecuado á la índole y extensión de este libro, por más que sería nuestro deseo, el hacer un estudio del fundamento y desarrollo de cada una de estas formas de asociación, aparte de que nunca podríamos realizar tal propósito con la extensión que el asunto requiere y en las condiciones que lo han hecho tantos escritores distinguidos de los que se han dedicado á esta clase de estudios; para nuestros propósitos es bastante el consignar, que aparte de otros muchos beneficios para los asociados, este medio les permite disfrutar de alguna holgura en el presente,

y de la tranquilidad que produce en el ánimo del hombre honrado el ver asegurada la satisfacción perentoria de todas las necesidades naturales durante la virilidad de la vida, el observar el amparo y protección de que son objeto sus hijos, y la esperanza cierta de tener un confortable rincón donde pasar la vejez, esperando los últimos instantes de la vida con la tranquilidad que merece el hombre que ha cumplido honradamente su misión en el mundo.

Reunirse, asociarse, bajo la protección de la ley; esto es lo que debe hacer el empleado de ferrocarriles para mejorar su situación presente y futura. Empezar por las «Cooperativas de consumo,» seguir después con las de «Socorros mútuos,» y acabar con las de «Crédito;» y si esto se consigue, se habrán abierto nuevos y dilatados horizontes ante su vista; que no hay pensamiento ni esfuerzo humano que deje de realizarse con el potente empuje del capital, ni hay capital que se esconda ó muestre receloso donde el crédito impera.

Y no se entienda que para llevar á debido efecto la realización de tan vasto plan se hace necesario el concurso de especiales inteligencias ni el de grandes capitales, pues conocida es de todos la célebre asociación de «Exploradores equitativos de Rochdale,» á cuya sombra é imitación se han creado miles de «Cooperativas» de las que hoy funcionan.

Owen dió la idea, se sacrificó por su realización, y no consiguió otros resultados que los de ver malogrados sus intentos y frustrados los dos ensayos prácticos que hizo de la misma. En cambio

unos cuantos infelices tejedores la llevaron á feliz término en condiciones que causan verdadero asombro.

Se reunieron en un principio *cinco* individuos, contribuyendo con una cantidad de *treinta y un céntimos* por semana, sin otra aspiración que la de reunir la suma bastante para alquilar un local, comprar géneros al *por mayor* y vendérselos ellos mismos al *por menor*.

Paulatinamente fué aumentando el número de asociados, y por lo tanto el capital, que á los siete años de su fundación pasaba de *cinco mil duros* y en la actualidad se calcula en 20 millones, realizando ganancias cuantiosas, de las que se extrae un 5 por 100 como interés del capital y se reparte un beneficio proporcional entre los compradores; habiendo adquirido edificios para almacenes, fábricas y demás dependencias necesarias, en las cuales tiene instaladas bibliotecas magníficas, salones de recreo, de conversación, de conferencias y cuanto es indispensable para el bienestar é ilustración de los asociados.

Además de tantos beneficios, lleva esta Sociedad su espíritu de previsión hasta un extremo que asombra y conmueve, pues destina cuantiosas sumas al sostenimiento y educación de párvulos y adultos, al socorro de huérfanos y viudas, y después de preocuparse y de atender á todas las demás necesidades de la vida de sus socios, desciende hasta los más insignificantes y triviales detalles, teniendo establecidas casas de baños, lavaderos públicos, etc., etc.

Como puede deducirse del ligero bosquejo que

acabamos de hacer, no se requieren extraordinarios elementos para secundar á los infelices tejedores de Rochdale. Tan solo son necesarios tres requisitos: voluntad, perseverancia y honradez. Procure reunirlos el empleado de ferrocarriles, y tenga la seguridad de que, en un período de tiempo no lejano, habrá conseguido resolver en parte muy principal el problema hoy en estudio de su mediano presente y su oscuro porvenir.

DOCUMENTOS ANEXOS

AL

Capítulo V.—Presente y porvenir de los empleados de ferrocarriles.

- I.—Orden del Ministerio de Hacienda de 13 de Junio de 1870, sobre contribución industrial de los empleados de ferrocarriles.
- II.—Resolución del Ministerio de Hacienda de 1.º de Agosto de 1871, encomendando á las Compañías de ferrocarriles el descuento á sus empleados de la contribución que les corresponde.
- III.—Reglamento de 31 de Diciembre de 1881, para la imposición y cobranza de la contribución industrial, en la parte que se refiere á los empleados de ferrocarriles.
- IV.—Artículo 10 de la Ley de presupuestos de 29 de Junio de 1887.

I.

Orden de 13 de Junio de 1870, disponiendo que los empleados de las Empresas de ferrocarriles sujetos al pago de la contribución industrial, sean incluidos en la matrícula del punto en que la Compañía tenga su domicilio social, y verifiquen en él el pago de aquélla.

MINISTERIO DE HACIENDA. — Excelentísimo Señor: He dado cuenta á S. A. el Regente del reino del expediente consultado é instruído en esa Dirección general á instancia de los Administradores de la Compañía de los caminos de hierro del Norte de España, en la que solicitan se centralice en la Administración económica de esta provincia la inscripción en matrícula y el pago de la contribución industrial que deben satisfacer los empleados de la Empresa sujetos al impuesto.

En su vista, y teniendo en cuenta las dificultades que ha de ofrecer la designación á cada una de las nueve provincias que recorren las líneas de la Empresa, del personal que las corresponda, cuando por la índole y conveniencia del servicio está sujeto á contínuas variaciones y cambios:

Considerando que la Compañía mencionada tiene su dirección y centros administrativos domiciliados en esta capital; y que su ofrecimiento, al paso que orilla cuantos inconvenientes presenta el fraccionamiento del numeroso personal de que dispone, facilita las operaciones todas para la más exacta inscripción en matrícula de los contribuyentes de que se trata;

S. A., conformándose con lo propuesto por ese centro directivo, se ha servido resolver:

1.º Que se acceda á la petición de los Administradores de la Compañía de los ferrocarriles del Norte de España, y que en su consecuencia se centralice en la Administración económica de esta provincia la inscripción en la matrícula de la capital de todos los empleados de las líneas á cargo de la Empresa que se hallen sujetos al impuesto, el cual deberán satisfacer en la Recaudación de contribuciones de esta capital.

2.º Que esta resolución se haga extensiva, como medida general, á las demás Compañías de ferrocarriles domiciliadas en Madrid, y á cuantas Empresas ó Sociedades se hallen en igual ó parecido caso.

3.º Que asimismo se centralice en las capitales de las provincias en que tenga su domicilio social cualquiera Compañía ó Empresa de iguales ó parecidas circunstancias la inscripción en matrícula y el pago del impuesto que corresponde á los empleados de las mismas que á él estén sujetos.

Y 4.º Que por esa Dirección general se adopten las disposiciones convenientes al exacto cumplimiento de las anteriores.

Lo que de orden de S. A. comunico á V. E. á los fines consiguientes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 13 de Junio de 1870.—*Figueroa*.—Señor Director general de Contribuciones.

II.

Resolución de 1.º de Agosto de 1874, encomendando á las Sociedades mercantiles y á las Compañías el descuento y entrega directa en las Cajas del Estado de la parte de contribución industrial que deben satisfacer sus respectivos empleados.

MINISTERIO DE HACIENDA.—Excelentísimo Señor: Visto el expediente consultado por esa Dirección general sobre la conveniencia de encomendar á los Bancos y Sociedades anónimas de todas clases, incluidas las de ferrocarriles, la cobranza directa de las cuotas de la contribución industrial que según la vigente tarifa 2.^a deban satisfacer los empleados que se hallen á su respectivo servicio:

Vista la orden de la Regencia del reino de 13 de Junio de 1870:

Vista la ley de 31 de Diciembre del año último,

Y considerando que á instancia de los administradores de la Compañía de los caminos de hierro del Norte de España se mandó por la orden citada de 13 de Junio localizar en los puntos de residencia de los Centros administrativos ó directivos de las Sociedades y Empresas la inscripción en matrícula y exacción del impuesto correspondiente á los empleados que le adeudan, á cuyo fin se dictaron las disposiciones oportunas:

Considerando que si bien esta medida ha facilitado en beneficio de los interesados su inscripción en la matrícula, no ha podido producir aun todos los resultados que la aconsejaron ni los ha de producir hasta que se centralice también

la cobranza del impuesto por medio de las mismas Empresas y Sociedades:

Considerando que por consecuencia de la continua movilidad de gran número de los empleados de que se trata, la cobranza no puede realizarse en la forma regular establecida, por cuyo motivo se ocasionan frecuentes vejaciones y hasta procedimientos ejecutivos, sin deliberada intención de los interesados:

Considerando que para evitar todos estos inconvenientes han adoptado varias Empresas y Sociedades el medio espontáneo de encargarse por sí mismas de descontar á sus empleados la parte alícuota que por contribución del 2 y medio por 100 corresponde á los pagos que por sueldo, asignación ó retribución les satisface, entregando después su importe en poder de la recaudación, sistema igual al que por Real decreto é instrucción de 17 de Julio de 1867 practican las Diputaciones y Ayuntamientos respecto al impuesto especial que grava á sus empleados:

Considerando que por este medio se subdivide en mayor número de plazos la cobranza directa de estos contribuyentes, haciéndoles menos sensible el gravamen legal que les afecta;

Y considerando, por último, que el art. 2.º de la mencionada ley de 31 de Diciembre último, autoriza á este Ministerio para adoptar las medidas que estime necesarias á fin de asegurar la recaudación de contribuciones y derechos del Estado;

He acordado, de conformidad con lo propuesto por esa Dirección general:

1.º Que desde 1.º de Enero próximo venidero se encarguen los Bancos, Sociedades anónimas de todas clases, incluidas las de ferrocarriles y las casas de comercio, de hacer efectivo de los empleados sujetos al impuesto industrial que

tengan á su servicio el importe legal de sus cuotas y recargos del 6 por 100; siendo de la obligación de los mismos Bancos, Sociedades y casas de comercio el ingreso en la recaudación de contribuciones del importe total de dicha contribución en la forma establecida para los demás contribuyentes; y

2.º Que por esa Dirección general se dicten las reglas convenientes para que esta medida se ejecute con las formalidades y requisitos que, á la vez que faliciten las operaciones todas de contabilidad y recaudación, aseguren el legítimo devengo á que el Tesoro tenga derecho.

Lo comunico á V. E. para su conocimiento, y á fin de que disponga lo conveniente á su exacto cumplimiento. — Dios guarde á V. E. muchos años. — Madrid 1.º de Agosto de 1871. — *Ruiz Gómez*. — Sr. Director general de Contribuciones.

III.

Reglamento para la imposición y cobranza de la contribución industrial, de 31 de Diciembre de 1881.

.....
ART. 91.....
.....

Los Directores ó Presidentes de toda clase de Sociedades, y los dueños de casas de comercio que tengan empleados de los comprendidos en el número 1 de la tarifa 2.^a, están también obligados á presentar á la Administración al principiar cada año económico, y cuando la misma lo crea conveniente, relaciones que comprendan los nombres de dichos empleados y el haber que disfrutan.

.....
ART. 194. Toda persona que deba variar de tarifa ó de clase, presentará previamente por duplicado y con separación, á la Autoridad que forme la matrícula, las declaraciones de alta y de baja que produzca la variación.

TARIFA 2.^a

Cuotas impuestas sobre utilidades ó sobre el capital.

1.º Pagarán el 5 por 100 de los sueldos, asignaciones, retribuciones, gratificación ó salario que disfruten:

Primero. Los Directores, Gerentes, Consejeros, Administradores, Comisionados, Delegados ó representantes de los Bancos, Sociedades anónimas y corporaciones de todas clases.

.....
El 2 y medio por 100:

Los empleados de Bancos, Sociedades anónimas, corporaciones de todas clases, casas de Banca, Comercio y particulares, siempre que el sueldo, asignación, etc., llegue ó exceda de 1.500 pesetas.

TARIFA 4.^a

Especial para las profesiones, artes y oficios sin base de población.

.....
22.
.....

Los industriales de los tres números anteriores (Ingenieros civiles, militares, navales, de minas, de montes y agrónomos industriales) que estén dedicados exclusivamente al servicio de una Empresa ó particular con sueldo fijo, contribuirán con arreglo al número 1 de la tarifa segunda.
.....

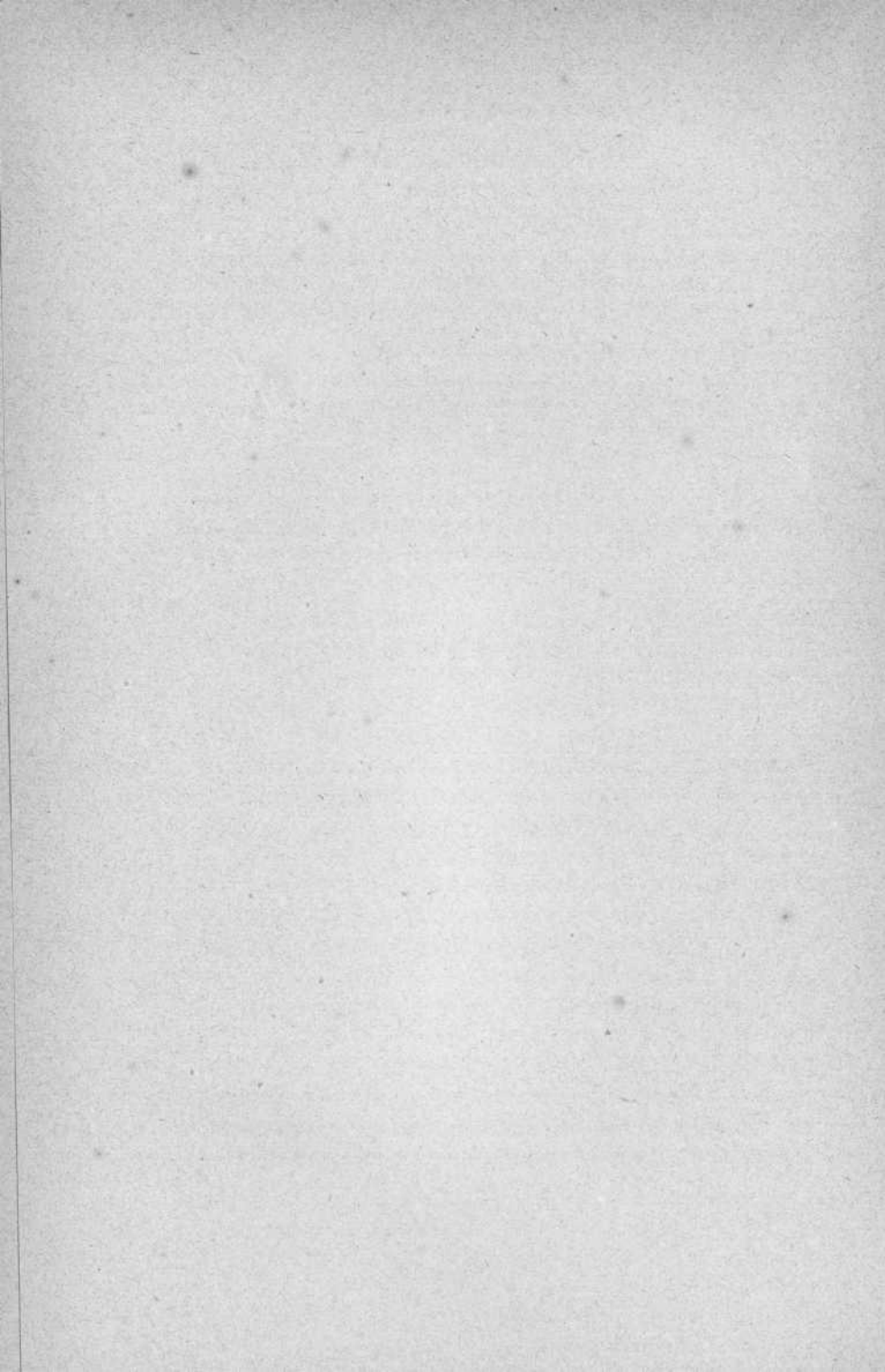
IV.

*Artículo 10 de la Ley de presupuestos
de 29 de Junio de 1887.*

ART. 10. A partir de 1.º de Julio de este año, el señalamiento de cuotas de la contribución industrial á las industrias á que se refiere el número 1.º de la Tarifa 2.ª, unida al Reglamento de 13 de Julio de 1882, se reformará aumentando el 25 por 100 de la cuota que actualmente le está señalada.

CAPÍTULO VI.

Carácter jurídico de los empleados de ferrocarriles.



CAPÍTULO VI.

Carácter jurídico de los empleados de ferrocarriles.

General es el reconocimiento de los beneficios que reporta á la vida moderna la explotación de los caminos de hierro. Suprimir hoy este medio de locomoción, valdría tanto como si despertáramos, después de un sueño profundo, en medio de la confusión y desorden producido por un pueblo en revolución á causa de uno de esos movimientos de la corteza terrestre que con sus sacudidas horribles todo lo mueven, lo quitan de su sitio y lo trasladan en confuso montón, sembrando por todas partes el pánico, la desesperación y la ruina.

Hoy el ferrocarril es un elemento indispensable de riqueza, pues mediante la portentosa velocidad con que por su medio se hacen los transportes, las fronteras que antes separaban á las naciones se han borrado, y las ciencias, el comercio, la industria y hasta las costumbres se han hecho cosmopolitas, notándose por tan reconocida causa los benéficos efectos que para todas las clases sociales acarrea la competencia económica.

Suprimid los ferrocarriles y tendreis que recurrir á los productos buenos ó malos, caros ó baratos, que seais capaces de obtener en vuestros respectivos

pueblos ó provincias, cerrando las puertas de las mismas á toda idea de progreso y cultura, á toda esperanza de relación exterior, si no es en una dosis comparable á la velocidad é inseguridad en la marcha de las carretas y galeras con que nuestros abuelos se arriesgaban á viajar, después de haber hecho testamento y cumplido con la Iglesia, como el que se prepara á *bien* morir.

Insistir sobre este punto, sería incurrir en odiosas repeticiones sobre lo dicho por todos los que se han ocupado del progreso moderno, señalando como su principal conquista la de la locomoción por medio del vapor aplicada á los caminos de hierro.

Para nuestro propósito, cúmplenos consignar tan solo, que el portentoso invento ha venido á constituir una industria nueva, industria reglamentada por el Estado con sujeción á leyes especiales, de las que, no pocas, se refieren exclusivamente al personal encargado de su explotación; demostrando, por modo tan elocuente, la importancia que reviste su existencia y la especialidad con que la distingue de las demás industrias.

Sin embargo, al examinar la legislación de ferrocarriles, legislación generalmente desconocida por la profusión de disposiciones sueltas que la constituyen, al estudiar detenidamente la que al personal de aquéllos se refiere, encontramos un vacío, tanto más incomprensible cuanto es menos justificable, dada la importancia y trascendencia que en nuestro sentir entraña. Este vacío se produce por la especial circunstancia de no ser posi-

ble definir cuál es el *carácter jurídico del personal de caminos de hierro*.

Cierto que se tropieza con una grave dificultad que hace imposible, en ciertos casos, unificar los derechos del citado personal, en razón á la variedad de funciones que desempeña y por lo mismo que cada una de estas funciones exige deberes distintos y supone también diferentes responsabilidades; pero desde el momento en que todo este personal, considerado ya en conjunto, ya aisladamente, depende de una misma entidad ó persona, siendo iguales para todos los que le componen las relaciones jurídicas que con ella le unen, parece que ha de ser sencillo el determinar y unificar el carácter jurídico de aquél.

En la actualidad, y dada la confusión de la ley, el problema se presenta incomprensible y difícil de resolver; pues de una parte el Código de Comercio, de otra la legislación especial de ferrocarriles, y de otra el derecho común, parece que quieren recabar para sus principios el de la competencia y resolución del problema, siquiera omitan el consignar la terminante fórmula que ponga fin á la duda.

El Código de Comercio, al determinar las condiciones ó cualidades que se requieren para ser comerciante; al considerar como tales á las Compañías de caminos de hierro; y al declarar mercantiles los actos y contratos celebrados por éstas declarándolas asimismo sometidas á los preceptos contenidos en la legislación mercantil, implícitamente viene á declarar mercantil el mandato que las citadas Compañías confieren á su personal; y

por consecuencia, mercantil la gestión de éste, en sus diferentes funciones, debiendo regularse por los principios del Código de Comercio cuanto se refiere á la capacidad, nombramiento, separación, deberes y derechos del citado personal, ó en una palabra, debiendo fijarse con arreglo á la legislación mercantil el carácter jurídico de aquél.

Hemos dicho implícitamente, aunque en nuestra opinión los preceptos del Código son terminantes, comprendiendo al personal de caminos de hierro entre las personas auxiliares del comercio como mandatarios generales ó singulares constituidos por el comerciante ó Compañía.

La demostración de este aserto se consigue fácilmente, con solo concordar la disposición contenida en el art. 281 del citado Código de Comercio, con la del 283 y las del 292 del mismo.

Dice el art. 281 copiado textualmente: «El comerciante podrá constituir apoderados ó mandatarios generales ó singulares para que hagan el tráfico en su nombre y por su cuenta en todo ó en parte, ó para que le auxilién en él.»

El art. 283 dice así: «El gerente de una empresa ó establecimiento fabril ó comercial por cuenta ajena, autorizado para administrarlo, dirigirlo y contratar sobre las cosas concernientes á él, con más ó menos facultades, según haya tenido por conveniente el propietario, tendrá el concepto legal de factor, y le serán aplicables las disposiciones contenidas en esta sección.»

Por último, el art. 292 consigna: «Los comerciantes podrán encomendar á otras personas, además de los factores, el desempeño constante, en su

nombre y por su cuenta, de alguna ó algunas gestiones propias del tráfico á que se dediquen, en virtud de pacto escrito ó verbal; *consignándolo en sus reglamentos las Compañías*, y comunicándolo los particulares por avisos públicos ó por medio de circulares á sus corresponsales. Los actos de estos dependientes ó mandatarios singulares no obligarán á su principal sino en las operaciones propias del ramo que determinadamente les estuviese encomendado.»

Como se ve por los artículos transcritos, así el gerente como los empleados de las Compañías de caminos de hierro deben reputarse como personas auxiliares del comercio, constituidos en mandatarios mercantiles de aquéllas; el primero, con el carácter de *factor*, sin que á los segundos se les haya impuesto denominación alguna.

Nos vemos precisados á sentar esta deducción, por creer que así se desprende del análisis y concordancias de los citados artículos. Tres son los términos que entran á formar el art. 281: 1.º Facultad del comerciante para constituir apoderados ó mandatarios.—2.º Extensión del mandato.—3.º Objeto del mismo. Es decir, que el comerciante puede constituir mandatarios. Que el mandato puede ser *general* ó *singular*. Y que puede ser: 1.º para que *se haga el tráfico* en su nombre y por su cuenta; *en todo* ó *en parte*; y 2.º para que le *auxilien en él*.

