

# EL BOLETIN

(THE GREAT SOUTHERN OF SPAIN RAILWAY MAGAZINE)

REVISTA MENSUAL

de los Empleados del Ferrocarril de Lorca a Baza y Águilas

AÑO V.

AGUILAS Mayo 1.921

NUM. 53



Reproducción de una fotografía  
tomada en ocasión de la inauguración de una Sección de línea.  
Esta interesante fotografía la debemos a la amabilidad  
de D. Carlos de Bertodano, el cual ha tenido a bien facilitárnosla.

# EL BOLETIN

(THE GREAT SOUTHERN OF SPAIN RAILWAY MAGAZINE)  
REVISTA MENSUAL  
de los Empleados del Ferrocarril de Lorca a Baza y Águilas.

AÑO V.—NÚM. 53 Precio 15 céntimos. Número atrasado 20 cénts. AGUILAS, MAYO 1921

*Director: Manuel Miras*

## COMENTARIOS

Seguramente, que nuestros lectores han de aguardar conocer nuestra opinión sobre el magno proyecto de ley del señor Cierva, presentado a las Cortes, y del cual damos publicidad en otro lugar del periódico. Pero aunque nuestro deseo era ocuparnos en el presente número de tan magno proyecto y dar nuestra modesta opinión sobre el mismo, su misma importancia nos lo veda por hoy, pero más adelante haremos un estudio detenido del ya referido proyecto.

Es admirable, desde luego, el estudio hecho por el señor Cierva del problema ferroviario, pero al ocuparnos más adelante del mismo, haremos algunas salvedades que ponen distancia entre el Sr. Cierva, y la opinión bien humilde de esta publicación.

Salvando las diferencias que nos separan del proyecto presentado por el señor Cierva, hemos de reconocer, que él es hijo de una formidable voluntad, pues

ta al servicio de tan noble causa; pues adviértese en él, por lo menos, el deseo de que la situación anómala de nuestros ferrocarriles termine, y que de una vez para siempre se acometa la gran empresa de reorganizar los transportes, bastante desordenados en muchas líneas, por lo anormal de las circunstancias.

Hemos de felicitar, desde luego, al Sr. Cierva y desear que su proyecto llegue al Congreso, y allí, después de implantar en él aquellas reformas que tiendan a su mejoramiento, respetando todos los intereses, sea aprobado, pues de otra forma solo será perder tiempo en un asunto cuyo aplazamiento es de funestas consecuencias para todos.

Gracias al anticipo del Gobierno, y del cual ya nos ocupamos en otro lugar del periódico, esta Compañía, ha podido conseguir dinero para la compra de calderas, tan necesarias en nuestras máquinas, y las cuales hubieran sido de todo punto imposible de conseguir, por las circunstancias tan excesivamente penosas por que atraviesa la explotación de este ferrocarril,

## DE LA VIDA RETROSPECTIVA

*Hablando con el ex-Jefe de tren Sr. Perez*

En una casita de aspecto muy humilde de la calle de Jovellanos, vive el que fué jefe de tren y compañero del ferrocarril D. Federico Perez, y allí encaminamos nuestros pasos, para adquirir de él algunos datos de su vida ferroviaria, que han de ser curiosos, y por tanto, de interés para nuestros lectores del ferrocarril.

Sentado a la puerta está el veterano ferroviario, cuando llegamos hasta él. Tras los saludos de rúbrica entramos en el objeto que motiva nuestra visita.

—Cuéntenos V. algo de su vida ferroviaria, dó aquellas horas de su largo servicio, en que las contrariedades o alegrías grabaran en su memoria recuerdos impercederos.

—Mi vida en este ferrocarril, como ya indicas, es larga: de 30 años de trabajo incesante, y que allá por el año 1890 dió comienzo.

Cuando finalizaba el año 1887 prestaba yo mis servicios en el ferrocarril de Villena, Alcoy y Yecla, y la construcción del que había de ser ferrocarril de Lorca a Baza y Águilas llamó mi atención, haciendo concebir ideas de mejoramiento por ser línea nueva y al parecer de porvenir. Y sin otro bagaje que la seguridad en mis propias fuerzas, dirigí mis pasos a este ferrocarril en pretensión de ingresar como empleado, y en efecto, el 12 de Mayo del ya citado año 1890 se me entregó el nombramiento de guarda-agujas en la estación de Lorca L. B., y con el haber mensual de 78 pesetas. Era entonces Director del ferrocarril Mr. Kennedy, y el primer Jefe inmediato, que bajo sus órde-

nes presté mis servicios fué el que a la sazón era Jefe Estación de Lorca, y ya difunto, don Joaquin Moya.