Que las Compañías de caminos de hierro se reputan comerciantes, no hay para que detenerse en demostrarlo; el Código de Comercio les dedica exclusivamente la sección novena del título pri-

mero, libro segundo, artículos desde el 184 al 192, ambos inclusive. Tienen, por tanto, la facultad consignada en el art. 281. Ahora bien, ¿hacen uso de esta facultad? Sin duda alguna, y con más razón que cualquiera otro comerciante, obligadas por la especial y múltiple variedad de sus operaciones, llevadas á cabo el mayor número en lugares distintos de aquel en que tienen su domicilio social.

Detallar la serie de mandatarios que constituyen estas Compañías, y la naturaleza, extensión y demás circunstancias que concurren en cada mandato, solo en sus estatutos y reglamentos podrían estudiarse. Prescindiendo, pues, de este detalle, que después de todo no habría de dar mayor fuerza á nuestros razonamientos, nos es bastante el consignar, que unos son *generales*, otros *singulares* ó especiales, otros para representar á la Compañía *haciendo el tráfico en su nombre*, y otros, en fin, *para auxiliarla en él*. En suma, que en los referidos mandatos, concurren los tres términos que hemos analizado en el artículo 281.

Pero no sería suficiente el someterse al cumplimiento de los referidos términos, si no concudiese á la par la circunstancia especial de que el mandato, en cuanto á su forma y alcances, respondiese á los preceptos contenidos en los artículos 283 y 292 también transcritos. Es decir, que estos artículos son el complemento del 281; ó en otros términos, en ellos se desenvuelven de una manera precisa las formas que puede afectar el mandato mercantil, por lo que respecta á algunas

de las personas auxiliares del comercio. ¿Cuáles son éstas? Ya lo hemos dicho anteriormente: 1.º Según el art. 283, el Director ó Gerente de una empresa ó establecimiento fabril ó comercial por cuenta ajena, autorizado para administrarlo, dirigirlo y contratar sobre las cosas concernientes á él. Y 2.º, y con arreglo al art. 292, aquellas personas á quien el comerciante ó Compañía encomienda el desempeño constante, en su nombre y por su cuenta, de alguna ó algunas gestiones propias del tráfico á que el comerciante ó Compañía se dediquen.

En el primer caso, el Código de Comercio asigna al mandatario el concepto de factor, declarándole sometido á la legislación mercantil. En el segundo, se abstiene de imponerles denominación alguna, si no es la de *personas auxiliares del comercio, dependientes ó mandatarios singulares*; pero en ambos, la responsabilidad proveniente de las respectivas funciones de unos y otros, según su alcance, será exclusiva del comerciante ó Compañía que confirió el mandato.

Nótase, en medio de esta aparente igualdad de irresponsabilidades, que interin á los factores se les declaran aplicables los preceptos del Código en la sección que á ellos se refiere, nada se dice en cuanto á los otros mandatarios singulares de que se ocupa el art. 292; pero esta omisión puede interpretarse en el sentido de que á estos les son aplicables las prescripciones del citado Código en la misma forma y extensión que á los factores, salvo las diferencias que existen entre las funciones ó atribuciones de los unos y de los otros, tan-

to más fáciles de apreciar, cuanto mayor sea la latitud de las unas y lo singular ó especial de las otras.

Así parece desprenderse de la redacción del citado artículo 292, y por eso hemos manifestado anteriormente la conveniencia de concordar los tres artículos transcritos, y hemos analizado el 281 para este efecto, fijando como uno de los términos que entran á formarle, el de *la extensión del mandato* que el comerciante tiene facultad de conferir á otras personas. Puede ser, por lo tanto, el mandato, ó general como el que se supone conferido en el artículo 283 al Gerente de una empresa comercial, para que la administre, dirija y contrate sobre las cosas que á ella se refieran, en cuyo caso surge el concepto de factor, ó puede ser especial ó singular, como el comprendido en el artículo 292, con referencia á aquellas personas á quienes se les encomienden alguna ó algunas gestiones propias del tráfico á que se dedique el mandante. Es decir, que entre el mandante del artículo 283, y el del 292, no existe más diferencia que la de la extensión de las funciones conferidas al mandatario.

Cierto que el primero se constituye previo el otorgamiento del poder á que se refiere el artículo 282, en tanto que el segundo puede conferirse en virtud de pacto escrito ó verbal, consignándolo en sus reglamentos las Compañías; pero toda vez que la esencia del contrato no varía por razón de la forma en que se celebra, entendemos que en nada puede influir esta diferencia, como asimismo la de la extensión de las funciones

señaladas, para que el mandato sea mercantil en uno y otro caso, y para que todos los derechos y obligaciones provenientes del mismo se rijan por los preceptos del Código de Comercio.

Tal es la opinión que consideramos más en armonía con los principios contenidos en la legislación mercantil; pero no se entienda, que por virtud de esta afirmación, y por una serie sucesiva de conclusiones más ó menos forzadas ó sistemáticas, vayamos á incurrir en el craso error de considerar comerciantes á los empleados de caminos de hierro. En manera alguna: creemos, estudiando la ley, que sus deberes y derechos deben someterse á los preceptos del Código de Comercio en la sección correspondiente, ó sea, la segunda del Título III, libro primero, que se ocupa «De otras formas del mandato mercantil,» con tanto mayor motivo, cuanto que en la misma queda determinada de una manera taxativa la cuestión importantísima de la capacidad para obligarse en negocios mercantiles; capacidad, por cierto, muy distinta, por ser menos limitada, que la establecida por el derecho civil.

Sin embargo, como para llegar á sentar tal conclusión se hace indispensable el recurrir á deducciones un tanto especiosas, obligados por el silencio que guarda el Código de Comercio en lo referente á los deberes y derechos por que deben regirse los mandatarios singulares del comerciante, nos vemos precisados á acudir al Código civil donde se encuentran perfectamente definidos dichos deberes y derechos.

Hasta aquí los esfuerzos del Código de Comer-

cio para recabar y someter á la esfera de sus principios cuanto á los empleados de caminos de hierro se refiere, considerándolos como auxiliares de las Compañías á quienes prestan sus servicios. Y hasta aquí llegaríamos nosotros para fijar el carácter jurídico de aquéllos, si la legislación especial de ferrocarriles no nos saliera al encuentro reclamando el derecho de prioridad y su indisputable aplicación en todo aquello que tienda, directa ó indirectamente, á fijar principios ó reglas para la explotación de los citados ferrocarriles, ya se trate de la entidad Compañía, ya del personal que de la misma depende.

En libertad completa deja la ley de ferrocarriles á las Compañías para nombrar su personal; pero en cambio se reserva la facultad de *exigir* su separación y de revestirle del carácter de autoridad, concediéndole el uso de armas, y la especial distinción de que sus declaraciones *hagan fe*, salvo la prueba en contrario.

Vamos á copiar los artículos donde estos preceptos se hallan contenidos por considerar que es muy conveniente el fijar sobre ellos la atención, y por ser necesario para establecer las debidas comparaciones con los del Código de Comercio, que vienen á ser su complemento.

La ley de policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 dedica á este asunto los arts. 15, 22, 23 y regla cuarta del 28, que dicen así:

«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.

»Art. 22. Con las mismas penas (*las establecidas en el art. 581 del Código penal*) 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 resultase algún perjuicio á las personas ó 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. 28.

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

Por su parte, el reglamento de 8 de Septiembre de 1878, dictado para la ejecución de la ley de policía anteriormente citada, en concordancia con los artículos transcritos, comprende los siguientes:

«Art. 169. Los concesionarios ó arrendatarios nombran y separan libremente á sus empleados;

»pero el Ministro de Fomento, en virtud de las
»facultades del art. 15 de la ley de policía y en
»los casos marcados en la misma, podrá ordenar á
»las Empresas la separación de cualquiera de los
»empleados de las mismas, comunicándoselo por
»conducto de los Inspectores Jefes, que cuidarán
»sean dados de baja dichos empleados en el acto
»sin ulterior recurso.

»La separación del servicio podrá tener lugar:

»1.º Cuando de los informes de los Jefes de
»división acerca de los empleados facultativos ó
»técnicos de las Compañías, resultase que éstos
»carecen de conocimientos, ó teniéndolos hubieran
»comprometido ó pudieran comprometer la segu-
»ridad de los trenes.

»2.º Cuando de los informes de los Inspectores
»Jefes administrativos acerca de cualquier em-
»pleado de las Compañías, resultase que su per-
»manencia en las mismas hubiera de ser peli-
»grosa, ya para la seguridad de los trenes, ya
»para la conservación del orden público.

»En este segundo caso no podrá tener efecto,
»sin embargo, la separación de empleados y admi-
»sión de las denuncias durante los períodos elec-
»torales y treinta días después.

»Art. 170. Los empleados de los caminos de
»hierro llevarán uniforme, diferenciándose según
»su clase y la línea á que cada uno corresponda.

»Art. 171. Los guardavías y guardabarreras
»podrán usar las mismas armas y gozar de las
»mismas prerrogativas concedidas á los guardas
»del Gobierno.

»Art. 172. No se empleará ningún maqui-

»nista en el servicio de los caminos de hierro sin
»que, con arreglo á las instrucciones dictadas por
»el Ministerio de Fomento, acredite previamente
»la suficiencia necesaria para el buen desempeño
»de sus funciones.»

Como se ve por la simple lectura de los artículos transcritos, la legislación de ferrocarriles, prescindiendo de los preceptos de cualquiera otra legislación, recaba como de su exclusiva competencia la imposición de condiciones, reglamentación, suficiencia, y carácter jurídico de los empleados de ferrocarriles.

Relacionar estos principios con los que el Código de Comercio dedica á esta clase de auxiliares del comerciante ó Compañía, nos parece tarea, si no imposible, por lo menos muy dada á confusión; pues se hace difícil comprender el mandato mercantil sometido á restricciones y limitaciones como las que impone el cumplimiento de la legislación especial de ferrocarriles; y de otra parte, no comprendemos cómo el Código de Comercio, de fecha muy posterior á las de la ley y reglamento de policía de ferrocarriles, no ha tenido en cuenta las citadas limitaciones consignándolas en el lugar correspondiente. ¿Cómo interpretar este silencio del Código? Difícilmente podrá formularse contestación alguna categórica, si no es la de que el legislador no tuvo en cuenta para nada este intrincado problema que hoy planteamos nosotros, quizás por primera vez desde que se empezó en España la explotación de caminos de hierro.

Y no se nos objete que los principios de una legislación pueden subsistir con independencia

absoluta de los sustentados por la otra; pues para combatir semejante aserto, nos es bastante el indicar que el Código de Comercio determina taxativamente el alcance del mandato mercantil y las formas ó modos que son indispensables para que termine, sin que entre ellos se encuentre el que el Ministro de Fomento se reserva en la legislación de ferrocarriles con relación á los empleados ó mandatarios de las Compañías encargadas de la explotación de aquellas vías. Siendo consecuencia lógica de tal omisión, la de que el mandato mercantil no puede regirse por otros principios que los consignados en el Código de Comercio, dejando de ser mercantil desde el momento en que otra legislación pretende regularle con sus preceptos.

He aquí de donde emana la confusión que antes indicábamos, y que puede sintetizarse en la siguiente fórmula: El mandato conferido por las Compañías de ferrocarriles á sus empleados ¿es mercantil? Si así se admite, tiene que regirse por los principios y reglas contenidas en el Código de Comercio. ¿Se rige por los preceptos de otra legislación? Pues entonces no es mercantil.

Pero no dan término con el dilema propuesto las dudas y confusiones que la cuestión planteada produce, siendo necesario para penetrarse bien de las mismas, el conocer el espíritu que informa las disposiciones de la ley y reglamento de policía de ferrocarriles.

Según el art. 15 de la ley, que anteriormente hemos transcrito, el Ministro de Fomento se reserva la facultad de «*exigir* de las Compañías la »separación de los empleados que considere peli-

»grosos para la seguridad de los viajeros y la conservación del orden público.» Es decir, *que nadie más que el Ministro de Fomento* puede exigir la *separación* y por las dos únicas causas expresadas; ó sean: 1.º, cuando considere que el empleado es peligroso para la seguridad de los viajeros; y 2.º, cuando lo sea para la conservación del orden público. Esto dice la ley, y en concordancia con ella y para llevar al debido cumplimiento sus preceptos, se dictó el art. 169 del reglamento que también hemos transcrito.

Parece inferirse de lo expuesto, que solo una autoridad, la del Ministro de Fomento, y con una sola penalidad, la de la separación, puede ser castigado el empleado de ferrocarriles. ¡Error crasísimo nacido de nuestra ignorancia en achaques de administración! Según Real orden dictada por el citado Ministro con fecha 6 de Enero de 1888, la Administración (es decir, todos los funcionarios que la constituyen), puede imponer cuantos correctivos estime á los empleados de ferrocarriles, desde la corrección, multa, y demás castigos de una escala imaginaria, hasta la separación editada en el artículo 15 de la ley de policía de ferrocarriles vigente, fundándose en el principio inadmisibile para nosotros, de que *el que puede lo más puede lo menos (sic)*.

El hecho y procedimientos que motivan la citada Real orden, son de los más extraordinarios que pudieran reseñarse en la historia de las arbitrariedades. Un viajero que se disponía en una estación de la línea del Norte á subir en un tren que le había de conducir á Madrid, por cues-

tiones surgidas sobre el exceso de equipaje que consigo transportaba y que quería evitar después de haber presentado aquél á la facturación, pretendiendo ejercitar ilusorios derechos, se dirigió al Jefe de la estación con el cual suscitó una temeraria contienda, cuyos términos omitimos por no ser propios de este lugar. El resultado fué, que una vez en Madrid el viajero, se quejó al Director general de Obras públicas, y éste ordenó á la Compañía del Norte que amonestase con severidad al citado Jefe de estación y le impusiera una multa equivalente al sueldo ó haber que disfrutara por espacio de ocho días. Así lo hizo la Compañía, acatando debidamente el mandato de la superioridad.

El Jefe de estación, no conforme con el castigo, interpuso el correspondiente recurso de alzada, fundándose: 1.º, en que los hechos denunciados no eran ciertos, como lo podía probar con el testimonio irrecusable del Comisario de la Inspección del Gobierno y con el de otros testigos presenciales del hecho, que certificarían como había sido él atropellado, insultado é injuriado por el viajero denunciante: 2.º, que no podía conformarse con que se le condenara ó castigara, sin formación de juicio y sin concederle el derecho de defensa; y 3.º, que no podía consentir una resolución dictada por autoridad ó funcionario incompetente, y una penalidad ó castigo que ninguna ley prescribía, toda vez que solo el Ministro de Fomento podía exigir la separación por las causas señaladas en el artículo 15 de la ley de policía de ferrocarriles y el 169 del reglamento para su ejecución.

El recurso dealzada no podía estar mejor fundado; pues no es bastante denunciar un hecho para que sea castigado; es necesario probarle; es necesario oír al denunciado; es necesario que la denuncia se formule ante autoridad competente; y es necesario, por fin, que esta autoridad no se extralimite en sus funciones y atribuciones, imponiendo castigos ó penas que ningún precepto sanciona ni determina. Sin embargo de concurrir tan poderosas razones para que fuera revocada la resolución de la Dirección general de Obras públicas, el Ministro de Fomento tuvo á bien resolver en el sentido que acusa la Real orden citada, y que vamos á transcribir, por ser una disposición digna de conocerse por todos los empleados de ferrocarriles, á fin de que puedan ir apreciando debidamente los favores que la legislación del ramo les dispensa; y para mover á compasión á los hombres de ley, respecto al desamparo en que se encuentra una clase tan digna de consideración como olvidada.

La Real orden dice así: «Ilmo. Sr.: Vista la instancia de D..... Jefe de estación de....., solicitando que se revoque lo dispuesto por esa Dirección general en 13 de Julio del año último y se le alce el castigo impuesto en la misma fecha por la manera como se produjo en la tarde del 7 de Enero del dicho año, con ocasión de la demanda formulada por D.....—Visto el art. 15 de la ley de policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y el 169 del reglamento para la ejecución de la misma de 8 de Septiembre de 1878.—Vistos los arts. 8.º, 10 y 18 del reglamen-

to para la inspección y vigilancia administrativa de los ferrocarriles, aprobado por Real decreto de 6 de Julio de 1877.—Resultando: que en virtud de estas disposiciones la Administración se halla facultada, ya para ordenar y exigir á las Empresas de ferrocarriles la separación de sus empleados, ya para imponer multas á las mismas Empresas.—Considerando: que si tales facultades existen en virtud de los preceptos citados, con mayor razón ha de serle dado á la Administración imponer correctivos menores, como el de las multas á los empleados de las Empresas.—Considerando: que el art. 8.º citado, se refiere no solamente á la alteración de la tranquilidad pública, sino también á las atenciones que con el público se han de guardar por aquellos empleados, el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien desestimar la instancia de D..... y confirmar la resolución de esa Dirección general de 13 de Julio del año último, respecto al correctivo impuesto al recurrente.—Dios, etc.—Madrid á 6 de Enero de 1888.»

El comentario á esta disposición está hecho con las breves indicaciones que hemos apuntado antes de transcribirla; las ampliaríamos, no obstante, como merecen, si no tuviéramos en cuenta las proporciones que ha de tener este libro y la circunstancia de que el citado comentario se encuentra al alcance de todas las inteligencias y de todas las ilustraciones. De otra parte, los encargados de modificar la ley en este punto, no necesitan comentarios para hacerse cargo de la gravedad del problema que hemos planteado; lo

esencial es, que se fijen en él y procuren resolverle.

Sin embargo, no podemos pasar en silencio una observación nacida del estudio de la Real orden transcrita y que viene á fortalecer los términos del dilema planteado. ¿Se comprende un mandato mercantil con limitaciones como las que el Ministro de Fomento establece en su disposición? ¿Qué significa la omnimoda facultad que pretende conferir á la Administración en general? Difícil se hace la contestación; y mucho más, cuando nos paramos á examinar los demás preceptos contenidos en la legislación de ferrocarriles relacionados con esta materia, y deducimos la imposibilidad de concordarlos ni armonizarlos con los del Código de Comercio. Así lo vemos demostrado palmariamente y sustentado como principio de precisa é ineludible jurisprudencia por el Tribunal Supremo de Justicia, en virtud de sentencia dictada por el mismo con fecha 9 de Abril de 1884.

Entendiendo que la declaración de agentes de la Autoridad hecha á favor de los empleados de ferrocarriles por el art. 23 de la ley de policía, debía considerarse y entenderse en general para todos aquéllos, el citado Tribunal declara en la sentencia de referencia *que los empleados de ferrocarriles solo tienen el carácter de agentes de la Autoridad, á los efectos del art. 23 de la ley de 23 de Noviembre de 1877, cuando se trate de operaciones y servicios que entrañen interés público, y de ninguna manera en el ejercicio de tareas puramente mercantiles ó administrativas.* Es decir, que se reconoce la existencia de dos condiciones ó la

duplicidad de carácter en los empleados de ferrocarriles, dependiente el uno de *servicios que entrañen interés público*, y consecuencia el otro de *servicios puramente mercantiles*; duplicidad que no podemos admitir en tanto que las dos legislaciones que motivan aquélla no se pongan en debida relación y de acuerdo para que los empleados de ferrocarriles puedan ser considerados, ya con un carácter, ya con otro, y regulados sus derechos y deberes con arreglo á los preceptos de una legislación armónica.

En nuestro propósito de dar á conocer en este libro cuantas disposiciones legales se hallan vigentes, que á los referidos empleados interesan, vamos á transcribir la sentencia que establece la doctrina antes expuesta, digna de conocerse por todos aquéllos, en razón á ser la única que clasifica y define los actos cuyo ejercicio dan el carácter de autoridad al empleado en cuestión.

«En la villa y corte de Madrid, á 9 de Abril de 1884, en el recurso de casación por infracción de ley que ante Nos pende, interpuesto por Adeodato López Alvarez contra la sentencia pronunciada por la sección primera de la Sala en vacaciones de la Audiencia de Madrid, en causa procedente del Juzgado de instrucción del distrito de la Latina de esta corte, por resistencia y desobediencia á un agente de la Autoridad:

»Resultando que vista en juicio oral y público ante la Sala de lo criminal de la Audiencia de Madrid la causa contra Adeodato López por resistencia y desobediencia á un agente de la Autoridad, dicho Tribunal dictó sentencia en 7 de Agosto

del año último, en la que consignó los hechos en los siguientes resultandos:

»Primero. Probado que en la tarde del 17 de Noviembre último Adeodato López Alvarez, capitaz de la Empresa de camiones del ferrocarril del Norte, pretendió sacar un carro cargado de leña de la estación titulada de Las Pulgas, negándose á obedecer al vigilante de la Compañía José Fajardo, que le ordenaba fuese á las oficinas y pagase los derechos de almacenaje; pero como aquél procurara que anduviese la mula que tiraba del carro, y el Fajardo la detuviera, se promovió cuestión entre ellos, y viniéndose á las manos lucharon y se dieron algunos cachetes, por lo que los separaron varias personas, y cuando á los pocos momentos se dirigían con el factor para resolver la indicada cuestión de pago, volvieron á trabarse en lucha, resultando el Fajardo con un arañazo en el cuello, que curó sin asistencia facultiva dentro de los siete días posteriores, y además con roturas en la camisa y chaqueta que vestía, roturas que produjeron en esas prendas los desperfectos que valuaron los peritos en 8 pesetas:

Resultando que calificados los hechos expuestos como constitutivos del delito de resistencia y desobediencia á los agentes de la Autoridad, definido en el art. 265 del Código penal, por participar de dicho carácter el ofendido José Fajardo, según lo preceptuado en el art. 23 de la ley de policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, y de autor del enunciado delito al procesado Adeodato López, con la circunstancia atenuante de arrebató y obcecación, sin ninguna agra-

vante, le condenó en un mes y un día de arresto mayor, multa de 125 pesetas, accesorias, indemnización y costas:

»Resultando que contra la anterior sentencia se interpuso en nombre del procesado recurso de casación por quebrantamiento de forma, al que declaró no haber lugar la Sala tercera de este Tribunal Supremo, y al mismo tiempo lo anunció por infracción de ley, que ha formalizado con arreglo al núm. 1.º del art. 849 de la ley de Enjuiciamiento criminal, citando como infringidos:

»1.º El art. 265 del Código penal, porque en el hecho de autos no concurrían los requisitos necesarios para estimar la existencia del delito que se penaba, toda vez que no se decía en la sentencia por quién empezó la lucha habida entre el recurrente y Fajardo, ni tampoco se deducía que el primero le desobedeciese, en razón á que espontáneamente se dirigieron á la oficina con el fin de resolver la cuestión origen de la lucha, y en todo caso, si la hubo, debía estimarse como leve, y porque no obró el Fajardo en el ejercicio de las funciones de su cargo de vigilante al reclamar el pago de derechos de almacenaje porque esto correspondía á otros empleados;

»Y 2.º El art. 23 de la ley de policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, pues con arreglo al mismo no podía reputarse á los empleados de los caminos de hierro como agentes de la Autoridad, sino que tan solo se establecía en él una penalidad aplicable al caso en que el delito que se cometa sea contra la seguridad y conser-

vación de los ferrocarriles, lo que no había acontecido en el caso actual:

»Visto, siendo Ponente el Sr. Presidente de Sala D. Emilio Bravo:

»El Tribunal Supremo declara *haber lugar* al recurso:

»Considerando que según el art. 23 de la ley de policía de los ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, los que resistan á los empleados de 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:

»Considerando que en cumplimiento de esta ley, conforme en el punto concreto de que se trata con la legislación anterior en la materia, ha sido constante la jurisprudencia de este Tribunal en calificar en este concepto á los que han resistido, insultado ó atacado á los empleados de ferrocarriles en el ejercicio de sus funciones, comprendiendo en esta clasificación desde el Jefe de estación y de tren hasta los porteros y vigilantes:

»Considerando que no siendo estos empleados de nombramiento oficial ni electivo, ni participando en ningún caso del ejercicio de funciones públicas, por lo cual no pueden estimarse comprendidos en los arts. 410 y 416 del Código penal, es evidente que el carácter oficial que se les concede es en contemplación á la especialidad y gravedad de sus cargos y sin relación alguna con sus personas:

»Considerando que en este supuesto, sólo cuando se trate de operaciones y servicios relacionados

con la conservación y policía de las vías férreas, con la tracción y movimiento de los trenes y con todo lo que entrañe interés público, es cuando debe apreciarse que los empleados de ferrocarriles tienen el carácter de agentes de la Autoridad, y de ninguna manera en el ejercicio de tareas puramente mercantiles ó administrativas y de orden interior de la Empresa, de las que no pueden surgir sino intereses y reclamaciones particulares, sujetas de todo punto á las leyes comunes:

»Considerando que el hecho objeto de este proceso consiste en una reyerta habida entre el recurrente y el vigilante de la Compañía del ferrocarril del Norte, José Fajardo, que le exigía no tocarse un carro cargado de leña de la estación titulada de Las Pulgas, sin acudir antes á las oficinas y pagar los derechos de almacenaje, lo cual se refiere sólo á los actos puramente administrativos y de interés particular de la Empresa anteriormente indicados:

»Considerando que no teniendo la expresada ley de 23 de Noviembre de 1877 otro objeto que el de la policía y conservación de los caminos de hierro, sus disposiciones no pueden alcanzar á detalles y servicios no comprendidos en ellas:

»Considerando que en este concepto la Sala sentenciadora, al estimar que el recurrente es reo del delito de resistencia y desobediencia á un agente de la Autoridad, ha incurrido en error de derecho infringiendo el art. 23 de la citada ley, en relación con el 263 del Código penal, caso de casación previsto en el núm. 1.º del 849 de la ley de Enjuiciamiento criminal:

»Fallamos, que debemos declarar y declaramos haber lugar al recurso de casación por infracción de ley, interpuesto por Adeodato López Alvarez, contra la sentencia dictada en 7 de Agosto último por la sección 1.^a de la Sala de vacaciones de la Audiencia de este distrito; casamos y anulamos dicha sentencia, declarando de oficio las costas del recurso; y remítase á aquélla la oportuna certificación de esta sentencia, así como de la que á continuación se dicta, con devolución de la causa, etc.»

Dedúcese de la doctrina sustentada por el Tribunal Supremo, que este elevado Tribunal, con un conocimiento especialísimo de la legislación de ferrocarriles, y más aun, de las diferentes relaciones jurídicas que el personal de éstos tiene obligación de sostener por razón de la variedad de sus funciones, se ha visto precisado á clasificar éstas, para determinar en qué casos el citado personal tiene el carácter de agente de la autoridad; ó en otros términos: cuándo se deben considerar los actos de aquél como de servicio público, cuándo como tareas puramente mercantiles ó administrativas; negando, de esta suerte, la generalidad del precepto contenido en el art. 23 de la ley de policía de ferrocarriles, y declarando, conforme á nuestro criterio, la duplicidad de carácter contra cuya existencia hemos protestado.

Pero decíamos en un principio, que la legislación común, ó sea el derecho civil, recababa también, como propio de su esfera de acción, el regular cuanto nosotros entendemos que corresponde á la del derecho mercantil en el punto que venimos

examinando; y como de la mano, la sentencia del Tribunal Supremo nos lleva á este nuevo terreno, mostrándonos una serie más de confusiones y problemas. Funda principalmente su trascendental doctrina, en el principio de que «solo cuando se trate de operaciones y servicios relacionados con la conservación y policía de las vías férreas, con la tracción y movimiento de los trenes y con todo lo que entrañe interés público, es cuando debe apreciarse que los empleados de ferrocarriles tienen el carácter de agentes de la Autoridad,» porque «la ley de 23 de Noviembre de 1877 no tiene otro objeto que el de la policía y conservación de los caminos de hierro, y sus disposiciones no pueden alcanzar á detalles y servicios no comprendidos en ellos.»

Después, como lógica consecuencia, hace mención de las demás tareas de índole puramente mercantiles ó administrativas y de orden interior de las Empresas, sujetas á *las leyes comunes*, viniendo á sustentar por tal modo, que al personal de ferrocarriles se le pueden asignar funciones que sean origen de actos públicos, mercantiles, administrativos y de orden interior de las citadas Empresas. Que para los primeros tendrá el carácter que la legislación del ramo determina; y para los demás, el que las leyes comunes preceptúen. Es decir, las legislaciones civil y mercantil.

Como resultado de tan varios preceptos el empleo de ferrocarriles presenta el fenómeno rarísimo de ser susceptible de obligaciones pero no de derechos, cualquiera que sea el carácter que se le asigne.

Si se le estudia á la luz de los preceptos contenidos en la legislación de ferrocarriles, nada encontramos que tienda á determinar los derechos que en el orden social y privado podrían y deberían corresponderle. Antes por el contrario; su gestión, fiscalizada de continuo, es causa de castigos tan duros como el de la pérdida de su destino ó carrera, y de tan arbitrarias é injustas medidas como la que hemos puesto de manifiesto anteriormente tomada con un empleado de la Compañía del Norte, y contra la cual fué inútil todo procedimiento, por lo mismo que no se utilizó ninguno por los funcionarios de la Administración. Es natural: al empleado de ferrocarriles debe tratársele como á los criminales que se *le escapan* á la guardia civil: nada de juicio previo, nada de razones; fuego en ellos, y que paguen de esta suerte su infame proceder oponiéndose á que un caballero entre en las estaciones y en los trenes como en país conquistado. ¡Y luego se dice que tienen carácter de autoridad y que sus declaraciones harán fe en juicio, salvo prueba en contrario! Semejante sarcasmo debiera borrarse de la ley, antes de ver hollado el principio de autoridad y la virtud que la fe representa, por aquellos que más obligados están á defender la una y respetar la otra.

Tales son las consecuencias que se deducen de los preceptos contenidos en la legislación especial de ferrocarriles. Veamos las que nos proporciona el Código de Comercio.

Si admitimos que el empleado de ferrocarriles tiene carácter mercantil, como creemos haberlo

demostrado, y como el Tribunal Supremo de Justicia lo tiene declarado en la sentencia anteriormente transcrita, necesariamente habian de serle aplicables las prescripciones contenidas en el artículo 302 del Código de Comercio, el cual dice que «En los casos de que el empeño no tuviere tiempo señalado, cualquiera de las partes podrá darlo por fenecido, avisando á la otra con un mes de anticipación. El factor ó mancebo tendrá derecho en este caso al sueldo que corresponda dicha mesada.»

En las Compañías de ferrocarriles no se conocen tales fórmulas: se declara cesante al empleado cuando la Compañía así lo estima, sin más trámites que el de comunicárselo y sin otra retribución que la correspondiente al trabajo hecho por aquél hasta el día del cese; y por su parte, el empleado deja el servicio de la Compañía sin aviso previo cuando lo tiene por conveniente, y sin otro trámite que el de presentar su dimisión. Exceptúanse de esta regla los guardas de la vía, los de las agujas y los vigilantes que, con arreglo á lo dispuesto en el art. 19 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878, «no pueden jamás abandonar su puesto sin autorización expresa del Jefe de quien dependen y sin haber sido previamente reemplazados;» disposición que debiera hacer extensiva la ley á los maquinistas y fogoneros. Es decir, que se procede con sujeción á lo que determinan los artículos 1733 y 1736 del Código civil.

Sin consideración, pues, á las prescripciones transcritas del Código de Comercio, vienen procediendo las Compañías y sus empleados; aunque á

decir verdad, de poco serviría que las tomasen en cuenta si el Ministro de Fomento y *todos los funcionarios de la Administración* se consideran con autoridad bastante para decretar é imponer la cesantía de los empleados de ferrocarriles, no ya con las condiciones del art. 302 del Código, sino prescindiendo de toda consideración y procedimiento.

Una vez más lo repetimos: tal y como en la actualidad se encuentran la legislación mercantil, la civil y la de ferrocarriles, no es posible armonizar sus preceptos. Se hace necesario, y más aun, se impone la reforma de ellas para evitar la confusión lamentable que de su estudio y aplicación resulta. Se hace indispensable fijar el verdadero carácter del empleado de ferrocarriles, y á la sombra de éste y como lógica consecuencia deben puntualizarse sus deberes y sus derechos. No debe olvidarse que es el intermediario entre el cargador y el porteador, que su concurso no puede excusarse, y que, dado el portentoso desarrollo que los ferrocarriles han tomado, no ya solo en España, sino en todos los países cultos, y su progresión cada vez más creciente, los citados intermediarios constituyen un nervio importantísimo y una nueva clase social de los pueblos modernos, sobre la cual descansa el crecimiento de la riqueza nacional y la marcha y desarrollo de la más poderosa de las industrias.

No pretendemos la creación de privilegios; solicitamos únicamente la solución de un problema que afecta por igual al empleado en cuestión, á las Compañías de ferrocarriles y al comercio y al

público en general, pues en la actualidad la vida y hacienda de un número inconcebible de personas se pone á diario en manos de hombres que pueden reputarse como *cosas*, á semejanza del antiguo esclavo romano.

CAPÍTULO VII.

Relaciones de los empleados de ferrocarriles con
las Compañías que los nombran.

CAPÍTULO VII.

Relaciones de los empleados de ferrocarriles con las Compañías que los nombran.

Todo lo que dejamos expuesto en los capítulos anteriores puede considerarse como premisas, de las que forzosamente tienen que deducirse las conclusiones que ahora vamos á exponer; pues del carácter jurídico y de las condiciones de todos y cada uno de los empleados de ferrocarriles, según sus clases, se derivan las relaciones que se ven precisados á sostener con las Empresas que los nombran, con las Autoridades y con el público. Para mayor claridad y método, trataremos en este capítulo de las primeras, dejando para los siguientes el estudiar con la debida separación las que á las Autoridades y al público se refieren.

Cualquiera que sea el carácter jurídico del empleado de ferrocarriles, y cualesquiera que sean las condiciones, ya físicas, ya intelectuales y morales que le adornen, es lo cierto que, desde el momento en que recibe el nombramiento que acredita el mandato que aquélla le confiere, dan comienzo las relaciones que con la misma le unen; relaciones que se manifiestan por medio del cumplimiento exacto de los deberes anexos al cargo

que se le confía y que pueden clasificarse: en propias ó especiales del citado cargo, y en generales ó independientes del mismo, consiguientes á la cualidad de empleado de la Compañía ó Empresa que dió el nombramiento y utiliza los servicios.

Con respecto á las primeras, debemos significar que su determinación depende de los reglamentos é instrucciones establecidas por cada Compañía, de acuerdo con la ley, y en las cuales se consignan todas las prescripciones que deben cumplirse para el desempeño de cada cargo y la marcha del servicio en general. Estos reglamentos é instrucciones representan la organización interior de la Compañía; y son tanto más importantes, cuanto que de ellas depende la marcha de aquélla, la instrucción del personal, la unidad de criterio y sistema en todas las operaciones que se ejecutan en distintos lugares á la vez, haciendo compatible con estos resultados el de la rapidez y exactitud matemática indispensables para la explotación de un negocio, en el que juegan el principal papel la vida y los intereses de multitud de personas que confían la una y los otros á las citadas Compañías y á sus empleados, al someterse gustosos á los transportes tan rápidos como exactos y económicos con que el ferrocarril les brinda.

El estudio de las consideraciones expuestas bastaría por sí solo para comprender cuán necesario é ineludible es el cumplimiento de los deberes que, por razón del cargo, pesan sobre el empleado de ferrocarriles; pero aparte de tales consideraciones, que más bien revisten un carácter público y general que privado y particular, el citado cum-

plimiento se impone como condición dependiente del contrato celebrado entre la Compañía y su personal, siendo motivo de rescisión del mismo la referida falta de cumplimiento á las condiciones impuestas y aceptadas por ambas partes contratantes.

Se preguntará, quizás, por algunos, dónde constan las cláusulas del contrato á que nos hemos referido; dónde el contrato mismo; pregunta que lejos de llamarnos la atención, nos parece justificada, porque aun admitiendo el principio jurídico de que «no es alegable la ignorancia de la ley,» comprendemos perfectamente lo abusivo de su aplicación general; y en el caso presente aun es más disculpable, habida consideración á la competencia de legislaciones que en los capítulos anteriores se ha demostrado existir.

Justificada la pregunta, la respuesta se hace necesaria, así como el recurrir, para formularla, ya á los preceptos del Código de Comercio, ya á lo que el derecho civil establece, ya, en fin, á lo que la legislación de ferrocarriles determina.

Admitiendo el mandato como mercantil, las relaciones jurídicas del empleado de ferrocarriles con las Empresas de que forman parte han de ser las que se derivan de los preceptos contenidos en el Código de Comercio y en los artículos que, siguiendo nuestro propósito, transcribimos á continuación:

«ARTÍCULO 284.

»Los factores *negociarán y contratarán á nombre de sus principales*, y en todos los documentos que

suscriban en tal concepto expresarán que lo hacen con poder ó en nombre de la persona ó *Sociedad* que representen.»

Debemos advertir, para evitar todo error, que el Código considera como factor, según el art. 283, al *gerente* de una empresa ó establecimiento fabril ó comercial por cuenta ajena autorizado para administrarlo, dirigirlo y contratar sobre las cosas concernientes á él; por lo tanto, á éstos se refiere el art. 284, consignando como la primera relación entre las que pretendemos sustentar la comprendida en las palabras subrayadas.

«ARTÍCULO 285.

»Contratando los factores en los términos que previene el artículo precedente, *recaerán sobre los comitentes todas las obligaciones* que contrajeran.

»Cualquiera reclamación para compelerlos á su cumplimiento, se hará efectiva en los bienes del principal, establecimiento ó *empresa*, y no en los del factor, á menos que estén confundidos con aquéllos.»

Este artículo es una consecuencia del 284, que sirve para declarar la irresponsabilidad del factor, como la de todo mandatario, cuando cumple fielmente las condiciones del mandato.

«ARTÍCULO 286.

»Los contratos celebrados por el factor de un establecimiento ó empresa fabril ó comercial cuando notoriamente pertenezca á una empresa ó so-

ciudad conocidas, se entenderán hechos por cuenta del propietario de dicha empresa ó sociedad, aun cuando el factor no lo haya expresado al tiempo de celebrarlos ó se alegue abuso de confianza, transgresión de facultades ó apropiación por el factor de los efectos objeto del contrato, siempre que estos contratos recaigan sobre objetos comprendidos en el giro y tráfico del establecimiento, ó si, aun siendo de otra naturaleza, resultase que el factor obró con orden de su comitente, ó que éste aprobó su gestión en términos expresos ó por hechos positivos.»

Complemento del artículo anterior es el que acabamos de transcribir; por su contenido se resuelven las dudas y se establece la manera de salvar la responsabilidad del factor cuando, sin tener en cuenta lo preceptuado en el art. 284, celebrara contratos sin expresar que lo hacía *con poder ó en nombre* de su comitente, ó cuando aquéllos recayesen en objetos de naturaleza distinta de los comprendidos en el giro y tráfico del establecimiento ó empresa; pero no establece nuevas relaciones jurídicas entre factor y principal, como no las establece el que vamos á transcribir, girando todos ellos sobre la esfera de los derechos y deberes que supone la relación dependiente de lo consignado en el art. 284.

«ARTÍCULO 287.

»El contrato hecho por un factor en nombre propio le obligará directamente con la persona con quien lo hubiere celebrado; mas si la negociación se hubiere hecho por cuenta del principal, la otra

parte contratante podrá dirigir su acción contra el factor ó contra el principal.

»ARTÍCULO 288.

»Los factores no podrán traficar por su cuenta particular, ni interesarse en nombre propio ni ajeno en negociaciones del mismo género de las que hiciesen á nombre de sus principales, á menos que éstos los autoricen expresamente para ello.

»Si negociaran sin esta autorización, los beneficios de la negociación serán para el principal, y las pérdidas á cargo del factor.

»Si el principal hubiere concedido al factor autorización para hacer operaciones por su cuenta ó asociado á otras personas, no tendrá aquél derecho á las ganancias ni participará de las pérdidas que sobrevinieren.

»Si el principal hubiere interesado al factor en alguna operación, la participación de éste en las ganancias será, salvo pacto en contrario, proporcionada al capital que aportare; y no aportando capital, será reputado socio industrial.

»ARTÍCULO 289.

»Las multas en que pueda incurrir el factor por contravenciones á las leyes fiscales ó reglamentos de administración pública en las gestiones de su factoría, se harán efectivas desde luego en los bienes que administre, sin perjuicio del derecho del principal contra el factor, por su culpabilidad en los hechos que dieron lugar á la multa.

»ARTÍCULO 290.

»Los poderes conferidos á un factor se estimarán subsistentes mientras no le fueren expresamente revocados, no obstante la muerte de su principal ó de la persona de quien en debida forma los hubiere recibido.

»ARTÍCULO 291.

»Los actos y contratos ejecutados por el factor serán válidos, respecto de su poderdante, siempre que sean anteriores al momento en que llegue á noticia de aquél por un medio legítimo la revocación de los poderes ó la enajenación del establecimiento.

»También serán válidos con relación á terceros, mientras no se haya cumplido, en cuanto á la revocación de los poderes, lo prescripto en el número 6.º del artículo 21.

»ARTÍCULO 296.

»Sin consentimiento de sus principales, ni los *factores* ni los mancebos de comercio podrán delegar en otros los encargos que recibieren de aquéllos; y en caso de hacerlo sin dicho consentimiento, responderán directamente de las gestiones de los sustitutos y de las obligaciones contraídas por éstos.

»ARTÍCULO 297.

»Los *factores* y mancebos de comercio serán responsables á sus principales de cualquier perjui-

cio que causen á sus intereses por haber procedido en el desempeño de sus funciones con malicia, negligencia ó infracción de las órdenes ó instrucciones que hubieren recibido.»

Tales son las disposiciones que comprende el Código de Comercio por lo que respecta á las relaciones jurídicas que unen al factor ó gerente con su principal ó con la empresa que le confirió el mandato mercantil; relaciones que pueden muy bien sintetizarse en una sola: la de que el factor ó gerente no puede negociar ni contratar *sino á nombre de su principal*, teniendo que expresar tal circunstancia en todos los documentos que suscriba cuando se refieran á negocios ó contratos propios del giro ó tráfico del establecimiento ó empresa que le hubiere dado sus poderes, y sin que puedan delegar en otros sus funciones á menos de consentirlo así sus principales.

Semejante relación puede dar motivo: ya á que se cumplan fielmente los términos del mandato; ya á que las operaciones recaigan sobre objetos de distinta naturaleza á los comprendidos en el tráfico ó giro del establecimiento; ya á que el factor ó gerente contrate en nombre propio, con autorización ó sin autorización de su principal; ya á que lo haga procediendo con malicia, negligencia ó infracción de las órdenes recibidas; ya, en fin, á que el principal interese al factor en alguna operación exigiéndole la aportación de capital ó solo su trabajo. Pero todas estas circunstancias no modifican en nada la relación jurídica que la ley determina, debiendo considerarse como derivaciones de aquélla, hijas de causas puramente

accidentales, aunque dependientes de la voluntad del mandante; pues de no ser así, entonces el mandatario, extralimitándose en sus funciones, incurre en las responsabilidades que prefijan los artículos que acabamos de transcribir.

Entiéndase que el Código se refiere en los citados artículos al *gerente* de una empresa ó establecimiento fabril ó industrial; y entiéndase también, porque muchos lo confunden, que no es lo mismo *director gerente* que *director* sin gerencia. El primero, como hemos consignado en otro lugar, tiene el carácter de factor, y en las Compañías de ferrocarriles depende su nombramiento, separación y atribuciones de lo que se acuerde en Junta general de accionistas; en tanto que el segundo, nombrado por el Consejo de Administración de las citadas Compañías, es el primero de los empleados de las mismas por razón de categorías; su Jefe superior, á cuyas órdenes todos deben prestar obediencia, pero sin que sus funciones salgan de la esfera puramente interior de la Compañía; á tal punto, que en las relaciones que pudiéramos llamar exteriores y en que se ventilan intereses ó derechos de aquélla, la representación social suele ostentarse con la firma de uno ó más Administradores, ó con la de éstos y el Director, según se haya consignado en los estatutos por que la Sociedad se rija.

Esto sentado, los Directores de las Compañías de ferrocarriles, cuando no tienen el carácter de *gerentes*, deben considerarse comprendidos entre las personas auxiliares del comerciante á tenor de lo preceptuado en el art. 292 del Código, ya trans-

crito y comentado en el capítulo anterior; y por lo tanto, las relaciones jurídicas que con las Compañías deben unir á estos elevados funcionarios, son las mismas que establece el Código civil para el resto del personal de aquéllas.

Y decimos solo del Código civil, porque aparte del art. 292 ya mencionado, que otorga á los comerciantes y Compañías la facultad de nombrar mandatarios singulares, no vemos en el Código de Comercio otros artículos que determinen de una manera precisa, como lo hace el Código civil, los derechos y deberes de tales mandatarios.