En aquel mi primer destino, apenas si llegué a prestar servicio pues de manera interina desempeñé el cargo de guarda-frenos, hasta el día 3 de Marzo del año 1893 que se medió la plantilla en aquel destino que venía ocupando dos años antes, y entonces, se me fijó el sueldo de 83 pesetas mensuales.

Los trenes, por aquellas fechas, solo corrían a lo largo del trayecto de Lorca a Águilas, que era lo que había construído y abierto a la explotación, pues las obras de construcción de Empalme a Baza estaban en sus arbores.

Transcurrían los años, y en la plenitud de mi vida ofrecía todas mis energías al ferrocarril, que le veía florecer poco a poco, abriendo muchas estaciones y multiplicándose el número de compañeros al par que la explotación exigía más empleados y trenes.

Erase por el mes de Enero del año 1899 cuando recibí la buena nueva del ascenso a Jefe de tren, que en carta del día 20 se me comunicó, y entonces se ascendió mi sueldo a pesetas 104 mensuales.

Ya, al frente de una brigada y con la persuasión de la responsabilidad de mi cargo, encaminé todas mis energías al fiel cumplimiento del deber, procurando en todos momentos defender los intereses de la Compañía por medio de mi inteligencia y entusiasmo, sin olvidar al propio tiempo el cariño y la fraternidad que debía a todos mis compañeros.

Y ya en el año 1912 alcancé el puesto más alto que en mi escalafón era permitido, o sea Jefe de tren de 1.ª, reci-

biendo como haber mensual la cantidad de 120 pesetas.

Poco antes de aquella fecha, aunque mi voluntad no flaqueó ni un momento, mi estado físico, deshecho por un grave percance, iba en descenso, menguando minaturalmente, y aun que el lugar o puesto que en la Compañía ocupaba, siempre fué desimponado, a mi entender, con suficiencia, costábame gran trabajo hacer ciertos servicios de penosa ejecución. Deseaba un poco reposo a mi constante trabajo, pero al propio tiempo advertía la necesidad de un sueldo para poder atender a mi diario vivir; por ello, la jubilación forzosa que en los últimos días del mes de Diciembre del año 1919 hubo de comunicárseme, causó en mi ánimo una gran tristeza, al propio tiempo que advertía a nó larga distancia se abrían para mí las puertas de la más espantable miseria...

Con lágrimas en los ojos nos refería el viejo ferroviario el fin de su vida al servicio del ferrocarril, y en verdad que sentimos pena, ya que el ambiente que rodeaba aquel hogar pobre y solo, era el comienzo de aquello que adivinara el antiguo compañero. Quisimos apartar la conversación del camino a que su relato la condujo, y le preguntamos:

—¿Qué rasgo más saliente vive en su memoria de aquellos días de empleado?

—Uno—nos dice—y por cierto, también de triste recordación.

Quisimos disuadirle de que nos lo relatará, pero él insistió y nos dijo:

—Quiero contarte este episodio de mi vida ferroviaria, porque desde aquella fecha parte el descenso en mis facultades, y ello enlaza mi vida plena de facultades con aquella otra que marcó la decadencia y que culminó de la separa-

ción del servicio activo en la Compañía.

Era por el año 1906, cuando un día del mes de Octubre, y como Jefe del tren 253, caminábamos con dirección a Baza. Una tormenta nos sorprendió en el camino, y como es natural, las estaciones se encontraban sin comunicación telegráfica. La marcha regular de nuestro tren nos permitía la salida legal de las estaciones sin necesidad del aviso telegráfico. Pero aquella inmunidad que creímos resguardaba la marcha de nuestro tren, quedó negada en el trayecto de Cantoria a Fines-Olula.