Y no se nos arguya diciendo que los arts. 299, 300, 301 y 302 del de Comercio se refieren á esta clase de mandatarios singulares; porque aun admitiéndolo así, habríamos de contestar que los artículos citados no se ocupan más que de las causas y modos de acabarse el mandato, alguna de las que, como la del aviso previo de un mes para dar por fenecido el empeño, es desconocida é impracticable en las Compañías de ferrocarriles.

Por consiguiente, nos encontramos con que estando consideradas las Compañías como comerciantes, hay que reconocerles la facultad de nombrar los mandatarios singulares á que se refiere el art. 292 del Código de Comercio; pero como éste es deficiente respecto á la necesaria determinación de derechos y deberes de aquéllos, se hace indispensable el acudir al Código civil donde afortunadamente se encuentran bien detallados.

De todo lo expuesto se deduce, que además del Gerente, con carácter y con los deberes asignados á un *factor*, las Compañías de ferrocarriles pueden

encomendar á otras personas el desempeño de algunas gestiones propias del tráfico de las mismas; pero consignándolo en sus reglamentos y quedando obligadas en las operaciones propias de cada mandatario.

Vea, pues, el empleado de ferrocarriles, cuál ha sido nuestro principal propósito al emprender este trabajo: si pasasen sin comentar y concordar las disposiciones que acabamos de transcribir, quizás sirviesen para interpretarse en el sentido de que siendo las Compañías las que quedan obligadas en las operaciones propias de cada mandatario, éste, ó sea el empleado, ninguna responsabilidad podría asumir por lo que atañe al cumplimiento del encargo recibido. Con obedecer ciegamente las órdenes que se le diesen estaba salvada su responsabilidad.

Pero no, el empleado de ferrocarriles debe discernir, debe diferenciar entre el alcance de la obediencia ciega y la obediencia debida. Ignorar el lugar donde se encuentra un tren por estar interrumpidas las comunicaciones, y dar la salida á otro en dirección contraria porque ha señalado el reloj la hora prefijada en los itinerarios formados por la Compañía, es obedecer ciegamente lo dispuesto en aquéllos; pero al mismo tiempo es incurrir en el delito de imprudencia temeraria. En semejantes casos (que ya han ocurrido por desgracia), ni el Jefe de estación debe dar la salida al tren, ni debe obedecerla el maquinista si se diera. Y lo que decimos en este caso lo hacemos extensivo á otros muchos de los que con frecuencia se presentan en la explotación de los caminos

de hierro, y en los cuales el empleado, obedeciendo las órdenes abusivas de otros de más categoría, ha sido causa de tristes accidentes ó de reclamaciones de las Autoridades y del público.

Lo ilegal y lo absurdo no debe jamás obedecerse; y el que lo obedezca incurre en igual responsabilidad que el que lo mandó.

Obediencia debida; esta es la base fundamental de las relaciones que han de existir entre el empleado de ferrocarriles y las Compañías que los nombran y los tienen á su servicio.

Cuando se falta á esta obediencia, cuando el empleado se extralimita en las funciones propias de su cargo, ya sea intencionalmente, ya por ignorancia ó descuido, las relaciones entre él y la Compañía se interrumpen *ipso facto*, y la responsabilidad directa, la responsabilidad personal del hecho ejecutado solo le es imputable al autor del mismo.

Por eso dice el Código de Comercio que las Compañías consignarán en sus reglamentos la gestión que encomienden á otras personas para el desarrollo de su tráfico; y con efecto, así lo hacen las de ferrocarriles, debiendo sus empleados someterse al exacto cumplimiento de lo dispuesto en los mismos.

En algunas Compañías de ferrocarriles, y entre ellas en la del Norte de España, cuando se hace el nombramiento de algún empleado se le exige que firme una declaración, obligándose á cumplir fielmente todos los reglamentos é instrucciones por que se rige la Compañía. Pero como esto pudiera no cumplirse á pesar del compromiso con-

traído, las Compañías se reservan el derecho de separar del servicio al empleado, ó de imponerle otros castigos, como el reprenderle, el multarle ó el apercibirle.

Hacemos constar estos detalles, á fin de que sepa el empleado de ferrocarriles que, por el hecho de serlo y de estar al servicio de una Compañía, ha celebrado con ella un contrato bilateral que produce derechos y obligaciones; y, por lo tanto, que si tiene el derecho indiscutible de recibir la remuneración de sus servicios, él está en el deber de prestarlos fiel y exactamente en la forma y medida que los reglamentos é instrucciones de la Compañía determinen, pudiendo ser compelido á su cumplimiento.

Como consecuencia de lo dicho, el empleado debe conocer, así los reglamentos é instrucciones mencionadas, como las órdenes de dirección, las circulares, consignas y demás disposiciones que sirven para aclarar, modificar ó adicionar dichos reglamentos. Es decir; lo que pudiéramos denominar legislación interior de las Compañías, que es tan varia como lo son éstas, y que es en la que se determinan al detalle la clase, número y alcance de las relaciones que deben existir entre ellas y sus empleados.

Aun más; deben tener en cuenta que esta legislación interior no es hija del capricho de las Compañías, sino que obedece á necesidades del servicio; que gira siempre alrededor de los preceptos ineludibles dictados por los Poderes públicos, y que lleva la sanción expresa de los mismos.

Por lo tanto, no se trata solo de cumplir una

obligación proveniente de un contrato, sino de un deber cuya ejecución se impone por ministerio de la ley, y de la cual depende la buena marcha del ferrocarril y la tranquilidad de sus empleados.

Pero ya hemos dicho antes que se impone la necesidad de acudir á la legislación civil para poder conocer los deberes y derechos de los mandatarios singulares de que nos venimos ocupando; y no podría ser de otra suerte en caso alguno, si se tiene en cuenta; primero, que el personal de la Compañía de ferrocarriles se clasifica en personal á jornal y de plantilla, y que las operaciones de uno y otro pueden revestir distintos caracteres según los trabajos ú operaciones que se les encomienden.

Por tal razón habremos de acudir al Código civil, que en lo referente á los empleados ú obreros á jornal dedica los arts. 1583 al 1587, y de los cuales se deduce que los servicios de esta clase de personal se pueden contratar por instrumento público ó privado y aun de palabra, sin tiempo fijo, por cierto tiempo, ó para una obra determinada. Y que la despedida de este personal da derecho á desposeerle de la herramienta y edificios que ocupare por razón de su cargo.

Excusado parece advertir que esta clase de personal viene obligada, como la de plantilla, á cumplir fielmente las operaciones ó trabajos que se le mande ejecutar, y á su vez las Compañías deben pagarle con exactitud el importe estipulado de dichas operaciones ó trabajos. Una y otra parte contratante tienen el derecho de exigirse el cumplimiento de sus recíprocos deberes, el cual

prescribe para el empleado ú obrero, por lo que respecta al cobro de los sueldos ó jornales deven-gados, á los tres años contados desde el día en que dejaron de prestar sus servicios, según lo precep-túa la regla 3.^a, art. 1967 del citado Código.

Nada más consigna la legislación civil por lo que respecta á esta clase de personal, teniendo en cuenta sin duda alguna que, como sus ser-vicios suelen ser mecánicos exclusivamente, no cabe entrar en muchos detalles; y así es, en efec-to, en cuanto se refiere al de las Compañías de ferrocarriles, en las cuales componen el personal á jornal:

1.º Los individuos admitidos temporalmente en las oficinas de los Servicios centrales y en las estaciones para hacer trabajos extraordinarios.

2.º Los individuos admitidos á prueba ó como auxiliares.

3.º Los obreros ó mozos que formen parte de una brigada y estén encargados de las maniobras de trenes y vagones, del cargue y descargue de mercancías, de la conservación ó limpieza de co-ches y vagones, los de los talleres, depósitos y al-macenes, los capataces, obreros, guardas y guar-desas de la vía (1).

En operaciones tan triviales, tan conocidas y limitadas, no es posible encontrar elementos bas-tantes para fundar una gran variedad de derechos y deberes.

Otra cosa sucede con el empleado de plantilla,

(1) Esta clasificación está tomada del art. 35 de la Instrucción general núm. 2 sobre el personal de los Servicios de la Compañía del Norte

cuando, como dice el art. 292 del Código de Comercio, le encomiendan las Compañías el desempeño constante, en su nombre y por su cuenta, de alguna ó algunas gestiones propias del tráfico á que se dediquen, consignándolo en sus reglamentos. Estos empleados son unos verdaderos mandatarios, y así los denomina el citado Código, agregándoles el calificativo de *singulares*.

Veamos lo que dice acerca de ellos la legislación civil, donde á nuestro juicio se encuentran perfectamente detallados los derechos y deberes que regulan este contrato.

Ateniéndonos á los preceptos de dicha legislación, ó sea á los contenidos en el «Título IX» del Código civil, y á lo consignado en los estatutos y reglamentos de las Compañías de ferrocarriles, podemos decir, que el contrato de mandato que nos ocupa se celebra entre los empleados y el Consejo de Administración de aquéllas, por medio de documento privado (credencial ó nombramiento), de una manera expresa, con pacto de retribuir los servicios determinados que preste el empleado ó mandatario.

Ahora bien; una vez celebrado el contrato y aceptado por el mandatario ó empleado, éste queda obligado á cumplir fiel y exactamente los términos de aquél, no pudiendo traspasar los límites del mismo, á menos que sea en ventaja del mandante ó Compañía.

La falta de cumplimiento de las obligaciones indicadas por parte del mandatario ó empleado, le hacen incurrir en la responsabilidad consiguiente á los daños y perjuicios que se le hubiesen irro-

gado por tal motivo al mandante ó Compañía.

Asimismo el mandatario se halla obligado á dar cuenta de sus operaciones al mandante, á abonar intereses por las cantidades que aplicó á usos propios, y es además responsable del dolo y de la culpa.

Por su parte el mandante ó Compañía debe cumplir todas las obligaciones que el mandatario haya contraído dentro de los límites del mandato, y debe indemnizarle de los daños y perjuicios que le haya causado el cumplimiento de aquél; esto aparte de la obligación de abonarle puntual y exactamente la retribución ó sueldo convenido al celebrarse el contrato.

Por último, tanto el mandante como el mandatario pueden revocar ó renunciar respectivamente el mandato; pero el segundo debe fundar la renuncia en justas causas, y continuar en su gestión hasta que el mandante pueda tomar las disposiciones necesarias para ocurrir á la falta de aquél.

Dicho se está, que estos deberes y derechos recíprocos no son los únicos que al empleado de ferrocarriles corresponden; son sí los esenciales é invariables por que se rige el contrato celebrado entre él y la Compañía á quien presta sus servicios; pero además existen otros derivados de los distintos reglamentos interiores por que aquéllas se rigen, y aun otros muchos procedentes de lo preceptuado en la legislación especial del ramo.

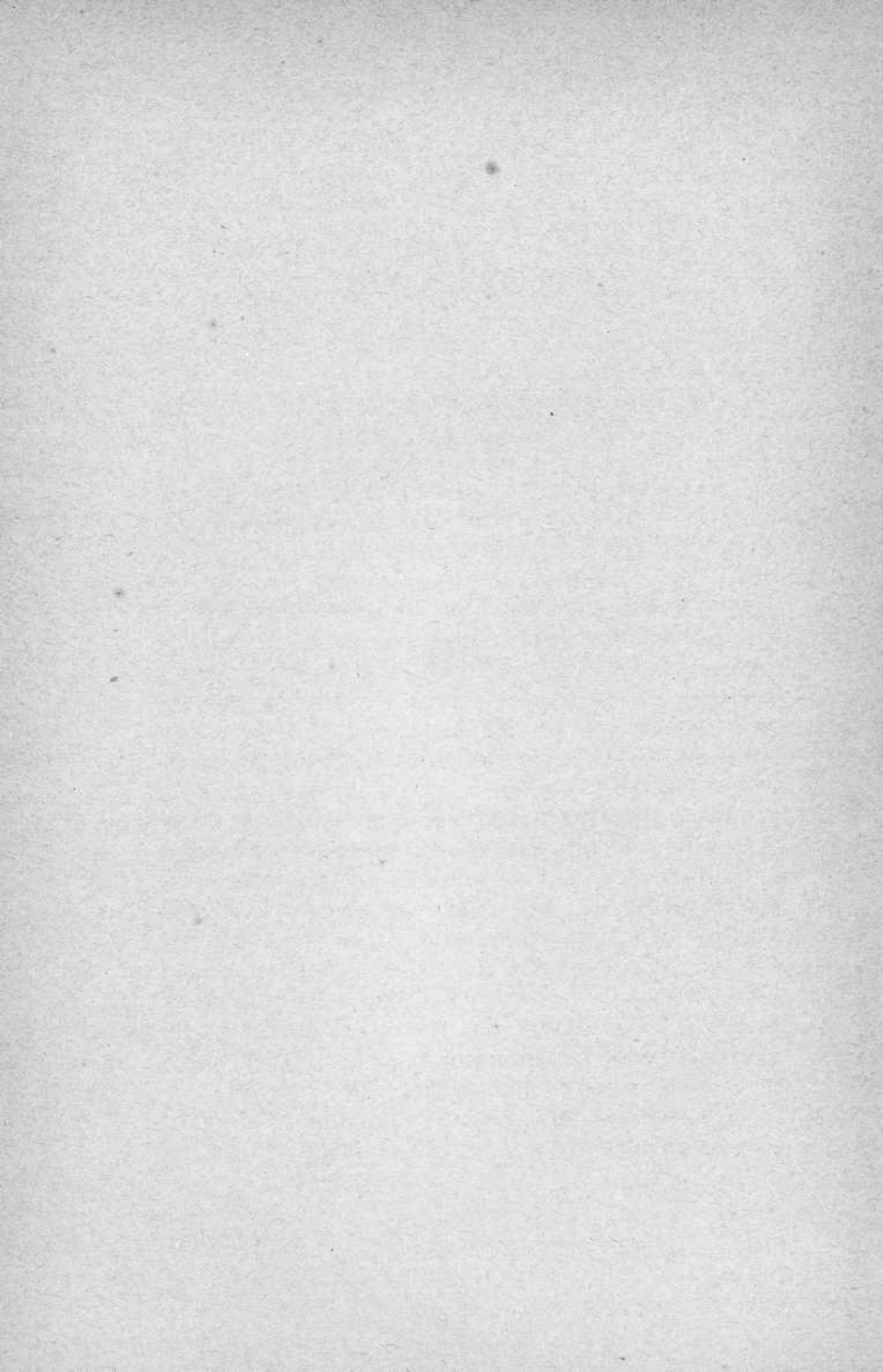
Pero basta con lo expuesto, que como hemos dicho es lo esencial, y además lo general, para que el empleado de ferrocarriles sepa cuáles son las obligaciones que le unen con las Compañías á

quienes presta sus servicios, y para que no entienda que se halla exento de responsabilidades; sino que unida á la de indemnización de daños y perjuicios causados con su gestión, están las consiguientes al dolo y á la culpa de que hace mención el Código civil.

A pesar de lo dicho, consideramos que el empleado de ferrocarriles necesita pocas ó ninguna excitación para sostener en su debido punto las relaciones de armonía que se ve precisado á sostener con las Compañías; pues, como en otro capítulo dejamos consignado, existe una relación tan íntima de simpatía y consideraciones mútuas entre empleados y Compañías, que convierten en letra muerta todo precepto legal. ¡He aquí la mejor apología que se puede hacer del empleado de ferrocarriles!

CAPÍTULO VIII.

Relaciones de los empleados de ferrocarriles
con las Autoridades.



CAPÍTULO VIII.

Relaciones de los empleados de ferrocarriles con las Autoridades.

La índole y alcance de las relaciones que deben existir entre el empleado de ferrocarriles y las Autoridades, así administrativas como judiciales ó militares, es punto al que debieran dedicar un detenido estudio tanto los unos como las otras, porque acontece con extraordinaria frecuencia, y siempre en perjuicio del público y de las Empresas, que los empleados acatan y cumplen órdenes abusivas de las citadas Autoridades, ó dejan de obedecer las dictadas con sujeción á legales atribuciones.

Es decir, que unas veces por defecto y otras por exceso, y siempre por ignorancia ó por indisculpable debilidad, el proceder del empleado resulta perjudicial, no siendo sus propios intereses los que menos padecen, en razón á que tanto las Compañías como las Autoridades le pueden exigir indistintamente la responsabilidad consiguiente al acto por él ejecutado, sin que le sea dable alegar en su defensa la ignorancia de la ley, á nadie aprovechable según las máximas de derecho.

No se nos oculta la dificultad que supone el estudio de una materia en la que juegan tan dife-

rente papel las varias jurisdicciones y atribuciones que representan las Autoridades mencionadas anteriormente; estudio que opone mayores obstáculos, habida consideración á las pocas disposiciones legales dictadas sobre la materia y á lo diseminadas que éstas se encuentran; pero esta circunstancia no disculpa ni debe ser causa bastante para que el empleado de ferrocarriles se cruce de brazos, como se dice vulgarmente, y dé motivo con su ignorancia á lamentables errores de las mismas Autoridades, que en alguna ocasión han sido y pueden ser origen de tristes acontecimientos y de trastornos graves en el servicio público.

Causa verdadero dolor el observar lo que sucede en materia tan importante y delicada, y hasta qué punto se ha enseñoreado la ignorancia en el ánimo de las Autoridades, llevadas, sin duda alguna, de los mejores deseos é inspiradas en el más laudable interés; pero contraviniendo sin atenuación alguna lo dispuesto en las leyes. Ocasiones ha habido en que un Juez ha prohibido el que se deje expedita la vía férrea después de un accidente; otros han interpuesto su autoridad alterando la hora de salida de los trenes; otros han decretado embargos en las mercancías ó en el material de las Compañías, notificándoselo ó requiriendo tan solo á los Jefes de estación; otros han dictado auto de prisión ó han mandado comparecer á su presencia á los empleados sin dar tiempo á su relevo y citándoles directamente; y, en fin, se han cometido y aun se cometen innumerables abusos de autoridad, aunque, como antes hemos consignado,

no deben atribuirse á la malicia, sino á la ignorancia.

¿Y qué decir de las demás Autoridades? Las gubernativas, imponiendo multas sin formación de expediente y sin oír á las Inspecciones del Gobierno; las militares, amenazando con el fusilamiento inmediato si no se cumplen sus órdenes (1); y para no cansar más, se ha llegado en este terreno hasta el punto de que un sereno de un pueblo, ejerciendo funciones de autoridad, ha mandado parar un tren en plena vía, prohibiendo la continuación de su marcha.

Estos hechos, que constituyen otros tantos abusos de autoridad, y de cuyo alcance no queremos ocuparnos por prestarse á muy duras consideraciones incompatibles con nuestro respeto por aquélla, han sido acatados sin protesta alguna por el personal de las Compañías de ferrocarriles, dando á entender con tal conducta una de tres cosas: que se hacían solidarios del abuso; que adolecían del defecto de ignorancia que debía concurrir en quien dictó el mandamiento ú orden abusiva; ó que eran hombres faltos del carácter necesario para formular una protesta, velando así por los intereses mancomunados del público, de las Compañías y del Estado, que todos tres participan conjuntamente de los beneficios que el ferrocarril reporta.

Por eso hemos comenzado diciendo que es esta una materia que merece y reclama un especial es-

(1) Esta amenaza era muy frecuente durante la última guerra civil, especialmente en las estaciones del Norte, cuando los empleados se negaban á poner un tren por falta de material ó porque no se llenaban los requisitos previos para hacer estos transportes.

tudio por parte de unos y de otras, así del empleado de ferrocarriles como de las Autoridades; y siquiera sea deficiente el que nosotros vamos á hacer en este capítulo, nos permitimos llamar sobre él la atención de todos, para que, con vista siquiera de las disposiciones legales referentes á la materia, y que hemos compilado, pueda después cada uno de por sí formar su composición de lugar para aplicar aquéllas en la práctica.

Para nosotros, las disposiciones aludidas (1), ya estudiadas aisladamente y una por una, ya concordadas con otras que no es del caso reproducir, fijan de una manera clara la línea de conducta que deben seguir las Autoridades y los empleados de ferrocarriles en las recíprocas relaciones que tienen que sostener por razón de sus respectivas misiones ó cargos.

Si se admitiera un orden de prelación entre las diferentes Autoridades que con el empleado de ferrocarriles se relacionan y por razón de la mayor frecuencia en estas relaciones, desde luego habria de darse la prioridad á la Inspección del Gobierno en sus ramos facultativo y administrativo, máxime si se considera que estas relaciones han sido siempre las más difíciles de puntualizar.

En un principio, cuando estaba en vigor el Reglamento orgánico de las Inspecciones de 8 de Mayo de 1862, los arts. 119 y 122 del mismo imponían á los funcionarios de aquéllas la obligación de guardar *la más esmerada atención á los dependientes de las Empresas, absteniéndose de dar por*

(1) Van insertas todas ellas al final de este capítulo como documentos anexos al mismo.

si órdenes á ninguno, limitándose á hacerles notar las faltas que observasen.

Sin embargo de tan claras y terminantes prescripciones, no debían ser muy cordiales las relaciones existentes entre los funcionarios de las Inspecciones y los agentes de las Compañías, cuando tuvo que dictarse una Real orden en 11 de Junio de 1863 (1) encaminada á que los Ingenieros Jefes de división y los Directores de las Compañías exigiesen á su respectivo personal la prudencia y esmero indispensables para evitar toda clase de conflictos.

Con posterioridad, el citado Reglamento orgánico fué derogado y sustituido por el de 6 de Julio de 1877, en el cual se suprimió el art. 122 de aquél referente á la prohibición de dar órdenes, quedando un verdadero vacío en punto á las relaciones que deben existir entre el personal de ambas entidades, merced al cual y en diversas ocasiones ha sucedido, que los funcionarios de las Inspecciones han considerado ilimitadas su jurisdicción y facultades, y los empleados de las Compañías se han creído exentos de obedecer las órdenes de aquéllos, produciéndose el consiguiente conflicto.

De parte de quién estuvo la razón es muy difícil determinarlo sin conocer los fundamentos en que se inspiraba la conducta de cada cual; pero desde luego puede asegurarse que la causa principal ha emanado siempre de la errónea creencia en que suelen estar algunos funcionarios de la Inspección del Gobierno, de que la supresión del ar-

(1) Véase el Anexo núm. I.

título 122 del Reglamento orgánico de 1862 les concedió implícitamente la facultad de dar por sí órdenes directas á los empleados de las Compañías.

Para destruir semejante creencia basta con leer el Reglamento para la Inspección administrativa de los ferrocarriles, aprobado por Real decreto de 6 de Julio de 1877, y el Reglamento para la inspección facultativa de los mismos, aprobado por Real decreto de 9 de Enero de 1861, así como la Instrucción por que se rigen los empleados de esta Inspección.