Desde el furgón de cabeza del 253 y en compañía del guarda frenos señor Ballesteros vigilaba su marcha, cuando ante mis ojos apareció la visión de una gran catástrofe: una máquina seguida de unos vagones con carga de mineral se precipitaba en dirección contraria a la nuestra, y ante la proximidad del peligro que por momentos se hacía más irremediable, me afiancé al freno, y unas veces apretándolo con todas mis fuerzas y las otras con el pito en la boca dando pitadas de alarma, quería evitar el cataclismo, pero todo era inútil, los trenes, como atraídos por una fuerza irresistible acortaban la distancia que les separaba, hasta que ya a muy pocos metros, el peligro, y por propio instinto de conservación, de un salto rodé por el terraplen quedando sin sentido mientras que el choque fatalmente se sucedió. Cuando recobré el sentido fui dándome cuenta de la magnitud de la catástrofe. Aparte del magullamiento general y heridas que tenía, sentía aún más pena, por aquellos otros compañeros y destrozos causados en el material. Ya recordarás lo sucedido poste-

riormente: muerte de compañeros, lesiones graves de otros y encarcelamiento del que la ley consideró culpable.

—Basta ya, amigo Federico; termine su relato que noto que el recuerdo de aquellos días de sufrimiento le apenan demasiado. Y en efecto, las lágrimas corrían de nuevo por las mejillas de nuestro interlocutor.

—Si—nos dijo—voy a terminar, pero antes quiero decirte que haga constar en esta conversación cual es mi situación, tan difícil y apurada, que con frecuencia pone en mi vida privaciones que quebrantan mi existencia.

Descuide, que se hará constar, y al propio tiempo, quisiéramos, que el relato de lo que le aconteció fuera medio para conseguir que esas 40 pesetas que en concepto de jubilación percibe mensualmente, fueran aumentadas lo suficiente para que aquellas indispensables necesidades que reclamen el diario vivir fueran atendidas.

Nos despedimos del querido compañero, y hoy trasladamos a las columnas de este nuestro periódico la impresión de nuestra visita.

### UN PREMIO

En este número publicamos un pequeño artículo sobre casos curiosos, o mejor dicho cómicos, de clasificación de objetos raros. Seguramente alguno de nuestros lectores se recordarán de incidentes de la misma y ofrecemos un premio de 10 pesetas para el caso más cómico que nos envíen. La decisión de esta Redacción será inapelable reservándonos el derecho de publicar el escrito que merezca el premio y cualesquiera otro de los que concurren.

### SERVICIO TELEGRÁFICO

Todos los telegramas de la Compañía son *urgentes*, y deben ser transmitidos y entregados con la mayor rapidez. Sin embargo, muchas veces no sucede así, y eso viene ocurriendo porque los Jefes de Estación y Telegrafistas no prestan la debida atención a tan importante servicio.

Pero hay algo más, a mi juicio, que influye también en que no marche este servicio como debiera. Los que por nuestro cargo tenemos constantemente ocasión de ver los telegramas que se cursan, podemos apreciar, que muchos de ellos, a pesar del gran retraso con que circulan (algunos llegarían antes por correo) son admitidos por los destinatarios sin la menor protesta, lo que prueba que el asunto que tratan no requiere este medio de comunicación.

Y, de aquí nace la idea que el personal encargado de este servicio tiene de los telegramas de la Comp.<sup>a</sup>, pues no los consideran casi nunca urgentes, todo lo contrario de lo que sucede con los del público, a los cuales da siempre preferencia aunque estén calificados como de madrugada o diferidos.

Además la acumulación de mucho servicio, coincidiendo varios telegramas en la misma hora, hace que se interrumpan unos a otros, pues todos quieren ser los primeros en transmitir los suyos, ya sea por teléfono o por telégrafo, interrumpiéndose con el pito en el primer caso o cortando algún correspondiente de la directa, cuando lo es por telégrafo, perdiéndose infinitamente más tiempo en discusiones inútiles que en recibir los despachos.

De los telegramas que en esta Esta-

ción se reciben creo que podrían suprimirse el 75 %, unos, porque la índole del asunto que les motiva permite hacerlo por carta o parte diario y otros, los más, por ser completamente innecesarios.

Así que por quien corresponda debería estudiarse este asunto, revisando el servicio telegráfico que de ordinario viene cursándose, para ver si es posible reducirlo, dejando solamente el que como tal deba considerarse, y estoy seguro que entonces comprendiendo el personal lo que al principio digo y repito, que todo telegrama es urgente, mejorará notablemente el servicio.

**Felix Belzunces**

Jefe Estación de Águilas

## ASUNTO DE AGUAS

### CARTA ABIERTA

Sr. Director El «Boletín».

Muy Sr. mío: He leído sus artículos solicitando ideas que tiendan a mejorar las condiciones de las aguas que sirven de alimentación a nuestras locomotoras. Al ser aludido en el pasado número, y ante sus repetidos deseos, gustoso me decido a dar la mía, a la vez que con ello correspondo a la entera consideración que por mi parte merecen sus referidos escritos.

Dos han sido los puntos principales, con que este ferrocarril ha tenido que luchar con sus aguas. Las incrustaciones y corrosiones en las calderas, son las que en mayor grado han causado enormes perjuicios en la vida de su explotación.

Bien pudiéramos llamar primera época, desde que empezó su tráfico hasta el 1911, fecha que se instaló la primera Destiladora y agua en Tijola. Fue este un tiempo, que las incrustaciones se

producían de tal forma, que obstruían las paredes y entrocables de tubos y virotillos.

Dichas causas motivadas esencialmente por la mala calidad de aquellas aguas, determinaron la instalación de la Destiladora y se dotó a Tijola de un agua de relativa potabilidad.

En poco tiempo, se redujeron a un mínimo las incrustaciones; pareció en principio que el problema quedaba resuelto por completo; pero desgraciadamente no fue así; el agua destilada, con su acción extremadamente ácida y corrosiva, atacó y proporcionó libres las superficies de los barriles, que expuestos a la acción de las demás aguas de la línea, contribuyeron también aunque en pequeña parte al daño producido.

Procedió entonces, a tratar con sosa el agua destilada para neutralizar su acidez y el de las demás aguas, y este procedimiento si bien ha hecho disminuir las corrosiones, parece no haberlas modificado en el punto deseado.

En estas condiciones, tratemos de exponer las causas principales que pueden contribuir a sostenerlas.

Varios son para mí, los elementos que las determinan. 1º: Las aguas de la línea al mezclarse en las calderas con la destilada, dan origen principal a los agentes destructores.

Para su explicación, tratemos por ejemplo el caso de una máquina que tome agua destilada solamente; siendo esta alcalina, todos convendremos que las corrosiones quedarían suprimidas. Sometamos seguidamente esta máquina, bajo un servicio normal que indistintamente tome agua destilada y agua de la línea, y seguro transcurrido un cierto tiempo, obtendremos manifiestas co-

rrosiones; resultando así por lo tanto comprobado, que las aguas de la línea fueron esencialmente quien produjo los efectos mencionados.

Si por el contrario tratamos la cuestión en otra forma, tomando la máquina solo agua de la línea otro cierto tiempo y después continua con agua destilada, obtendríamos parecidos aunque invertidos resultados, o sea, que el agua destilada sería en este caso la causante.

En resumen, el hecho indudable es, que el agua destilada tratada con sosa, al mezclarse con las domas de la línea, precipitan las sales que estas contienen en el interior de las calderas, envolviendo entre sí, gran parte de los ácidos y gases disueltos en las mismas, cuyos elementos, atacan principalmente las partes bajas de los barriles, sitio donde por su mayor densidad, se acumulan las sales y productos con ellas combinados; pues siempre se habrá observado, que las corrosiones disminuyen hacia las partes altas, a medida que la curva de los paños hacen más difícil la aglomeración y adherencia en los mismos.

De dicha combinación, otro efecto importante se deriva: las obulliciones producidas en las máquinas, en su origen principal, para mí la determina el exceso de sales que se precipitan a medida que estas hacen mayor número de días de servicio tomando ambas aguas.

Así pues entiendo, que para modificar dichos defectos bajo la base de usar agua destilada, precisaría someter a un tratamiento todas las aguas de la línea antes de ser introducidas en las calderas.

Ahora bien, resultando el agua destilada tan cara su producción, podría tratarse de depurar la del Km. 29 haciendo a la vez en todas las demas, pues si

solo esta es tratada, tendríamos las mismas consecuencias y quizá mayores obulliciones.