En dichos Reglamentos é Instrucción no se encuentra una disposición que conceda á los funcionarios á quienes se refieren la facultad de dar órdenes *directas* á los empleados de las Compañías. Pueden, sí; dirigirles advertencias, hacerles observaciones y hasta *reclamarles* el cumplimiento de los deberes á que vienen obligados con arreglo á las leyes; pero no pueden forzarles á dicho cumplimiento, ni pueden castigarlos, ni les es dable hacer otra cosa que extender una protesta en forma legal, dando cuenta inmediata del hecho á sus jefes, y á la Autoridad local si este fuese materia de delito ó falta.

Advertir, observar, reclamar, no es ordenar ó mandar; el que ordena ó manda puede compeler á que se cumpla lo ordenado ó mandado; no sucede lo mismo con el que advierte, observa ó reclama.

De otra parte, existe un fundamento legal incontrovertible en pro de nuestro criterio: el empleado de ferrocarriles no es más que un mandatario de la Compañía á quien presta sus servicios,

y como tal mandatario tiene que cumplir fielmente y bajo la exclusiva responsabilidad del mandante las órdenes que hubiese recibido; á tal punto, que no es al empleado al que debe mirarse, sino á la Compañía que le nombró y le encomendó el desempeño de cualquiera misión.

Además, no puede representar en caso alguno mayor fuerza de autoridad un funcionario de la Inspección del Gobierno que otro del poder judicial, y sabido es que éste no puede ordenar nada directamente al empleado de ferrocarriles, ni aun tratándose de tan sagrada misión como la de administrar justicia, excepción hecha de aquellos casos en que la urgencia, la excepcional gravedad del suceso ó el fundado temor de que quede impune un delito lo aconsejen, y siempre evitando el que quede abandonado el servicio. ¿Cómo, pues, conceder á un funcionario de policía lo que no le es permitido á un juez ó á un magistrado?

No: la delicada misión de las Inspecciones consiste en velar por el exacto cumplimiento del contrato de concesión celebrado entre el Gobierno y las Compañías, ya en su parte facultativa, ya en la administrativa; en vigilar por que se lleve á cabo el transporte á que aquéllas se obligan dentro de las condiciones establecidas al efecto entre ambas partes contratantes y con arreglo á las leyes aplicables á la materia; y por último, en intervenir como *auxiliares* de las Autoridades administrativas y judiciales en la instrucción de sumarios por accidentes y delitos; pero esta misión deben realizarla entendiéndose siempre con la representación legal de las Compañías, pues de

lo contrario se exponen á que todos los actos que ejecuten lleven aparejado el más completo vicio de nulidad.

De lo expuesto no deben deducir los empleados de ferrocarriles que les sea lícito, ni siquiera disculpable, el desoir las advertencias y observaciones que les hagan los funcionarios de la Inspección del Gobierno con motivo del servicio; en nuestra opinión esto no es ni conveniente, y creemos que el empleado debe llegar más allá en la senda del respeto y consideración que merecen aquellos funcionarios, consultándoles todas las dudas de inmediata resolución que surgen de continuo al aplicar los preceptos legales por que la explotación de los ferrocarriles se rige, á fin de que la medida que hayan de adoptar lleve las mayores garantías de acierto y de irresponsabilidad para las Compañías y para el mismo empleado.

Con esto, y con que los funcionarios de la Inspección no se olviden de que el art 50 de su Reglamento orgánico vigente les manda guardar *la más esmerada atención á los empleados de las Compañías*, creemos que sea lo bastante para que no se entibien las relaciones de buena armonía que para bien de todos existen al presente entre uno y otro personal.

Por su parte las Compañías, deseando conservar la armonía indicada, repetidas veces han hecho recomendaciones á su personal en tal sentido; y la del Norte tiene vigente una Orden de servicio por la que «se recomienda expresamente á los agentes »de la misma el que observen la mayor política en

»sus relaciones con los agentes de las Inspecciones del Gobierno, y que tengan con ellos, cualquiera que sea su categoría, las consideraciones que se deben siempre á los que representan á la Autoridad, con el fin de conservar las buenas relaciones que han existido siempre entre la Compañía y los agentes de la Intervención del Estado.»

A pesar de ser más trascendentales, no ofrece tanta dificultad el fijar las relaciones que deben existir entre las Autoridades judiciales y el empleado de ferrocarriles. Bien es verdad que acerca de estas relaciones existen preceptos legales claros y terminantes; pero, sin embargo, unas veces porque se ignoran, otras porque se olvidan, y alguna porque se interpretan torcidamente ó no se concuerdan en debida forma, es lo cierto que no dejan de acarrear conflictos y dificultades como las que hemos consignado en un principio.

Cuando comenzaron á explotarse los ferrocarriles sin legislación especial que á ellos se refiriese, era muy frecuente que los particulares que deseaban litigar con las Compañías citasen á éstas en la persona de los Jefes de estación, dándose el caso de que alguno de éstos se considerase en el deber de contestar á la demanda en nombre de la Compañía.

Este proceder, de todo punto ilegal, motivó serias y repetidas protestas de las Compañías y reiteradas órdenes á los Jefes de estación en el sentido de que compareciesen ante los jueces, en debida obediencia, para manifestar que, faltos del poder bastante para representar á la Compañía, no

podían hacer defensa alguna de la misma en la cuestión que motivó la demanda.

Sin duda en vista de estas manifestaciones se publicó el art. 170 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, que es hoy el 178 del vigente, en los que se consignó que: «Toda notificación á »las Empresas de ferrocarriles se verificará en los »mismos puntos donde tengan su domicilio, y sólo »se dará valor legal á las citaciones que se les »hagan en las personas de los Jefes de estación »cuando se hallen competentemente autorizados »para representarlas.»

A pesar de tan terminante disposición, aun se prescinde de ella en algunos casos, por lo cual conviene que los Jefes de estación tengan muy presente lo que las Compañías han recomendado.

También acontecía en un principio, y aun en la actualidad sucede, que las Autoridades judiciales citaban directamente á los empleados de ferrocarriles para que compareciesen á su presencia á fin de practicar ciertas diligencias ó de prestar declaración, sin tener para nada en cuenta el servicio público á que están dedicados y la posibilidad de que éste se interrumpa por la ausencia del empleado, ó, lo que es más grave, que esta ausencia sea causa de accidentes.

Comprendiéndolo así el Ministro de Gracia y Justicia, á excitación del de Fomento dictó una Real orden en 20 de Abril de 1863 (1) disponiendo que los jueces, á la vez que citen á los empleados de ferrocarriles encargados de la vigilancia de la

(1) Véase el documento anexo á este Capítulo señalado con el núm. II.

via, lo pongan en conocimiento de sus jefes inmediatos.

Pero la aplicación práctica de lo dispuesto en la Real orden citada no llegó á satisfacer ni los deseos de las Empresas de ferrocarriles ni las necesidades verdaderas del servicio, porque circunscrita su esfera de acción á los empleados encargados de la vigilancia de las vías férreas, no podía hacerse ni se hizo extensiva por parte de los jueces á otra clase de empleados tan indispensables para el movimiento de los trenes como los Jefes de estación, los maquinistas, fogoneros, conductores, guardafrenos, telegrafistas, factores, recaudadores y otros muchos cuyo abandono de servicio puede motivar accidentes en los trenes ó entorpecimiento en el servicio público, y es causa de responsabilidad criminal para el mismo empleado y administrativa y civil para las Empresas con arreglo á lo dispuesto en la legislación especial del ramo.

De otra parte, la Real orden de 1863 prescribía que se citase directamente al empleado sin perjuicio de ponerlo en conocimiento de sus jefes inmediatos; y como no hacía distinción de tiempo, los jueces cumplían con lo dispuesto haciendo la citación y dando el conocimiento en un mismo día, con lo cual hacían muy difícil y á veces imposibilitaban el necesario reemplazo del empleado, dando margen á que se produjese el abandono de destino que la Real orden había tratado de evitar.

Fundado en tan poderosos motivos, el Ministro de Fomento se dirigió nuevamente al de Gracia y Justicia en 23 de Agosto de 1872, con una orden

perfectamente razonada (1), que dió origen á la que dictó el último de los Ministerios citados en 18 de Abril de 1874 (1), haciendo extensiva la de 1863 á todos los empleados que hemos mencionado y á los demás que desempeñen funciones análogas, y previniendo, para procurar en todo caso la debida sustitución del empleado que hubiese de comparecer, que las citaciones se hiciesen siempre por conducto de los Directores de las respectivas Compañías.

Pero como todavía no quedasen resueltas en absoluto las dudas que sobre este particular les pudiesen ocurrir á los encargados de la administración de justicia, y como este es un punto que debía tener su lugar determinado en las leyes de enjuiciar, el legislador se lo concedió en la de lo criminal de 14 de Septiembre de 1882, cuyos artículos 422 y 423 (2) señalan los distintos procedimientos que deben seguir los jueces para hacer las citaciones de los empleados en la explotación de los caminos de hierro.

Después de quedar consignado el principio en la ley mencionada, ninguna disposición nueva se ha dictado que venga á modificarle ni aun aclararle, á pesar de que, dicho sea salvando los respetos debidos, hay todavía jueces que citan directamente á los empleados de ferrocarriles en el caso general á que se refiere el artículo 422 de la ley de Enjuiciamiento criminal.

Admitiendo, pues, este hecho, siquiera sea

(1) Véanse entre los documentos anexos á este Capítulo los señalados con los números III y IV.

(2) Véase el documento anexo á este Capítulo señalado con el núm. V.

sensible, y deduciendo por lo tanto la posibilidad de que se reproduzca, nos vemos precisados á llamar muy especialmente la atención del empleado acerca de tal particular, con el fin de que cuando sea citado directamente ante un tribunal conteste á la citación por medio de oficio redactado en forma respetuosa, manifestando la imposibilidad en que se halla de obedecer el mandamiento judicial por no conformarse éste con el procedimiento establecido en el art. 422 de la ley de Enjuiciamiento criminal.

Podría suceder, aunque no lo creemos tratándose de un juez letrado, que se desestimara la excusa justa del empleado y se procediera á citarle por segunda vez, conminándole, para el caso de no comparecer, con procesarle por el delito de desobediencia grave á la Autoridad conforme á lo que determina el art. 272, apartado 5.º de la ley de Enjuiciamiento civil, ó del de denegación de auxilio según el art. 175, apartado 5.º de la ley de Enjuiciamiento criminal; pero el empleado no debe arredrarse por semejantes conminaciones, y debe concretarse á dirigir nuevo oficio al juez ante quien deba presentarse, reproduciendo las manifestaciones hechas en el anterior.

El empleado en la explotación de ferrocarriles no debe abandonar nunca su puesto sin ser reemplazado, á tenor de lo que preceptúan el art. 22 de la ley de policía de ferrocarriles vigente y el 19 del reglamento dictado para su ejecución, que están concebidos en los siguientes términos:

Art. 22 de la ley: «Con las mismas penas (las del art. 581 del Código penal) serán castigados los maquinistas, conductores, guardafrenos, Jefes de

estación, telegrafistas y demás dependientes encargados del servicio y vigilancia de la vía que abandonen su puesto durante su servicio respectivo. Mas si resultase algún perjuicio á las personas ó las cosas, serán castigados con la pena de prisión correccional á prisión menor.»

Art. 19 del reglamento: «Para el más exacto cumplimiento de cuanto se previene en el artículo que antecede, habrá en todos los puntos en que se creyere necesario guardas de vía, guardaagujas y vigilantes de día y de noche en número suficiente á la seguridad de los trenes y buen éxito de la explotación.

»Mientras dure el servicio de estos empleados, no podrán jamás abandonar su puesto sin autorización expresa del Jefe de quien dependan y sin haber sido previamente reemplazados.»

Por lo tanto, al empleado se le presenta el dilema siguiente: si obedece la arbitraria orden de comparecencia que le dé directamente un juez y abandona su puesto sin ser reemplazado previamente, incurre en la responsabilidad á que se refiere el art. 22 de la ley de policía de ferrocarriles; y si no comparece, puede procesársele como reo de desobediencia ó de denegación de auxilio á la Autoridad.

Pero el empleado debe optar por evitar la primera de las responsabilidades enunciadas; pues en cuanto á la segunda, daría origen á un proceso tan arbitrario como la arbitraria orden de comparecencia en que tuvo su fundamento; y por consiguiente, la sentencia habría de ser absolutoria para el empleado.

Solo obligado por la fuerza debe abandonar su puesto el empleado de ferrocarriles; y si se apelase á tal extremo en el caso que nos viene ocupando, entonces debe hacer constar su más formal y respetuosa protesta por incumplimiento de lo preceptuado en el art. 422 de la ley de Enjuiciamiento criminal, declinando en absoluto su responsabilidad y la de la Compañía por las consecuencias que pudiesen sobrevenir.

Esto no obstante, si tuviere tiempo para ello debe poner el hecho en conocimiento de su jefe inmediato, por el medio más rápido y seguro, á fin de que se provea á su reemplazo; y en el caso de no ser posible esto, deberá adoptar todas las medidas y precauciones que su inteligencia y celo le sugieran con objeto de que el servicio no quede abandonado en absoluto, ó por lo menos que no sea causa de algún accidente en los trenes.

La imprudencia de unos debe contrarrestarse con la diligencia de otros, á fin de evitar la pérdida de los intereses de todos y la posibilidad de proporcionar á la sociedad un día de luto y de duelo inolvidable.

Hasta aquí cuanto á citaciones se refiere; pero no son éstas las únicas causas que motivan la relación del empleado de ferrocarriles con las Autoridades judiciales; lo expuesto que es este sistema de locomoción á producir accidentes en las personas ó en las cosas, por infinitas causas que no es del caso detallar, hacen que sean muy frecuentes las relaciones entre empleados y jueces con motivo de los sumarios criminales á que dichos accidentes dan origen; y es de advertir que

estas relaciones siempre revisten gran trascendencia, por lo mismo que se trata de depurar hechos en los que va envuelta la seguridad de las personas ó de las cosas.

En un principio hemos indicado, que algunas Autoridades judiciales, olvidándose de que el ferrocarril constituye un servicio público que en manera alguna debe interrumpirse, han prohibido el que se deje expedita la vía después de un accidente suspendiendo de esta suerte la circulación de trenes, ó se han permitido alterar las horas de marcha de éstos, ó han dado motivo á ambas cosas retrasando su presentación en el lugar del siniestro; y como esto ha acontecido á pesar de las terminantes disposiciones legales aplicables á estos casos, hubimos de achacar á la ignorancia de unos y de otros, así de los jueces que de tal suerte procedieron, como de los empleados que lo toleraron y dejaron pasar sin protesta, la causa de semejantes infracciones de la ley.

Por estas razones hemos considerado de utilidad suma el recordar ó dar á conocer las mencionadas disposiciones legales, á fin de que su olvido ó ignorancia sean de hoy en adelante menos excusables, y para evitar de esta suerte en lo posible el que vuelvan á reproducirse los lamentables hechos á que nos hemos referido.

En cuanto á la poca diligencia con que procedían los jueces en los casos de accidente en los ferrocarriles, personándose tarde en el lugar del siniestro para dar comienzo á las diligencias sumariales con grave perjuicio del público y de las Empresas, dió origen á que el Presidente del Po-

der ejecutivo de la República, después de oír á la sección de Estado y Gracia y Justicia del Consejo de Estado, dictara una Orden en 5 de Diciembre de 1874 (1) dirigida á los Presidentes de las Audiencias, para que éstos excitasen el celo de las Autoridades judiciales encargadas de instruir los sumarios en causas criminales, á fin de que cuando acaeciese algún accidente en los caminos de hierro se constituyesen en el lugar del mismo sin pérdida de tiempo á instruir el sumario, procurando la menor detención posible de los trenes.

Después de publicada tan terminante disposición se hizo inútil todo pretexto ó excusa que tendiera á justificar la morosidad de los jueces en el cumplimiento de su deber, con tanta mayor razón cuanto que en 7 de Septiembre de 1867, el Ministro de Fomento, atendiendo las fundadas manifestaciones hechas en 17 de Abril del mismo año por el de Gracia y Justicia, dictó una Real orden (2) facultando á los funcionarios judiciales para trasladarse al lugar donde hubiese acaecido un accidente utilizando los trenes de mercancías, á fin de que sufriese el menor retraso posible la acción de la justicia; pero con la prohibición de alterar en lo más mínimo la marcha que tuviese marcada en su itinerario el tren en que se hiciese el traslado ó viaje.

He aquí, pues, tres puntos que deben tener muy presentes los empleados de ferrocarriles para atemperar su conducta al relacionarse con las Autoridades judiciales en ocasión de accidentes en el

(1) Véase el documento anexo á este Capítulo señalado con el núm. VI.

(2) Véase el documento anexo á este Capítulo señalado con el núm. VII.

ferrocarril. 1.º Obligación de la Autoridad de acudir inmediatamente al lugar del suceso. 2.º Derecho á utilizar para tal efecto los trenes de mercancías. Y 3.º Prohibición de alterar la marcha fijada á estos trenes en los itinerarios.

Y llamamos la atención del empleado sobre estos tres puntos, porque aun definiendo derechos y deberes completamente distintos, en su esencia son iguales porque tienden á realizar un mismo fin: á que el servicio del ferrocarril no se interrumpa ó suspenda.

Sí; este fué el objeto que presidió á la publicación de la Real orden mencionada; objeto que no ha querido comprenderse ó reconocerse, y que con razones especiosas ha pretendido negarse en más de una ocasión, ya alterando los itinerarios de toda clase de trenes, ya prohibiendo que la vía quede expedita, como antes hemos indicado.

Afortunadamente dichas razones han sido combatidas y desautorizadas por el mismo legislador, velando de esta suerte por el interés general que entraña el público servicio que los ferrocarriles prestan.

Con efecto, por Real orden del Ministerio de Gracia y Justicia fecha 23 de Agosto de 1881 (1), se dispuso que las Autoridades judiciales se abstengan de exigir de los Jefes de estación, bajo ningún concepto, la alteración de las horas que para la salida de los trenes y máquinas de las estaciones se hallen marcadas en los cuadros de servicio respectivos.

(1) Véase el documento anexo á este Capítulo señalado con el núm. VIII.

Un año después, la ley de Enjuiciamiento criminal en su art. 354 dispuso lo siguiente: «Cuando
»la muerte sobreviniere por consecuencia de algún
»accidente ocurrido en las vías férreas, yendo un
»tren en marcha, únicamente se detendrá éste el
»tiempo preciso para separar el cadáver ó cadáveres de la vía, haciéndose constar previamente su
»situación y estado, bien por la Autoridad ó funcionario de policía judicial que inmediatamente
»se presente en el lugar del siniestro, bien por los
»que accidentalmente se hallen en el mismo tren,
»bien en defecto de estas personas por el empleado
»de mayor categoría á cuyo cargo vaya, debiendo
»ser preferidos para el caso los empleados ó agentes del Gobierno.

»Se dispondrá asimismo lo conveniente para
»que, sin perjuicio de seguir el tren su marcha,
»sea avisada la Autoridad que deba instruir las
»primeras diligencias y acordar el levantamiento
»de los cadáveres; y las personas antedichas recogerán en el acto con prontitud los datos y antecedentes precisos, que comunicarán á la mayor
»brevedad á la Autoridad competente para la instrucción de las primeras diligencias con el fin de
»que pueda esclarecerse el motivo del siniestro.»

Obsérvase, así en la Real orden que acabamos de citar, como en el artículo de la ley de Enjuiciamiento criminal transcrito, que el legislador se ha preocupado principalmente de que no se interrumpa ni se retrase la circulación de los trenes, llegando hasta el extremo de conceder atribuciones á los empleados de las Compañías para separar de la vía los cadáveres que la intercepten, á fin

de que el tren no detenga su marcha. Y si esto ha querido el legislador porque representa un bien general, el empleado debe poner especial empeño en que aquel deseo se cumpla, oponiendo su enérgica protesta en contra del proceder contrario de las Autoridades; pero cuidando de que tanto aquélla como su actitud sean respetuosas, á fin de no incurrir en el delito de desacato ó en el de desobediencia grave á la Autoridad.

Para concluir con la parte referente á las relaciones entre el empleado de ferrocarriles y las Autoridades judiciales, réstanos tan solo un punto que tratar: el de la imposibilidad en que se halla el empleado de facilitar dato alguno referente al ferrocarril, aunque así lo ordene la Autoridad judicial.

Ya lo hemos dicho anteriormente: el empleado de ferrocarriles no tiene facultad para representar á la Compañía á quien presta sus servicios; por lo tanto, no puede hacer otra cosa que circunscribirse á cumplir lo que la Compañía le ordene; y no habiéndole autorizado para facilitar datos á persona alguna extraña á la misma, aquél no puede arrogarse esta facultad.

Aparte de la razón expuesta, existe otra que no es menos fuerte ni menos legal, y la cual se deduce de lo preceptuado en el art. 605 de la ley de Enjuiciamiento civil en concordancia con el 47 del Código de Comercio vigente. Ambos artículos determinan que la exhibición de libros y documentos de los comerciantes se deberá hacer en el escritorio de éstos y á su presencia ó á la de la persona que comisionen para tal efecto.

Tratándose de Compañías mercantiles como las de ferrocarriles, la exhibición ó reconocimiento de sus libros ó documentos deberá hacerse á la presencia del representante legal de la misma ó de la persona á quien éste comisione para representarle.

Por consecuencia de lo expuesto, cuando se dirija alguna Autoridad judicial á un empleado de ferrocarriles ordenándole la exhibición de libros ó documentos, ó pidiéndole datos referentes á la explotación del ferrocarril, deberá contestar por medio de atento oficio manifestando la imposibilidad en que se halla de cumplir lo que se le ordena, por carecer de las facultades que serían necesarias para ello con arreglo á las leyes, y muy especialmente con sujeción á lo preceptuado en el art. 605 de la ley de Enjuiciamiento civil y en el 47 del Código de Comercio.

En cuanto á los mandamientos de embargo del material de las Compañías ó de las mercancías entregadas para su transporte nada decimos, por ser punto que hemos estudiado con la debida extensión en otro lugar (1). No obstante, haremos presente tan solo que en este caso concurren iguales circunstancias que en el anterior: el empleado de ferrocarriles carece de personalidad, y no es con él, sino con la representación legal de las Compañías con quien deben entenderse los jueces que decreten el embargo; y por lo que respecta al de mercancías, deben tenerse presentes además las prescripciones contenidas en la Real orden del Ministerio de Fomento fecha 27 de Julio de 1880 (1).

(1) Véase el Capítulo V del tomo I de esta Biblioteca, á donde remitimos á nuestros lectores.