Para terminar, solo me resta exponer, que la mejor solución consistiría en aquella que fuese encaminada a tener en Águilas un agua de buen grado, que permitiese incluso usarse sin depuración alguna, pues aunque el problema resulte algo difícil, entiendo que la C.<sup>a</sup> debía dedicar su atención en buscarlas. Y por si ello puede interesar, creo que los sitios más apropiados por estos terrenos, se pueden encontrar en los distritos de «Tobar» o «Chuecos» en los cuales, y bajo previo reconocimiento, podrían hacerse algunos trabajos de alumbramiento que quizá fuesen de buen resultado.

Deseo con lo expuesto, haber correspondido a sus deseos pues aunque falto de la autoridad científica debida, he creído expresar, el concepto y estudio general que del asunto tengo hecho.

Quedando a su entera disposición atentamente e. s. m.

Gabriel G. Serrano

#### VAGONES PARA NENES

La «Railway Review» anuncia que desde hace algún tiempo circulan por las líneas férreas de los Estados Unidos unos «nurse y cars» exclusivamente destinados a los niños. Todos los costados del vagón están acolchonados, a fin de que los nenes no se achichonen al jugar. Una «nurse» pagada por la Compañía, cuida de esa gente menuda, apacigua sus quejidas y atiende liberalmente a los cuidados que a cada instante requiere la edad de los viajeros. Al llegar al punto de destino entrega el nene a sus padres o tutores que viajan en el mismo tren y en vagón ordinario, lo más tranquilamente del mundo.

## CLASIFICACIÓN POR ANALOGIA

Conocida es la dificultad de tasar alguna mercancía que no se encuentra incluida en la clasificación. Citan el caso de un empleado de un ferrocarril en la India, que por ausencia del Jefe de Estación y Factor fué requerido para dar un billete a una señora que por su estado de salud viajaba en el furgón en una especie de camilla. El buen hombre después de hojear largamente el libro de tarifas se decidió cobrar portes a la viajera como «cadaver». Como esto resultaba muy caro y por lo demás, horrorizaba a la pobre señora, el empleado propuso «tasarla» como «encargo», que tampoco fué aceptado, también por ser muy cara la tarifa. Luego, y después de mas estudio, llegaron a un acuerdo y la «expedición» fué cobrada segun la tarifa como «una cabeza» de *jganado!* En el relato que copiamos no dice nada de si la Intervención giró rectificación....

Este incidente nos recuerda el celebre caso, también cómico, del encargado que hacia las veces de factor en una estación cuando se presentó un remitente para facturar una tortuga, y claro está hubo la consabida duda de como tasarla, pues no hubo tal artículo en el libro. Pero el hombre se decidió pronto y decía «Los gatos son perros, y los conejos son porros, y también los pajaritos en jaulas son porros, pero las tortugas deben ser *insectos,*» y efectivamente así lo cobró.

Hubo también otro caso del empleado que fué llamado a facturar un cadaver, y como no pudo encontrar nada en la clasificación sobre esa clase de transporte, lo hizo pesar y cobró los portes con arreglo a la tarifa de *carne fresca!*....

## SERVICIO DE CONDUCTORES DIRECTOS

No tenía propósito de escribir sobre este servicio temiendo pudiera suponerse que me guiaba al hacerlo algún fin particular, pero ante la insistencia de que tienen el propósito de que las otras Compañías pongan personal y en caso contrario suprimirlo, me decido por si mi humilde opinión tuviese buena acogida y fuese llevada a la práctica toda vez que hija de la práctica es, pues el hecho de llevar tres meses en este servicio me da derecho a ello y lo hago con una noble y desinteresada imparcialidad.

Sabido es de todos, el retraso que en las transmisiones ocasionaba el transbordo, formalizar la transmisión, hacer descargas, repesar, exigir reservas y apreciar el estado de los bultos; pues hoy que se ha aumentado el triple de servicio no había que pensar en salir de los empalmes, pero no es esto lo más importante, sino el pensar que todas estas mercancías son recibidas en Alcantarilla y Granada estaciones en las que tiene el empleado más de una hora para reconocerlas y sobre todo, que dentro de las tres líneas solo es un individuo el que las maneja, que éste es el responsable de procedencia a destino y que ha de procurar la entrega de ella todo lo mejor posible. De este buen servicio solo se ha percatado el público, al que con frecuencia se le oye aplausos para el iniciador del mismo y para la honradéz de aquellos que lo efectúan.