Hemos expuesto nuestro criterio con respecto á la carencia de facultades de los empleados de ferrocarriles para facilitar datos á las Autoridades judiciales, y hemos dado nuestra opinión acerca de la conducta que deben seguir aquéllos cuando se les pidan directamente dichos datos; pero como pudieran ocurrirse dudas si en vez de la Autoridad judicial fuese la de Hacienda ó sus agentes los que reclamasen datos y exigiesen la exhibición de libros y documentos, nos vemos precisados á hacer alto para ocuparnos de esta fase especial del asunto.

Con fecha 12 de Febrero de 1867 dictó el Ministerio de Hacienda una Real orden (1) excitando el celo del de Fomento, para que obligase á las Empresas de ferrocarriles á facilitar á los agentes del fisco los datos y noticias necesarias á evitar que al amparo de aquellas vías se ejerzan fraudulentamente industrias sujetas al pago de contribución.

Sin duda consideró pertinente el Ministerio de Fomento lo que el de Hacienda expuso en su Real orden, por cuanto en 10 de Abril del mismo año le comunicaba aquél á éste la resolución tomada por S. M. la Reina (2), y por virtud de la cual se equiparaba á los agentes de la Hacienda pública con los de policía para los efectos de su libre entrada en las estaciones de los ferrocarriles, y se disponía que éstas facilitasen desde luego y sin inconveniente alguno á los mencionados agentes cuantos datos y noticias las reclamasen á los efectos indicados en la Real orden de Hacienda.

(1) Véase el documento anexo á este Capítulo señalado con el núm. IX.

(2) Véase el documento anexo á este Capítulo, señalado con el núm. X.

En vista de tan terminante disposición, no nos extrañaría que, tanto las Autoridades de Hacienda como el personal de ferrocarriles se considerasen autorizados respectivamente para pedir y facilitar datos sin previo conocimiento y orden de las Compañías; pero en nuestra opinión semejante atribución es puramente ilusoria.

No merece que se haga oposición al derecho que se confiere á los citados agentes para entrar en las estaciones, siquiera llame la atención el que después de resuelto así por Fomento se haya omitido tal detalle en el Reglamento de 8 de Septiembre de 1878; pero en cuanto á la facultad de pedir datos no sucede lo mismo, por ser punto de mayor trascendencia.

Nuestro criterio acerca de este particular es el mismo que hemos sustentado al ocuparnos de las Autoridades judiciales; tanto los datos como la exhibición de libros ó documentos deben pedírsele á la representación legal de las Compañías, á fin de que ésta presencie la exhibición ó facilite los datos con arreglo al derecho que le confieren los artículos 605 de la ley de Enjuiciamiento civil y 47 del Código de Comercio. No es admisible el criterio de negar á las Autoridades judiciales lo que se concede á los agentes de la Hacienda; y, de otra parte, no puede darse mayor fuerza de obligar á lo resuelto en una Real orden que á lo preceptuado en el art. 47 del Código de Comercio, máxime cuando este cuerpo de doctrina legal es de fecha muy posterior á la de la Real orden aludida.

Así debe comprenderlo el empleado de ferro-

carriles, para proceder con los agentes y las Autoridades de Hacienda de la misma forma que con las del orden judicial.

Y por lo que respecta á las Autoridades gubernativas, aparte de que deben serles extensivos los mismos principios que rigen para las demás, concurre en ellas una circunstancia especialísima por lo que atañe á la formación de expedientes é imposición de los castigos á que diesen motivo las faltas cometidas por los empleados ó concesionarios del ferrocarril: la de que sus resoluciones deben obedecer á propuesta ó informe de los Inspectores Jefes, hoy Ingenieros Jefes de las divisiones del Gobierno, según lo preceptuado en los arts. 18 y 20 del Reglamento para la inspección y vigilancia administrativa de los ferrocarriles de 6 de Julio de 1877, y después de haber oído á los concesionarios del ferrocarril y á la comisión permanente de la Diputación provincial respectiva.

De suerte que se trata de un procedimiento perfectamente determinado en las leyes, al cual deben someterse las Autoridades gubernativas para hacer uso de las atribuciones que las mismas leyes les confieren en asuntos de ferrocarriles.

Y concluimos la complicada y extensa materia tratada en este capítulo, llamando la atención del empleado hacia la Orden y Circular del Ministerio de la Guerra fechadas el 23 de Mayo de 1874 (1), recomendando á los jefes militares que guarden á los empleados de ferrocarriles las debidas consideraciones.

(1) Véase el documento anexo á este Capítulo señalado con el núm. XI.

Por su parte, el empleado debe corresponder, así con las Autoridades y jefes militares, como con las demás con quienes tenga que relacionarse, cumpliendo exactamente con sus deberes y guardándolas todos los respetos y consideraciones que se merecen. No se olvide jamás el empleado de que con su conducta puede comprometer su seguridad personal y la de los sagrados intereses que le han sido confiados.

DOCUMENTOS ANEXOS

AL

Capítulo VIII.—Relaciones de los empleados de ferrocarriles con las Autoridades.

- I.—Real orden de 11 de Junio de 1863, castigando á un empleado del Gobierno y otro de una Compañía por una cuestión habida entre ellos.
- II.—Real orden de 20 de Abril de 1863, sobre la manera de declarar en asuntos criminales los empleados de ferrocarriles.
- III.—Orden de 23 de Agosto de 1872, demostrando la necesidad de hacer extensivas las disposiciones de la Real orden anterior á ciertos empleados.
- IV.—Orden de 18 de Abril de 1874, haciendo extensivas las disposiciones de la Real orden de 1863 á ciertos empleados.
- V.—Artículos 422 y 423 de la ley de Enjuiciamiento criminal, sobre la forma en que se debe citar á los empleados de ferrocarriles.
- VI.—Orden de 5 de Diciembre de 1874, recomendando á las Autoridades judiciales la mayor actividad para acudir á los sitios en que ocurran delitos ó siniestros en la vía.
- VII.—Real orden de 7 de Septiembre de 1867, facultando á los funcionarios judiciales para viajar en los trenes de mercancías.
- VIII.—Real orden de 23 de Agosto de 1881, disponiendo que las Autoridades judiciales se abstengan de alterar, bajo ningún concepto, los itinerarios de los trenes.
- IX.—Real orden del Ministerio de Hacienda de 12 de Febrero de 1867, excitando el celo del de Fomento para que se faciliten á los agentes del fisco datos y medios para evitar el ejercicio fraudulento, en los ferrocarriles, de industrias sujetas á contribución.
- X.—Resolución del Ministerio de Fomento, fecha 10 de Abril de 1867, de acuerdo con la Real orden anterior.
- XI.—Orden de 23 de Mayo de 1874, disponiendo que los Jefes militares guarden las consideraciones debidas á los empleados de ferrocarriles.

I.

REAL ORDEN de 11 de Junio de 1863, *castigando cierta cuestión habida entre un empleado del Gobierno y otro de una Compañía.*

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Ferrocarriles.*—Ilmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del expediente gubernativo instruído á consecuencia de un escándalo promovido en la estación de..... por un empleado de la Inspección administrativa y otro de la Empresa, que sin tener en cuenta el respeto y decoro que se debe á una oficina pública, ni las prescripciones del art. 119 de la Real instrucción de 10 de Abril de 1862, llegaron á vías de hecho; y considerando: Primero, que no puede pasar sin un duro correctivo el mal proceder de ambos empleados, ya se le considere aisladamente, ya bajo el punto de vista de la influencia que la impunidad podría ejercer en las continuas y delicadas relaciones de los empleados de las Inspecciones con los de las Compañías. Segundo, que para exigir de las Empresas que inculquen en sus empleados hábitos de atención y de buena armonía con los de las Inspecciones, debe el Gobierno darles ejemplo de saludable rigor con las faltas de esta especie que cometan los suyos. Tercero, y por último, que la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, penetrada de estas mismas consideraciones, ha castigado á su dependiente con una multa, á la que el interesado ha preferido renunciar su destino, S. M. ha tenido á bien disponer: Primero, que el Comisario segundo D....., autor del desmán, sufra

la pena de privación de sueldo por un mes y sea trasladado á otra línea, con apercibimiento de separación del servicio si reincidiese en faltas de igual naturaleza. Segundo, que por esa Dirección se comunique esta resolución á los Ingenieros Jefes de las divisiones y á los Inspectores administrativos, para que recuerden á sus subordinados la grave responsabilidad en que incurriría todo empleado de las Inspecciones que olvidase las importantes consideraciones en que se funda el art. 119 de la Instrucción, y á las Compañías para que exijan de sus empleados igual prudencia é igual esmero para evitar toda clase de conflictos.—De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde á V. I. muchos años.—Madrid 11 de Junio de 1863.—*Moreno López*.—Sr. Director general de Obras públicas.

II.

REAL ORDEN de 20 de Abril de 1863, *dictando disposiciones sobre la manera de declarar en asuntos criminales los empleados de las Empresas de ferrocarriles.*

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.—He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del expediente instruido en este Ministerio con motivo de una comunicaci3n del de Fomento, en la que se inserta otra del Ingeniero Jefe de la divisi3n de los ferrocarriles de Sevilla, en solicitud de que se declare que cuando cualquier agente de las Compaas encargado de la vigilancia de la va tuviera que comparecer ante la Autoridad judicial para la prctica de diligencias 3 prestar declaraci3n, el Juez de primera instancia lo avise oportunamente al Director de las mismas. En su vista, y teniendo S. M. en consideraci3n la trascendencia y perentori3dad del servicio que prestan dichos empleados, y para que en ning3n caso qued3 desatendido, con peligro de un siniestro lamentable, se ha servido resolver, de acuerdo con lo consultado por la Sala de gobierno del Tribunal Supremo de Justicia, lo siguiente: 1.º Que lo dispuesto en la Real orden de 4 de Septiembre de 1860, relativa 3 los empleados de vigilancia, se haga extensiva 3 los casos en que los de las Compaas de los ferrocarriles encargados de la vigilancia de la va tengan que comparecer 3 la presencia judicial para prestar declaraci3n 3 evacuar otra diligencia en causa criminal. 2.º Que los Jueces de primera instancia, 3 la vez que citen directamente 3 los empleados referidos, conforme se previene en dicha

Real orden circular, lo pongan en conocimiento de sus Jefes inmediatos.—De Real orden lo digo á V. para los efectos consiguientes.—Dios guarde á V. muchos años.—Madrid 20 de Abril de 1863.—Sr.....

III.

ORDEN de 23 de Agosto de 1872, *demostrando la necesidad de hacer extensivo á varios empleados de ferrocarriles el procedimiento vigente para citar á los vigilantes á fin de que declaren ante los Tribunales de justicia.*

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Ferrocarriles.*—Excmo. Sr.: Vista la instancia presentada en 10 de Marzo del corriente año por la representación de la Compañía concesionaria de los ferrocarriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, en solicitud de que los llamamientos á la presencia judicial de los empleados en caminos de hierro se hagan por conducto de los Directores de las Empresas y se comprenda, en las prescripciones de la Real orden de 20 de Abril de 1863, á los Jefes de estación, maquinistas, fogoneros, conductores, guardafrenos, telegrafistas, factores, recaudadores y todos aquellos que, si abandonan su cometido, pueden motivar exposición en la marcha de un tren, ó entorpecimiento para el servicio público:

Considerando que la Real orden de 20 de Abril de 1863, aplicada según el criterio de cada Juzgado, no puede satisfacer las necesidades del que prestan los ferrocarriles, porque, si importante es el cargo de los guardas de la vía, no lo es menos el que desempeñan otros agentes de la explotación de los caminos de hierro, como lo prueba que la ley de 14 de Noviembre de 1855 ya señala penalidad para el caso de abandono en las horas de servicio:

Considerando que si bien la pronta y recta administra-

ción de justicia puede exigir que la citación se haga directamente y por los medios que las leyes tienen establecidos, el fin á que responde la disposición 2.^a de la mencionada Real orden no se obtiene si el aviso anticipado de la comparecencia del agente de la Compañía no se da al Jefe principal de la misma, que es el que, en la mayor parte de los casos y supuesta su organización, puede ordenar sea reemplazado oportunamente:

Considerando que es de todo punto evidente que los maquinistas, conductores, guardafrenos, fogoneros y telegrafistas desempeñan unos destinos que, si su asistencia no es asídua y exacta, ó los trenes no pueden emprender la marcha ó su seguridad peligra; que sin los Jefes de estación el servicio no puede organizarse; sin los factores y recaudadores se entorpece considerablemente, y esta irregularidad produce responsabilidad administrativa y civil contra la Empresa; y por último, que los encargados de la conservación de la vía son los que vigilan durante el día el sitio en que se ocupan é interin el guarda recorre otros extremos del camino, donde los hay además de los de noche;

S. M. el Rey (Q. D. G.), conformándose con lo propuesto por la Dirección general de Obras públicas, ha tenido á bien disponer se signifique á V. E. la conveniencia de que por el Ministerio de su digno cargo se prevenga que las prescripciones de la Real orden de 20 de Abril de 1863, no sólo comprenden á los guardas encargados de la vigilancia de la vía, sino á los de su conservación, á los maquinistas, conductores, guardafrenos, fogoneros, Jefes de estación, telegrafistas, factores, recaudadores y demás empleados en la explotación que ejercen destinos que afecten al servicio público, y que el aviso de que trata la regla 2.^a de dicha Real orden se dé, con la anticipación posible, al Director de la respectiva Compañía.

De orden de S. M. lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 23 de Agosto de 1872.—*José de Echegaray*.—Señor Ministro de Gracia y Justicia.

IV.

ORDEN de 18 de Abril de 1874, *haciendo extensiva á varios empleados de ferrocarriles la Real orden de 20 de Abril de 1863 que se limitaba á los vigilantes de la vía.*

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.—*Sección segunda.*—
EXCMO. SR.: En vista de que si acudieran los empleados de las Empresas de ferrocarriles á los llamamientos judiciales sin previa noticia de sus superiores y abandonasen con este objeto la custodia de la vía ó las necesidades del servicio, podrian ocurrir fácilmente sensibles siniestros ó por lo menos interrupciones perjudiciales en la marcha de los trenes, el Sr. Presidente del Poder ejecutivo de la República se ha servido disponer que se declaren comprendidos en las prescripciones de la Real orden de 20 de Abril de 1863 á los Jefes de estación, maquinistas, fogoneros, conductores, telegrafistas, factores, recaudadores y demás dependientes que desempeñan funciones análogas, y que cuando hayan de comparecer ante los Jueces y Tribunales se les cite siempre por conducto de los Directores de las respectivas Compañías.

Lo que de orden del mismo Sr. Presidente, comunicada por el Sr. Ministro de Gracia y Justicia, digo á V. E. para los efectos oportunos. Madrid, 18 de Abril de 1874.—Sr. Ministro de Fomento.

V.

LEY DE ENJUICIAMIENTO CRIMINAL de 14 de Septiembre de 1882.)

ART. 422. Si el testigo residiere fuera del partido ó término municipal del Juez que instruyese el sumario, éste se abstendrá de mandarle comparecer á su presencia, á no ser que lo considere absolutamente necesario para la comprobación del delito ó para el reconocimiento de la persona del delincuente, ordenándolo en este caso por auto motivado.

También deberá evitar la comparecencia de los empleados de vigilancia pública que tengan su residencia en punto distinto de la capital del Juzgado, de los *Jefes de estación, maquinistas, fogoneros, conductores, telegrafistas, factores, recaudadores, guardaagujas ó otros agentes que desempeñen funciones análogas, ó los cuales citará por conducto de sus jefes inmediatos*, cuando sea absolutamente indispensable su comparecencia.

ART. 423. En el caso de la regla general comprendida en el párrafo primero del artículo anterior, así como en el del segundo, cuando la urgencia de la declaración fuese tal que no permitiese la dilación consiguiente á la citación del testigo por conducto de sus jefes inmediatos, y el empleado de que se trate no pudiera abandonar el servicio que presta sin grave peligro ó extorsión para el público, el Juez instructor de la causa comisionará para recibir la declaración al que lo fuera del término municipal ó del partido en que se hallare el testigo.

VI.

ORDEN de 5 de Diciembre de 1874, *recomendando á las Autoridades judiciales la mayor actividad para acudir á los sitios en que ocurran delitos ó siniestros en la vía.*

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.—*Sección de Administración de justicia en lo criminal.*—Habiendo acudido á este Ministerio los Directores de varias Empresas de ferrocarriles exponiendo los grandes perjuicios que al servicio público y á los intereses de los particulares y del Gobierno mismo se irrogan cuando en las vías férreas ocurre algún siniestro ó se encuentra algún cadáver, por la tardanza con que se constituyen en el lugar del suceso las Autoridades encargadas de instruir las diligencias sumariales, y solicitando en su virtud que se autorice á los individuos de las Inspecciones del Gobierno para que, cuando ocurran accidentes de esta naturaleza, puedan practicar por sí las primeras diligencias y levantar en su caso el cadáver de la vía para que los trenes sigan su curso, sin tener que esperar á que se persone en el lugar la Autoridad judicial competente, el Presidente del Poder ejecutivo de la República, de conformidad con lo informado por la sección de Estado y Gracia y Justicia del Consejo de Estado, se ha servido disponer que V. I. excite el celo de las Autoridades judiciales á quienes por la ley corresponde instruir las primeras diligencias de los sumarios en causas criminales, á fin de que en los casos de ocurrir sobre las vías férreas ó por el movimiento de los trenes que por ellas circulan algún homicidio ú otro delito

grave, se constituyan inmediatamente que de ello tengan conocimiento en el lugar del siniestro á formar las primeras diligencias con toda prontitud, procurando la menor detención posible de los trenes, por los perjuicios que se irrogan al servicio público y de los particulares; en la inteligencia de que la morosidad en prestar dicho servicio podrá dar lugar á ser juzgados los morosos criminalmente por retardo culpable en la administración de justicia.

Lo que de orden del expresado Presidente, comunicada por el Excmo. Sr. Ministro de Gracia y Justicia, digo á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 5 de Diciembre de 1874.
—El Secretario general, *Victor Arnau*.—Sr. Presidente de la Audiencia de . . .

VII.

REAL ORDEN de 7 de Septiembre de 1867, *facultando á los funcionarios judiciales para viajar en los trenes de mercancías.*

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Ferrocarriles.*—EXCMO. SR.:
Visto lo manifestado por el Ministerio de Gracia y Justicia en Real orden de 17 de Abril último al cursar una solicitud del Juez de primera instancia de Miranda de Ebro, en que éste exponía ser conveniente á la eficaz acción de la justicia en ciertos casos, que se facultase á los funcionarios del orden judicial para utilizar los trenes de mercancías, con el fin de trasladarse inmediatamente á puntos en que accidentes ó sucesos más ó menos punibles reclamasen su presencia, y oído acerca de este particular el dictamen de la sección correspondiente de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, la Reina (Q. D. G.), de conformidad con su parecer, se ha servido disponer que se conceda la autorización necesaria, y se circule á las Compañías concesionarias de líneas en explotación para su cumplimiento, entendiéndose sujeta á las condiciones siguientes:

1.^a Que dichos funcionarios ocupen los furgones de los expresados trenes, satisfaciendo el importe del trayecto que recorran como si lo hiciesen en asiento de tercera clase en trenes de viajeros.

2.^a Que se sujeten á las irregularidades que tengan en su marcha tales trenes, no pudiendo apearse sino en los puntos de parada marcados en los itinerarios aprobados para su servicio.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento.—
Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 7 de Septiembre
de 1867.—*Orovio*.—Señor Director general de Obras pú-
blicas.

VIII.

REAL ORDEN de 23 de Agosto de 1881, *disponiendo que las Autoridades judiciales se abstengan de alterar, bajo ningún concepto, los itinerarios de los trenes.*

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.—Ilmo. Sr.: Consultando la superior razón de interés público que, en la previsión de posibles siniestros, aconseja la puntual observancia del orden establecido para el servicio de trenes en los ferrocarriles, S. M. el Rey (Q. D. G.) se ha dignado mandar que, de acuerdo con lo dispuesto por el art. 67 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878, las Autoridades judiciales se abstengan de exigir, bajo ningún concepto, de los Jefes de estación alteración alguna de las horas que para la salida de los trenes y máquinas de las estaciones se hallen marcadas en los cuadros de servicio respectivos.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde á V. I. muchos años.—Madrid 23 de Agosto de 1881.—*Albareda.*—Sr. Presidente de la Audiencia de.....

IX.

REAL ORDEN del Ministerio de Hacienda fecha 12 de Febrero de 1867, excitando el celo del de Fomento para que se faciliten á los agentes del fisco datos y medios para evitar el ejercicio fraudulento, en los ferrocarriles, de industrias sujetas á contribución.

MINISTERIO DE HACIENDA.—EXCMO. SR.: He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del expediente instruido en la Dirección de contribuciones con motivo de varias consultas producidas por algunas Administraciones de Hacienda, acerca de la necesidad que existe para que á los agentes de la Hacienda se permita la entrada á las estaciones de los ferrocarriles con el fin de conocer los dueños de las mercaderías que, sin hallarse provistos del certificado de inscripción en las matrículas del subsidio industrial y de comercio, trafican y recorren distintas líneas. En su virtud, y enterada S. M. de las razones expuestas en el particular, se ha servido mandar se excite el celo de V. E. con el fin de que se sirva acordar que las Empresas de ferrocarriles faciliten á los agentes de la Hacienda pública, en las estaciones en que se les reclamen, los datos y noticias necesarias para averiguar en las respectivas localidades las personas que habitualmente se dedican al tráfico de granos, legumbres, maderas y otros efectos de comercio, á fin de que no puedan eludir el pago de la contribución industrial.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 12 de Febrero de 1867.—*M. G. Barzanallana.*—Sr. Ministro de Fomento.

X.

Resolución del Ministerio de Fomento, fecha 10 de Abril de 1867, dictada á excitación del de Hacienda, estableciendo ciertas reglas para evitar que en las líneas férreas ó por su medio se ejerzan clandestinamente industrias sujetas al pago de la contribución.

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Ferrocarriles.—Explotación.*—
EXCMO. SR.: Vista la Real orden expedida con fecha 12 de Febrero último por el Ministerio de su digno cargo, encareciendo la necesidad de que se dicten por este de Fomento las oportunas disposiciones para que á los agentes de la Hacienda pública les faciliten las Empresas de ferrocarriles en las estaciones de sus diferentes líneas las noticias y datos necesarios que reclamen para averiguar las personas que en determinadas localidades se dedican al tráfico:

Considerando que las condiciones y demás circunstancias especiales que concurren en la explotación de los ferrocarriles, dificultan extraordinariamente la fiscalización necesaria que tiene por objeto impedir los medios de que algunas personas se valen para ejercer el comercio clandestinamente:

Considerando que aun cuando el art. 91 del Reglamento de 8 de Julio de 1859 (1), al establecer la prohibición de penetrar en el recinto de los ferrocarriles, no determina distintamente en ninguna de sus excepciones á los agentes de la Hacienda pública, conviene, sin embargo, atendida la

(1) Hoy es el art. 94 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878.