También los empleados del Sur de España y Alcantarilla a Lorca reconocen su importancia, y tengo la seguridad que las reclamaciones habrán decrecido considerablemente o por lo me-



nos las tres Compañías comprometidas si lo habrán notado; pues yo puedo asegurar, que en los tres meses que llevo en este servicio no he dado una reserva que no la haya tenido tomada de antemano, es decir, que aseguraría no han pagado ni un céntimo por reclamación en los tres meses de Conductor Directo ninguna Compañía, cosa que les parecerá mentira a quien siempre ha oído decir que la preocupación de las Compañías ha sido siempre la cuestión reclamaciones.

Es según mi criterio indiscutible la continuación del servicio como también por personal de esta Compañía que sin menospreciar al de las otras es todo bueno, noble, honrado, trabajador y competente, pero de ellos debe sacarse empleados que conozcan los muchos puntos que hay que tratar, al objeto de que a las Compañías les eviten muchas pero muchas miles de pesetas por reclamaciones, y sobre todo, que el público tenga la tranquilidad que confía sus intereses a quien se ha de desvolar por ellos.

Y dejando los tres factores importantes, que son Compañía, Público y Servicio, cómo dejar en olvido a aquellos que no se preocupan durante el día más que de su servicio y en el constante batallar con todos los empleados para que no pueda haber una deficiencia en su cometido! cómo no rogar desde estas columnas a los dignísimos Directores de ambas Compañías, para que los empleados que hacen este servicio sean igualados a los de otras Compañías, Andaluces por ejemplo, que ganan mayor sueldo cuando no tienen que confeccionar ni estados de transmisión, ni mover tantas toneladas como estos sin auxilio de nadie; pues si bien está ordenado lo

sea por el mozo de tren, no hay medio de conseguirlo por tener este que atender a otros servicios precisos.

Antes de terminar, no quiero dejar de felicitar al iniciador de este práctico servicio, como también por el hecho de exigir fuese personal de nuestra Compañía, pero entiendo no debiera dudarse en retribuirlo un poquito más, y al propio tiempo nombrar personal verdaderamente competente y fijo con residencia, como es natural, en Granada.

Fulgencio Parra

Guadix a Baza 10-5-921.

### CARTAS DE UN EX-JEFE DE ESTACIÓN A SU HIJO

Mi querido hijo: En mi anterior te decía que era preciso ser honrado para desempeñar un cargo en la Compañía, pero ahora te diré algo más hay que procurar alcanzar los conocimientos necesarios para el buen desempeño a que te obliga ese mismo cargo. Esto es lo que se podría llamar el tener cultura profesional. No perderé mucho espacio en definir los grandes males que acarrea la ignorancia, ten presente que siempre resulta ser un manantial fecundo de errores. Los ignorantes, por regla general, cometen sus faltas, pero sin saberlo muchas veces, lo que no les eximo de amonestaciones y castigos; lucha, pues, por aprender a fia de que no experimentes tales consecuencias.

Quizás te se ocurra preguntarme que como vas a adquirir esos conocimientos de que te hablo, Si así es, te diré que por medio del estudio y siendo constante todo se alcanza y que siendo estudioso pronto lograras esa suma de conocimientos.

Para que te vayas orientando te indicaré que existen varios tratados que, como el Consultor Ferroviario, Manual Legislativo de Ferrocarriles, Diccionario de Ferrocarriles, etc. compendian en sus páginas leyes, reglamentos y cuantas disposiciones son necesarias conocer en los transportes por los caminos de hierro. En la «Compilación Ciol» también podrás hacer con suma facilidad el estudio de las tarifas en general, consiguiendo así ser consciente en el cumplimiento de tus obligaciones tanto para el público que se sirve del ferrocarril, como para la Compañía de quien dependes.

Yo recuerdo que en algunas ocasiones vi obras de novelas en los cajones de los gabinetes telegráficos o de factorías, y que servían para matar unas cuantas horas aquellos empleados que tan faltos se hallaban de esa cultura que te vengo hablando, y no es con esta decirte que debes prescindir de tus lecturas a aquellas novelas que tiendan a elevar y purificar la inteligencia y sentimientos del lector, dentro de los límites que marcan la moral y las buenas costumbres, sino que consideres siempre de mayor utilidad el dedicar algunas horas al estudio de las materias propias de tu profesión.

En cuanto al trabajo material, solo te diré que debes ejecutarlo con la mayor limpieza y claridad y siempre conforme al encasillado de la documentación, procurando, además, el no dejar para mañana lo que puedes hacer en el día.