índole de su cometido, subsanar esta omisión, á fin de evitar en lo posible las defraudaciones que de otro modo pueden tener lugar, S. M. la Reina (Q. D. G.) ha tenido á bien declarar exceptuados á los agentes de la Hacienda pública de la prohibición que establece el art. 91 del Reglamento antes citado; equiparándolos, para los efectos de esta disposición, á los agentes de policía en cuanto á las condiciones y autorización expresa que determina. Al propio tiempo, y con el fin de que puedan conocerse los dueños de mercaderías que, sin hallarse provistos del certificado de inscripción en la matrícula del subsidio industrial y de comercio, trafican y recorren distintas líneas férreas, eludiendo el pago de la contribución correspondiente, es asimismo la voluntad de S. M. se haga entender á las Empresas de ferrocarriles que en cuantos casos exijan aquellos agentes los datos y noticias conducentes al indicado objeto, se los faciliten desde luego sin inconveniente alguno en las estaciones de las líneas que los reclamen, previa presentación del documento que para este acto les autorice.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 10 de Abril de 1867.—Excmo. Sr. Ministro de Hacienda.

XI.

ORDEN de 23 de Mayo de 1874, *disponiendo que los Jefes militares guarden á los empleados de ferrocarriles las consideraciones debidas, sin perjuicio de exigir de los mismos el cumplimiento de sus deberes.*

MINISTERIO DE LA GUERRA.—Excmo Sr.: En vista de los oficios dirigidos á este Ministerio por el Director de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante en 23 de Diciembre último y aclaratorio al mismo de 15 de Abril próximo pasado, produciendo queja de abuso de autoridad cometido por el Coronel del regimiento infantería de Africa contra empleados de su línea, el Presidente del Poder ejecutivo de la República ha tenido á bien disponer que por este Ministerio se dicten las reglas que se expresan en la adjunta circular.

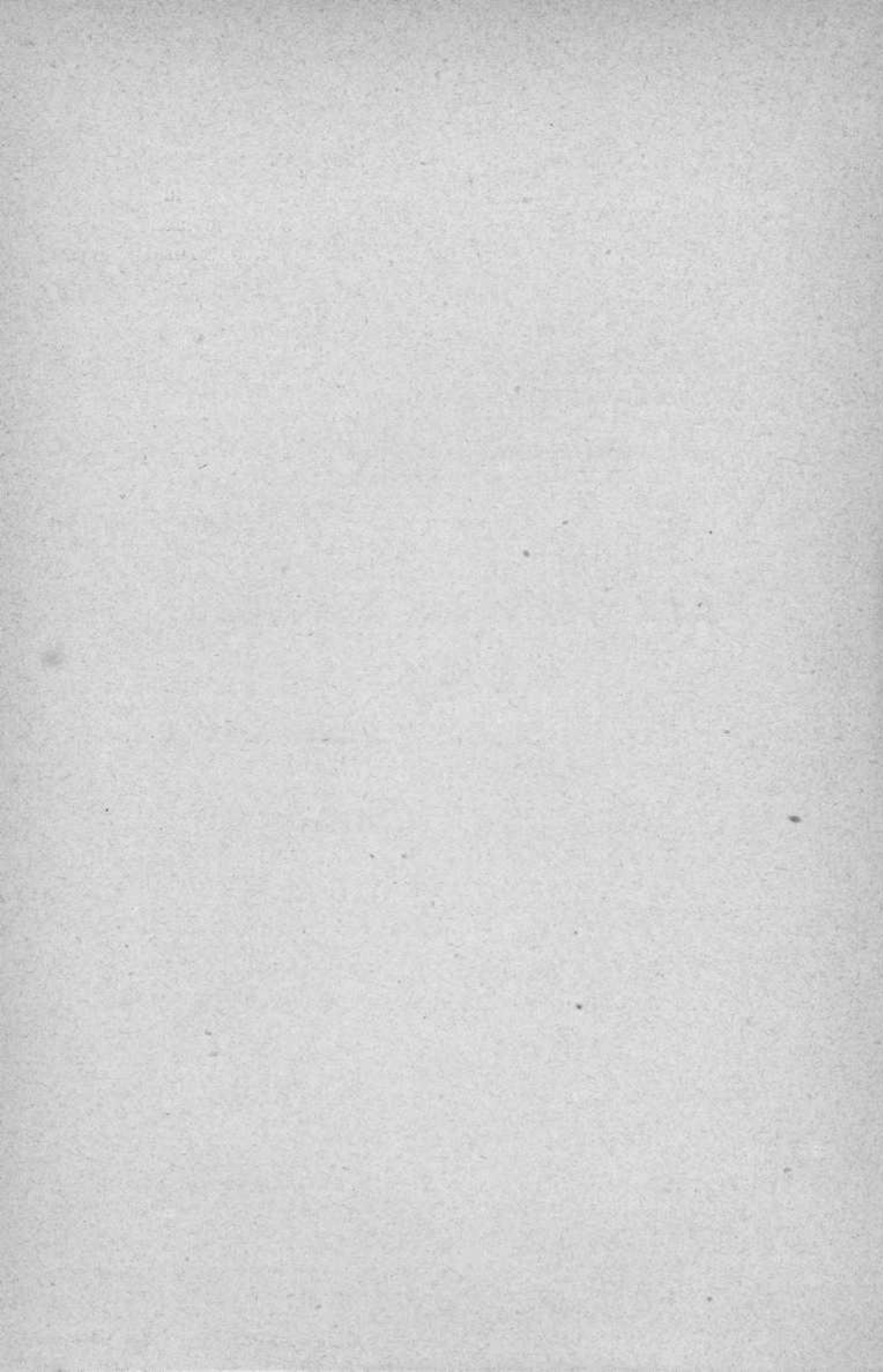
De su orden, comunicada por el Sr. Ministro de la Guerra, lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 23 de Mayo de 1874.—El Secretario general, *V. Bermudez.*—Sr. Ministro de Fomento.

Circular que se cita.

Ministerio de la Guerra.—Excmo. Sr.: En las actuales circunstancias, en que el movimiento de tropas es tan considerable, se hace preciso que en los mismos se guarden con exactitud las reglas convenientes para que este importante servicio se verifique con la mayor precisión y regularidad.

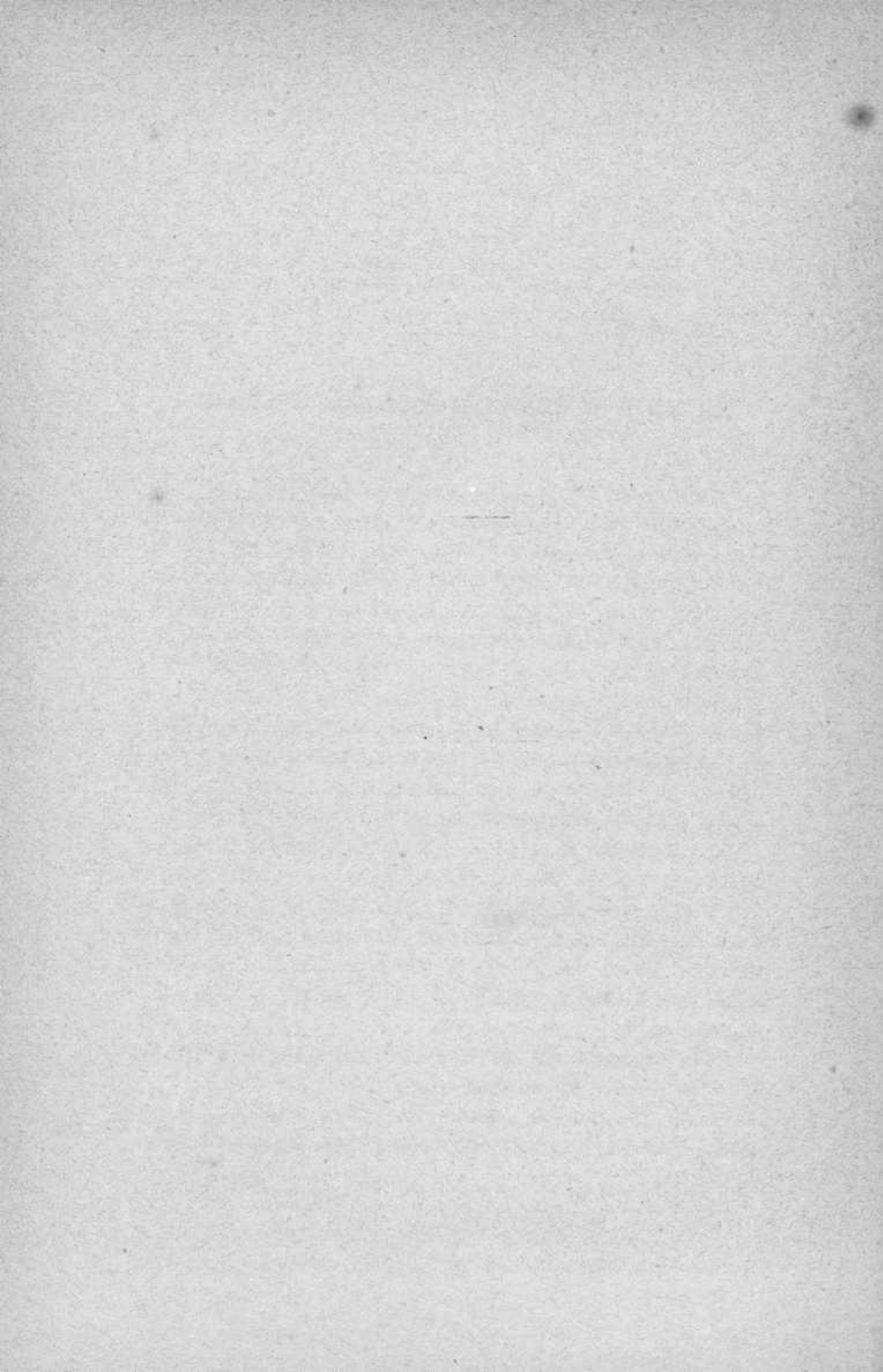
En su consecuencia, el Presidente del Poder ejecutivo de la República ha tenido á bien disponer que los Jefes de las fuerzas que marchen por las vías férreas procuren que sus tropas bajen de los coches solamente en las estaciones que estén señaladas, conserven el mayor orden al efectuarlo y que se guarden con los empleados de las líneas las debidas consideraciones, si bien exigiendo de los mismos, si hubiere lugar á ello, el más exacto cumplimiento de sus respectivos deberes en la forma prevenida.

De orden del expresado Sr. Presidente lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos indicados.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 23 de Mayo de 1874.—*Zavala*.
—Sr.....



CAPÍTULO IX.

Relaciones de los empleados de ferrocarriles
con el público.



CAPÍTULO IX.

Relaciones de los empleados de ferrocarriles con el público.

Pocos servicios, ó quizás ninguno, pueden compararse con el de ferrocarriles por lo que atañe á las relaciones tan directas, tan constantes y tan delicadas que se ve precisado á sostener el empleado encargado del mismo con el público en general. Por esta razón consideramos de importancia suma el dar á conocer agrupadas y ordenadas convenientemente todas aquellas disposiciones y reglas dictadas por los Poderes públicos y por las Compañías de ferrocarriles, que ya marcan atribuciones y deberes, ya imponen prohibiciones y responsabilidades para el empleado en su trato con el público.

El ferrocarril es un servicio eminentemente público, y, por lo tanto, sus empleados deben seguir ciertas reglas de conducta que tiendan á servir á dicho público sin salirse del círculo donde el bien general reside, siquiera se vean precisados en muchas ocasiones á combatir el bien particular de algunos.

No creemos difícil el cumplimiento de la misión expuesta si se considera que para realizarla es bastante con un poco de inteligencia y otro poco de buena voluntad, sostenidas ambas condi-

ciones por el precepto legal que da carácter de autoridad al empleado, á fin de que sus actos revisaran la fuerza de obligar necesaria en quien ha de relacionarse con numeroso y heterogéneo público, y con motivo de servicio tan expuesto á variados y peligrosos accidentes como lo es el de ferrocarriles.

Así lo ha comprendido y establecido el legislador en el art. 23 de la ley de policía de ferrocarriles vigente y en los 168 y 171 del reglamento para su ejecución.

Dice el primero de los artículos citados: «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.»

El 168 del reglamento dice: «Los causantes de los delitos ó faltas expresados en la ley de policía de ferrocarriles serán entregados al Tribunal competente, ya sea por los dependientes de las Inspecciones *y de las Empresas*, ó ya por cualquiera Autoridad, *prestándose mutuo auxilio para el cumplimiento de su deber.*»

Por último, el art. 171 del mismo reglamento dice: «Los guardavías y guardabarreras podrán usar las mismas armas y gozar de las mismas prerrogativas concedidas á los guardas del Gobierno.»

De los artículos transcritos se deduce, que los empleados de los caminos de hierro tienen el carácter de agentes de la Autoridad cuando están en el ejercicio de sus funciones; que pueden entregar á los Tribunales á los causantes de delito ó falta cometido en los ferrocarriles, y que para tal efecto

y para hacerse respetar y para defender su persona de las agresiones de que fuese objeto con motivo del desempeño de su cargo, á los guardavías y guardabarreras se les concede el uso de armas y las mismas prerrogativas concedidas á los guardas del Gobierno.

Teniendo, pues, en cuenta estas condiciones, el empleado de ferrocarriles debe hacerse cargo de que cuando se relaciona con el público con motivo del servicio, va revestido del carácter de autoridad á la cual se debe respeto y obediencia; pero debe tenerse presente lo que dejamos dicho en otro lugar (1): que no es general tal carácter ni en cuanto al empleado, ni en lo referente á sus funciones ó actos, según lo ha declarado el Tribunal Supremo de Justicia en sentencia dictada con fecha 9 de Abril de 1884 (1).

Es necesario que se diferencien las operaciones y servicios que entrañan interés público, de aquellas otras que son puramente mercantiles ó administrativas. La sentencia mencionada establece la necesaria diferencia, calificando de servicios públicos los relacionados con la conservación y policía de las vías férreas, con la tracción y movimiento de los trenes, y con las demás funciones análogas que tengan por objeto la seguridad de éstos.

De suerte, que deben considerarse revestidos del carácter de Autoridad en el desempeño de sus respectivos cargos, los Jefes de estación, telegrafistas, guardaagujas, maquinistas, fogoneros, con-

(1) Véase el Capítulo VI.

ductores, guarda-frenos, mozos de tren, vigilantes, guardavías, guardabarreras, capataces y obreros de la vía; pues todos ellos desempeñan funciones de las que depende la marcha y seguridad de los trenes y la conservación del ferrocarril.

No sucede lo mismo con los empleados en las oficinas, con los factores, expendedores de billetes, revisores ó interventores en ruta, inspectores y demás cargos puramente administrativos ó de orden interior de las Empresas. Por lo tanto, éstos no deben arrogarse jamás el carácter de autoridad, so pena de incurrir en el delito de usurpación de funciones definido y castigado por el art. 342 del Código penal.

Sin embargo, no se entienda que la diferencia tan esencial que los separa sirve para establecer entre ellos una gran línea divisoria de atribuciones. A los que tienen el carácter de autoridad les reconoce la legislación de ferrocarriles el derecho de detener al infractor ó delincuente para entregarle á los Tribunales de justicia, el de pedir el auxilio de las demás Autoridades, y el de formular las denuncias á que diesen motivo los delitos ó faltas cometidos contra la policía ó conservación de los ferrocarriles.

Estas atribuciones son también propias de los demás empleados por virtud de disposiciones de carácter general. El art. 490 de la ley de Enjuiciamiento criminal concede á todas las personas sin distinción el derecho de detener al que intentare cometer un delito en el momento de ir á cometerle, y al delincuente infraganti; y los artículos 259 y 264 de la misma ley imponen la obli-

gación general de formular denuncias cuando se presencié la perpetración de un delito, ó se tenga conocimiento por cualquier medio de haberse llevado á cabo; esto aparte del derecho que para ejercitar la acción penal por delito ó falta concede á todos los ciudadanos españoles el art. 101 de la mencionada ley de Enjuiciamiento criminal.

Una observación debemos hacer por lo que respecta á la facultad de detener al autor de una infracción de la ley, y que deben tener muy presente los empleados de ferrocarriles: según el art. 495 de la ley de Enjuiciamiento criminal, tantas veces citada, «no se podrá detener por simples faltas á no ser que el presunto reo no tuviese domicilio conocido ni diese fianza bastante á juicio de la Autoridad ó agente que intente detenerle.»

Por último; en cuanto al auxilio de las Autoridades es general el derecho á reclamarle, y especialmente en todos los empleados de ferrocarriles si han de poder cumplir su delicada misión; y á tal efecto la Dirección general de la Guardia civil tiene dadas instrucciones á los individuos de su instituto en el sentido siguiente: «Los Jefes de estación y *demás empleados* en los ferrocarriles »pueden reclamar el auxilio de la Guardia civil »para todos los casos que la necesiten, sin que por »esto puedan intervenir en la forma que han de »ejecutar el servicio los Guardias, ni en los casos »en que deban darlo, pues esto corresponde á la »parte militar y reglamentaria, y de ningún modo »á los empleados, ni otra persona ni autoridad que »las que puedan intervenir en el servicio de esta »institución. Los empleados en las vías férreas po-

»drán requerir el auxilio de los Guardias para todo
»lo que sea infracción de la ley, y además podrán
»hacerlo en las estaciones y en toda la vía en los
»casos siguientes: 1.º Cuando alguna persona suba
»en los coches sin billete y no obedezca las inti-
»maciones de los empleados. 2.º Cuando hallán-
»dose en marcha el tren los revisores encontrasen
»alguna persona que no llevando billetes dificulte
»su pago. 3.º Para obligar á que salgan en las
»estaciones por los andenes y puertas que estén
»señaladas por los empleados, sin permitirles sal-
»tar las empalizadas ó causarlas el menor daño,
»evitando salgan de los coches por el lado opuesto
»ó sobre la vía, como asimismo que no entren en
»ellas sin derecho que las autorice.»

Como se ve, la Dirección de la Guardia civil no se ha limitado tan solo á recomendar á los individuos de tan benemérito instituto el que presten su eficaz auxilio cuando sea reclamado por los empleados de las Empresas de ferrocarriles, sino que, con un interés y celo nunca bien ponderado, ha descendido al verdadero detalle, haciendo del Guardia civil un defensor especialísimo de la autoridad del empleado y de los intereses generales que el ferrocarril supone.

Ahora bien; conocido el alcance de las atribuciones de los empleados de ferrocarriles al relacionarse con el público, conviene puntualizar los casos en que deben ponerlas en práctica, ya utilizando el carácter de autoridad cuando le tengan, ya procediendo con la cualidad y derechos de ciudadano español; pero siempre circunscribiéndonos á los hechos relacionados con el ferrocarril y sus

dependencias, para lo cual consignaremos las prohibiciones establecidas por la ley de policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y por el reglamento de 8 de Septiembre de 1878 para su ejecución, en concordancia con el Código penal, las cuales constituyen los delitos y faltas especiales á que da origen la explotación de los caminos de hierro.

En primer término, se prohíben todos aquellos actos que puedan causar daño á la vía, el de poner objetos colgantes ó salientes que ofrezcan incomodidad ó peligro á las personas ó á la vía, y el establecer acopios de materiales, piedras, tierras, abonos, frutos ó cualquier otro objeto que perjudique al libre tránsito. (*Art. 1.º de la ley.*)

También está prohibida la entrada y el apacentamiento de ganados en toda la extensión del ferrocarril. (*Art. 2.º de la ley.*)

Asimismo es motivo de prohibición la construcción de fachadas que tengan aberturas y salidas sobre el camino en una zona de tres metros á uno y otro lado del mismo. (*Art. 3.º de la ley.*)

Tampoco se pueden construir edificios cubiertos con cañizo ú otras materias combustibles en una zona de veinte metros á uno y otro lado del ferrocarril. (*Art. 4.º de la ley.*)

Se prohíbe admitir en los carruajes de viajeros toda materia que pueda producir explosiones ó incendios. (*Art. 51 del reglamento.*)

También está prohibida la entrada en el recinto de los ferrocarriles á toda persona que no esté destinada á su servicio. (*Art. 94 del reglamento.*)

Y además, se prohíbe:

El viajar sin el correspondiente billete. (*Artículo 95 del reglamento.*)

El entrar y salir en los coches por otra portezuela que no sea la que se abre por los andenes.

El trasladarse de uno á otro coche ó avanzar el cuerpo fuera de su caja durante la marcha.

El entrar ó salir en los coches, á no ser en las estaciones y cuando el tren se halle completamente parado.

El subir á los coches puesto ya el tren en movimiento. (*Art. 98 del reglamento.*)

El admitir en ellos á personas en estado de embriaguez ó á la que lleve consigo armas de fuego cargadas ó paquetes que por su forma, volumen ó mal olor puedan molestar á los viajeros. (*Art. 99 del reglamento.*)

El faltar á la compostura con palabras ó acciones que ofendan á los viajeros ó que alteren el orden establecido, produciendo disturbios ó disgustos, ó fumando en el departamento destinado á los no fumadores. (*Art. 100 del reglamento.*)

Por último, está prohibido llevar perros en los carruajes de viajeros. (*Art. 102 del reglamento.*)

Tales son las prohibiciones establecidas por la legislación especial de ferrocarriles, y cuyo incumplimiento es materia de delito ó de falta, castigada por la misma legislación ó en su defecto por el Código penal; y en estos casos es cuando el empleado de ferrocarriles, ostentando su carácter de autoridad, debe exigir que se respete la prohibición legal, deteniendo al transgresor sino prestase la debida obediencia y poniéndole á disposición

de las Autoridades competentes, conforme á lo preceptuado en el art. 168 del citado reglamento.

Y por lo que respecta á las faltas, debe formular denuncia ante los Jueces municipales del término en que se hubiesen cometido, con sujeción á las prescripciones de los arts. 163, 164 y 165 del mencionado reglamento.

Así deben proceder los empleados en sus relaciones con el público cuando éste comete alguno de los delitos ó faltas á que hemos hecho referencia; pero como no se han de relacionar siempre por razón de tan sensibles causas, sino que lo regular es el que estas relaciones obedezcan al servicio ordinario del ferrocarril sin transgresión alguna por parte del público, que, dicho sea en honor suyo, en España se distingue por lo prudente y comedido, de aquí que nos veamos precisados á recomendar y recordar al empleado, no medidas de autoridad inútiles para esta clase de relaciones, sino de urbanidad y cortesía, que son las que más reclama de continuo el servicio del ferrocarril.