No olvides estos consejos porque te parezcan insignificantes, pues si los observas en no lejano día recogeras provechoso fruto.

Te abraza tu padre. **Mar-Ca**

## UNA CARTA

Sr. Director de «El Boletín».

Aguilas

Muy Sr. mío: Ruego la publicación en el periódico de los adjuntos proyectos para conocimiento de los interesados, al objeto de desvanecer errores surgidos tal vez en la mente de algunos suspicaces y se convengan que no solamente no existe lo que ellos creyeron, sino precisamente lo que debieron pedir de acuerdo con circular núm. 792, del 30-10-920 y otras razones por ellos conocidas.

Reciba pues mi agradecimiento por tan señalado favor y queda de V. atto y S. S. q. e. s, m.

El Jefe. Estación  
**Sebastián Giménez**

N. de la R.—Desearo complacer al Sr. Jiménez y al propio tiempo dar cabida en nuestra columna a toda idea surgida, con tendencias al mejoramiento en los servicios de este ferrocarril, damos publicidad a continuación de los artículos proyectos remitidos por el Sr. Jiménez.

Ahora bien, nos complacería en grado sumo, oír la opinión de algunos empleados de trenes, con respecto a los dos citados proyectos del Jefe Estación de Jaravía.

### REFORMA DEL PERSONAL SERVICIO TRENES

#### PRIMER PROYECTO

Creación de un cuerpo de interventores en ruta, (revisores) constituido por tres individuos, cuyo servicio será el siguiente:

Uno con residencia en Águilas para los trenes 1, 2, 3 y 4.

Otro en Lorca, que saldrá en tren 51

hasta el cruce con el 52, en el que regresará a Lorca.

Otro en Baza, saldrá en tren 52 hasta el cruce con el 51, que regresará a Baza.

Esto personal será escogido, bien de los actuales revisores más aventajados, o bien de todo el demás personal de la línea.

Precisa que estos individuos posean elevado criterio de urbanidad y moral; pues la carencia de tan indispensable condición es causa de frecuentes y desagradables disputas con el viajero.

En cuanto a sueldo, gratificación y demás, puede servir de norma los establecidos en otras líneas.

Las brigadas de trenes serán reducidas a dos empleados, un Jefe tren y un Guarda frenos, cuyo escalafón y clasificación será Guarda frenos 3.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> y 1.<sup>a</sup> y Jefe tren 3.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> y 1.<sup>a</sup>, teniendo el mismo servicio de trenes y descanso que en la actualidad.

Las plantillas de Baza, Lorca y Águilas serán aumentadas con un mozo respectivamente para atender al servicio siguiente:

De Baza saldrá diariamente un mozo en tren 254 hasta el cruce con el 253, en el que regresará a Baza.

De Lorca saldrá otro mozo en tren 253 hasta el cruce con el 254, en el que regresará a Lorca.

De Águilas saldrá otro mozo en tren 1, continuará en el 51 hasta el cruce con el 52 en el que regresará y por tren 4 a Águilas; el continuar en el 51 y 52 es al objeto de aliviar operaciones de dichos correos en Huércal y Zurgana, en lugar de esperar en Empalme la salida del 4.

Trenes 2 y 3 transportarán solamen-

te material completo directo entre Empalme y Águilas y gran velocidad reservando las descargas y cargas de pequeña velocidad para los trenes 1 y 4.

Los siete individuos que quedan eliminados de las brigadas, tres quedan empleados en los interventores y los otros cuatro para el servicio de trenes de mineral.

Con esta reforma, obtendremos seguramente un grande alivio en las paradas de trenes en las estaciones.

#### SEGUNDO PROYECTO

Los Jefes de tren Sres. Moyano, Espinosa, Miras y Ballesteros prestarán servicio solo de correos en la forma siguiente:

Primer día, trenes 1 y 51 Águilas a Baza.

Segundo día, tren 52 Baza a Lorca.

Tercer día, trenes 51 y 2 Lorca a Águilas.

Cuarto día, trenes 3 y 4 Ramal.

Tendrán un día completo de descanso el cual será fijado por la superioridad, bien al segundo turno quincenal y al efecto, basta tan solo con que el Guarda freno más antiguo, haga su turno de los arriba indicados para obtenerlo.