Las Compañías han puesto un especial cuidado en cuanto respecta á esta clase de relaciones, siendo dignas de conocerse las recomendaciones que para tal efecto les tiene dadas á sus empleados la Compañía del Norte.—Dicen así:

«Todos los empleados de las estaciones y de los trenes tienen la obligación, en sus relaciones con los viajeros y el público en general, de producirse con cortesía y buenos modales.

»Deben suministrar en pocas palabras, y siempre con amabilidad, todos los datos que el público les pida.

»Si un viajero hace algunas observaciones á un empleado, éste debe contestar á ellas con urbanidad y formas conciliadoras. En caso de que aquellas observaciones se le hiciesen en términos poco comedidos, el empleado tratará, observando la mayor política, de hacer comprender que él no hace más que cumplir con los reglamentos y las órdenes superiores, pero nunca descenderá al terreno de las discusiones personales y de la disputa. Es preciso que el empleado tenga siempre presente que en el ejercicio de sus funciones representa á la Compañía, y, por consiguiente, que no es á él personalmente á quien se dirigen las reconvencciones del público, sino á la Administración; no le es, pues, permitido demostrar una susceptibilidad que tal vez sería legítima en cualquiera otra ocasión.

»Toda infracción á las anteriores disposiciones será severamente castigada, pues el personal debe comprender que la cortesía y urbanidad con los viajeros y el público en general es una cualidad indispensable para todo empleado, y una condición esencial para pertenecer al servicio de la Compañía.»

Al igual de estas prevenciones, las Compañías tienen hechas otras muchas á sus empleados, descendiendo hasta los más pequeños detalles encaminados á evitar en lo posible el herir la susceptibilidad más delicada. Como muestra de ellos citaremos el de la fórmula adoptada para invitar á los viajeros á subir á los trenes. No hace muchos años nadie se ocupaba de este detalle; los empleados se limitaban á anunciar en alta voz el nombre

de las estaciones y el tiempo de parada del tren en cada una, con sujeción á lo preceptuado en el artículo 81 del reglamento tantas veces citado; en la actualidad, además de cumplir con aquella obligación, se invita á los viajeros á subir al tren con la fórmula de «*Señores viajeros, al tren.*»

Tampoco se han olvidado de esta clase de relaciones los Poderes públicos, como lo demuestra la Orden de 13 de Junio de 1864 dictada por la Dirección general de Obras públicas que vamos á transcribir en atención á su indudable importancia. Dice así:

«La intervención de ruta, ó sea la revisión de billetes en los compartimientos reservados para las señoras que quieren viajar solas, hecha durante la marcha de los trenes, es ocasión de sustos, especialmente de noche, y puede servir á veces de pretexto para faltar al respeto y consideraciones debidas á las personas que se encuentran en aquellos compartimientos. Con el fin, pues, de que no quede estéril ante semejantes inconvenientes el establecimiento de compartimientos reservados, cuando tan sencillo es remediarlos, esta Dirección ha acordado encargar á las Empresas, que den las órdenes más terminantes para que la intervención de ruta en los compartimientos reservados para las señoras no se haga nunca durante la marcha de los trenes, sino en el tiempo de parada en las estaciones.»

Algunas Compañías, y entre ellas la del Norte, han ordenado á sus empleados que cumplan fielmente lo dispuesto en la Orden transcrita, ampliando sus prevenciones con la de que la inter-

vención de billetes en estos reservados se haga precisamente durante la parada de los trenes en las estaciones y desde la ventanilla, ó sea, sin penetrar en los departamentos.

Con tales precauciones se hace muy difícil el que se repitan los hechos en que se funda la Orden de la Dirección de Obras públicas por lo referente á las señoras que viajan solas; y en lo que respecta á la generalidad del público, el Ministerio de Fomento, por Real orden de 29 de Julio del año actual, ha invitado á las Compañías de ferrocarriles para que adopten las disposiciones convenientes al efecto de suprimir la revisión de billetes en los trenes en marcha durante la noche.

Vean, pues, los empleados y el público, con qué especial interés procuran las Compañías el sostenimiento de las buenas relaciones que deben existir entre ellos.

Pero no dan término con lo dicho los cuidados que las Compañías se toman acerca de estas relaciones; sino que teniendo en cuenta el caso de un accidente en el ferrocarril, han llegado hasta dar instrucciones precisas á sus empleados para que acudan al socorro de los heridos que de aquél resulten, facilitándoles los primeros auxilios que su estado requiera hasta la llegada del médico. Y dicho se está, que no se trata de esos auxilios á que los sentimientos de humanidad nos obligan á todos, y que pueden ser hasta perjudiciales en algunos casos por la ignorancia del que los presta; sino que se trata de prescripciones facultativas, que constituyen para el empleado que ha de aplicarlas un ineludible deber, el cual tiene que

cumplir sin aumento ni restricción alguna, porque en tan críticos momentos, el más ó el menos dependiente de la voluntad del empleado profano en la ciencia de curar, puede ser causa de mayores males.

No hemos podido resistir al deseo de dar á conocer á nuestros lectores las prescripciones que para tales casos tiene dadas á su personal la Compañía del Norte, ya para que se vea hasta dónde llega la previsión y cuidado con que procede en sus relaciones con el público, ya porque dichas prescripciones deben ser conocidas de todos, por constituir una serie de conocimientos aplicables á los accidentes mas frecuentes y generales á que el hombre se halla expuesto en el transcurso de su vida, ya, en fin, porque son auxilios preventivos que no invaden, sino por el contrario que favorecen la acción posterior del médico. Las insertamos como documento anexo á este Capítulo.

Después de leídas dichas prescripciones y de conocidas las que dejamos consignadas, se comprende la importancia que entraña el sostenimiento de las buenas relaciones que deben existir entre los empleados de las Compañías de ferrocarriles y el público en general, como que de ellas depende en gran parte la regular explotación de un ferrocarril, y el que en vez de figurar como un sistema de locomoción acreedor á la censura de todos, sea un verdadero símbolo de prosperidad general que proporcione á las Compañías pingües rendimientos, á sus empleados emolumentos mayores á los actuales, y al público el desarrollo de su riqueza.

El disgusto y la falta de confianza que le ins-

pira al público el proceder poco correcto de aquellos empleados ó funcionarios con quienes se ve precisado á relacionarse de continuo, influyen poderosamente para fundar el descrédito de las Compañías; y de una manera lógica habrá de deducirse, que si el crédito es la verdadera fuente de riqueza y de vida, el descrédito no puede ser otra cosa que el fundamento de la ruina y de la muerte.

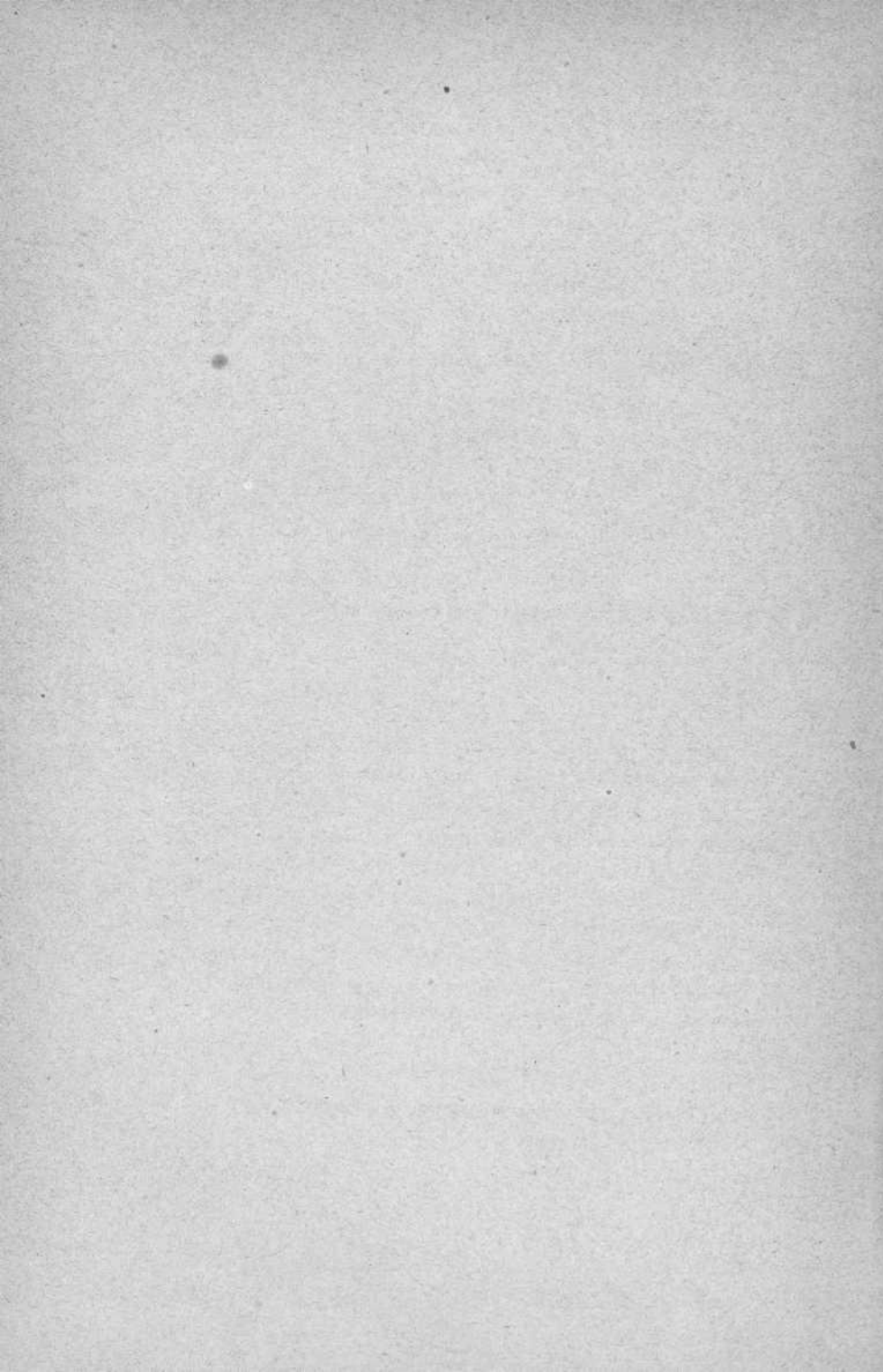
Piensen en esta gran verdad los empleados de ferrocarriles, y consideren que aparte de la satisfacción que causa el obrar bien por el bien mismo, y de lo halagüeño que es el verse respetado y considerado en sociedad, las primeras víctimas que sucumbirían con la ruina de las Compañías de ferrocarriles habrían de ser necesariamente sus empleados.

DOCUMENTOS ANEXOS

AL

Capítulo IX.—Relaciones de los empleados de ferrocarriles con el público.

I.—Primeros auxilios á los heridos mientras se espera la llegada del
médico.



I.

Primeros auxilios á los heridos mientras se espera la llegada del médico.

La primera precaución que hay que tomar con los heridos es la de colocarlos fuera de la vía férrea, en una posición en que puedan respirar con facilidad, al abrigo del frío, de la humedad y del sol ardiente; animarlos con palabras que les infundan valor, y administrarles con calma y serenidad los cuidados que su respectivo estado reclama.

I.—Desmayos.—Síncopes.—Asfixia.

Cuando un herido se ha desmayado ó está próximo á desmayarse, es necesario colocarle en un lugar fresco, aflojarle los vestidos, quitarle de la boca y narices la sangre, el barro ó cualquier otro obstáculo que impida la libre respiración, lavarle los labios, sienes y narices con agua fresca y vinagre, rociarle repetidas veces la cara con agua fresca, darle fricciones secas en las extremidades inferiores y con alcohol alcanforado en la región del corazón en caso necesario. Si la pérdida del conocimiento fuese producida por una hemorragia, es necesario contener inmediatamente el derrame de sangre por los medios indicados más adelante en el artículo «Hemorragia» y dar al herido alguna corta cantidad de vino ú otra cualquiera bebida corroborante.

II.—Heridas.

Las heridas recientes se limpian con agua fresca y una esponja ó un trapo hasta que la sangre haya desaparecido,

la tierra ó cualquiera otra materia que pueda ensuciar; se coloca la parte en que está el daño en una posición tal que la abertura de la herida sea lo menos ancha posible y se cubre con un cabezal doble y seco, ó mejor aun mojado en agua fresca, sostenido con una venda, principalmente cuando deba trasladarse al herido.

Si la herida es complicada, es decir, si contiene cuerpos extraños, como fragmentos de madera ó de hierro que hayan penetrado en la carne, se extraerán primero éstos, si fuese posible hacerlo sin esfuerzo; pues en otro caso es preferible dejarlos hasta que llegue el facultativo.

Si la herida es sencilla y de poca extensión y sus bordes están limpios, después de haberla lavado bien con agua se unen con los dedos y se sostienen en contacto aplicando una ó dos tiras de tafetán inglés ó esparadrapo de diaquilón; encima se pondrán unas hilas, un cabezal y una venda que no oprima demasiado.

III.—Hemorragia ó pérdida de sangre.

Cuando es poca la sangre que arroja una herida basta las más veces unir sus bordes y poner un poco de yesca, ejerciendo sobre ella una ligera presión. A falta de yesca se aplicarán hilas ó trapos quemados.

Pero cuando la sangre corre en gran abundancia y el herido palideciendo se ve amenazado de perecer, entonces no hay que perder un momento: se debe tratar de contener el derrame inmediatamente aplicando uno ó más dedos á la parte de donde sale la sangre, comprimiendo dicha parte, si posible fuese, entre el pulgar y los demás dedos. Si, como es posible, fuese ineficaz esta compresión, se aplicarán pellas de hilas empapadas en agua hemostática, y encima un cabezal, sostenido todo con un vendaje bien comprimido.

Si la herida estuviese en uno de los miembros, se pondrá inmediatamente una venda ó pañuelo un poco comprimido en la parte del tronco, y no se cesará de ejercer la opresión con los dedos hasta convencerse de que este último medio basta para impedir el derrame de sangre.

IV.—Espustos ó vómitos de sangre.

Cuando un herido escupa ó vomite sangre se le hará beber agua fresca y agua acidulada, una y otra en pequeñas cantidades.

V.—Dislocaciones.—Relajaciones.—Contusiones.

Las articulaciones dislocadas ó relajadas y las partes contusas se deben cubrir con cabezales en varios dobleces, mojados en agua fría, humedeciéndolos con frecuencia y según se advierta la evaporación del líquido.

VI.—Fracturas.

I.—FRACTURA DE UNO DE LOS MIEMBROS SUPERIORES.

Cuando se fracturen uno ó más huesos de los miembros superiores bastará sostener el miembro herido con un pañuelo ó corbata en cabestrillo, de modo que el centro del pañuelo ó corbata sostenga la parte delantera del brazo y la mano y las dos extremidades vayan á unirse detrás del cuello. De esta manera el herido puede esperar los auxilios ó ir á buscarlos á pie ó en coche. En último caso se tendrá cuidado de que el miembro esté inmóvil, aplicando para lograrlo una venda ó pañuelo transversalmente.

II.—FRACTURA DE UNO DE LOS MIEMBROS INFERIORES.

Cuando el herido deba esperar al médico en el sitio del accidente es necesario ponerle echado sobre la espalda con

la cabeza un poco elevada; después, recomendándole la inmovilidad posible, se le llevará poco á poco, con una mano sujetándole el pie y con la otra sosteniendo suavemente el punto fracturado.

Si hubiese que transportar al herido, después de acercar el miembro fracturado al sano, se cubrirán en toda su longitud con unas vendas ó pañuelos, de modo que los dos miembros no formen más que uno. Se obtendrá mejor este resultado si antes de poner las vendas ó pañuelos se colocan unas largas y sólidas bizmas, félulas, férulas ó tablillas. El herido podrá entonces ser trasladado sobre unas angarillas, ó por cualquier otro medio de conducción, teniendo sumo cuidado de que no haya movimientos fuertes ó violentos.

VII. — Fracturas complicadas con heridas, miembros aplastados ó separados del tronco.

Cuando un miembro ha sido aplastado ó desgarrado, y del todo ó casi completamente separado del resto del cuerpo, el accidente inmediato más temible es la hemorragia ó derrame de sangre, que es necesario tratar de contener inmediatamente. Para conseguirlo, el medio más eficaz y más fácil de aplicar es el conocido con el nombre de garrote ó tortor. Puede hacerse provisionalmente con una venda común dando dos vueltas al rededor del miembro herido, y por encima de la lesión, anudando los cabos. Debajo de éstos se coloca un trozo de cartón, suela ú otro cuerpo análogo, é introduciendo después un palo corto entre la venda se le da vueltas á modo de tornillo hasta que produzca la compresión necesaria, sujetando después los extremos del palo para que no se afloje.

VIII.—Quemaduras.

Todas las quemaduras, sean cuales fueren su intensidad y la materia inflamada que las ha producido, deben cubrirse con cabezales empapados de agua fría.

Y si se formasen flictenas ó vejigas, se tendrá cuidado de no picarlas ni cortar la piel.

IX.—Adición.

En caso de ser indispensable desnudar al herido que tenga una fractura, el medio mejor para molestarle lo menos posible es descoser las costuras del pantalón, chaqueta y camisa en la parte correspondiente al miembro fracturado.

No deben usarse los licores alcohólicos sino en los casos de síncope ó desmayos producidos por grandes hemorragias, en la cantidad que queda marcada en el artículo correspondiente.

Lo que no debe hacerse.

1.º Obrar con precipitación en los auxilios que se den á los heridos, ni demostrar con palabras ó ademanes la desagradable impresión que pueda producir su estado.

2.º Lavar las heridas con orines, agua salada ó cualquiera otra substancia líquida. Solo se hará uso del agua pura.

3.º Nunca deben separarse los pedazos de carne, aun cuando el pedículo que los sostenga sea en extremo delgado.

4.º En caso de fractura no se debe estirar el miembro fracturado, de modo que no se debe desnudar al herido sino cuando haya una verdadera necesidad.

5.º Cuando hay dislocación ó relajamiento, el herido no deberá andar ni se le tocará al miembro enfermo.

6.º En las hemorragias, el herido no debe estar en un sitio caliente ni se le deben administrar bebidas calientes.

7.º No se debe dar á los enfermos ninguna bebida alcohólica, como vino, cerveza, aguardiente ó licores. En todo caso bastará el agua fría pura ó ligeramente azucarada.

8.º Los heridos no deberán tomar alimento alguno sólido ni líquido antes de la llegada del médico.

NOTA. Estas instrucciones, dirigidas únicamente á personas completamente ajenas á la Medicina, son por esta misma razón incompletas, pero llenarán el objeto en la mayor parte de los casos en que haya que hacer uso de ellas. Los que las apliquen se abstendrán completamente de ir más lejos, á no estar perfectamente seguros de los medios que quieran emplear. En caso de duda más vale abstenerse.

ÍNDICE.

	<u>Páginas.</u>
CARTA DEDICATORIA.....	III
PRÓLOGO.....	VII
CAPÍTULO I.—Breve reseña histórica de la locomoción por medio del vapor.....	3
CAPÍTULO II.—Idea del ferrocarril.....	21
CAPÍTULO III.—Constitución y organización de las Compañías de ferrocarriles.....	35
CAPÍTULO IV.—Condiciones de los empleados de ferrocarriles.....	69
<i>Documentos anexos:</i>	
I. Enfermedades y deformidades que incapacitan para el ingreso en el servicio de la Compañía del Norte.....	97
II. Ceguera de los colores, por D. Mariano Gallardo y Romero.....	100
CAPÍTULO V.—Presente y porvenir de los empleados de ferrocarriles.....	131
<i>Documentos anexos:</i>	
I. Orden del Ministerio de Hacienda de 13 de Junio de 1870, sobre contribución industrial de los empleados de ferrocarriles.....	173
II. Resolución del Ministerio de Hacienda de 1.º de Agosto de 1871, encomendando á las Compañías de ferrocarriles el descuento á sus empleados de la contribución que les corresponda....	175
III. Reglamento de 31 de Diciembre de 1881, para la imposición y cobranza de la contribución industrial, en la parte que se refiere á los empleados de ferrocarriles.....	178

IV. Artículo 10 de la ley de Presupuestos de 29 de Junio de 1887.	180
CAPÍTULO VI.—Carácter jurídico del empleado de ferrocarriles.....	183
CAPÍTULO VII.—Relaciones de los empleados de ferrocarriles con las Compañías que los nombran.....	215
CAPÍTULO VIII.—Relaciones de los empleados de ferrocarriles con las Autoridades.	235

Documentos anexos:

I. Real orden de 11 de Junio de 1863, castigando á un empleado del Gobierno y otro de una Compañía por una cuestión habida entre ellos. ...	263
II. Real orden de 20 de Abril de 1863, sobre la manera de declarar en asuntos criminales los empleados de ferrocarriles.....	265
III. Orden de 23 de Agosto de 1872, demostrando la necesidad de hacer extensivas las disposiciones de la Real orden anterior á ciertos empleados.....	267
IV. Orden de 18 de Abril de 1874, haciendo extensivas las disposiciones de la Real orden de 20 de Abril de 1863, á ciertos empleados.....	270
V. Artículos 422 y 423 de la ley de Enjuiciamiento criminal, sobre la forma en que se debe citar á los empleados de ferrocarriles.....	271
VI. Orden de 5 de Diciembre de 1874, recomendando á las Autoridades judiciales la mayor actividad para acudir á los sitios en que ocurran delitos ó siniestros en la vía.....	272
VII. Real orden de 7 de Septiembre de 1867, facultando á los funcionarios judiciales para viajar en los trenes de mercancías.....	274
VIII. Real orden de 23 de Agosto de 1881, disponiendo que las Autoridades judiciales se abstengan de	

	alterar, bajo ningún concepto, los itinerarios de los trenes.....	276
IX.	Real orden del Ministerio de Hacienda de 12 de Febrero de 1867, excitando el celo del de Fomento para que se faciliten á los agentes del fisco datos y medios para evitar el ejercicio fraudulento en los ferrocarriles, de industrias sujetas á contribución.....	277
X.	Resolución del Ministerio de Fomento, fecha 10 de Abril de 1867, de acuerdo con la Real orden anterior.....	278
XI.	Orden de 23 de Mayo de 1874, disponiendo que los jefes militares guarden las consideraciones debidas á los empleados de ferrocarriles.....	280
CAPÍTULO IX.	—Relaciones de los empleados de ferrocarriles con el público.....	285
	<i>Documentos anejos:</i>	
I.	Primeros auxilios á los heridos mientras se espera la llegada del médico.....	301



8

BIUM VEC A JURD

FE SOCIAFR E

U NOMEI EUG

GNST TUDON

ORGANIZACAO

DE LA

CAMPAMBA S

RELA

1900 11

RECIO

S

PESETAS

882