El demás personal se clasificará: dos Guarda frenos autorizados a Jefe estación, dos de 1.<sup>a</sup>, dos de 2.<sup>a</sup>, uno de 3.<sup>a</sup> y los restantes de 4.<sup>a</sup>

Las brigadas reducidas a dos empleados se compondrán de un Guarda freno de los primeras y otro de los de 4.<sup>a</sup>

Estas brigadas tendrán el mismo turno y descanso que en la actualidad, cuyo servicio es el siguiente:

Primer día, trenes 1 y 51, el Guarda freno superior hará servicio de intervención y el de 4.<sup>a</sup> al freno.

Segunda día, tren 254 Baza Lorca. El Guarda freno superior hará de Jefe tren y al de 4.º al freno.

Tercer día, trenes 51 y 2 Lorca Águilas, Guarda freno superior de intervención y el de 4.º al freno.

Cuarto día, trenes 3 y 52 Águilas a Lorca, igual que trenes 51 y 2, día anterior.

Quinto día, tren 253 Lorca a Baza, igual que el 254 del día segundo.

Sexto día, trenes 52 y 4 Baza a Águilas, igual que trenes 1 y 51 del primer día.

Séptimo día, descanso.

Octavo día, empieza de nuevo el turno.

Las plantillas de mozos en las estaciones de Baza y Lorca se aumentarán con un mozo cada una.

Baza agregará diariamente un mozo a tren 254 hasta el cruce con el 253 que regresará a su procedencia.

Lorca hará salir otro mozo en el 253 hasta el cruce con el 254 en el que volverá a Lorca.

El personal excedente por esta reforma se empleará en el servicio de trenes de mineral.

Esta reforma tiende a aliviar las paradas de trenes en las estaciones.

## EL ANTICIPO PARA MATERIAL

De la dirección de nuestro ferrocarril se nos comunica la grata noticia de haber sido aprobado en Consejo de Ministros solicitud de nuestra Compañía demandando del Estado anticipo para la compra de nueve calderas nuevas, y cuya solicitud andaba largo tiempo en tramitación.

El Decreto, al parecer se publicará en la Gaceta en la próxima semana.

Es de gran importancia la concesión de ese anticipo, ya que el estado actual de nuestras locomotoras, producido por lo malo de las aguas, reclama la renovación de las calderas.

Segun tenemos entendido, el contrato para la construcción de esas calderas lo firmó nuestra Compañía con la Sociedad Babcock y Wilcox cuya sociedad inglesa de suma importancia ha establecido una gran fábrica en Galindo población próxima a Bilbao

Como ya saben nuestros lectores el anticipo del Estado para adquisición de calderas es reintegrable por la compañía en veinte anualidades con un interés del cinco por ciento, apesar de lo cual podemos decir que esa protección del Estado resulta ser casi la salvación de nuestra Compañía, ya que bien sabido es que en la actualidad no dispone de medios para hacer esas compras, y que solo puede hacerlo con la ayuda del Estado cosa que para el no constituye sacrificio.

Hemos de felicitar al Director de nuestra compañía por su gestión en este asunto de tanta importancia y en el cual sabemos trabajó con verdadero interés.

Tambien el representante en Madrid Señor Ramos, merece la felicitación por que igualmente en ello puso su interés.

Dos individuos van solos en un coche de ferrocarril.

—¿Que hora es?—pregunta uno de ellos a su vecino, que acaba de sacar su reloj

—No lo sé.

—¿Pues no acaba V. de sacar su reloj?

—Era para ver si lo tenia todavía en el bolsillo.

## RECTIFICACIONES

Haciendo uso de la concesión que nuestra digna superioridad nos dispensa y atendiendo al noble e incansable requerimiento que la Dirección de este periódico hace a sus suscriptores, me permito la siguiente observación, que quizá envuelta en creencias erróneas carezca de todo fundamento y a nada conduzca mi propósito.

Refiérome al método establecido por la Intervención del Tráfico, para dar aviso a las Estaciones de los errores experimentados en la rectificación de portes y demás recaudaciones que se hacen por las mismas y forma desde luego que nada tienen por que lamentarse.

Sin otra clase de modificación, creo a mi exiguo entender, que dando una pequeña ampliación al modo empleado en el aviso, podría facilitar al agente responsable ciertos datos que en frecuentes casos no lo es fácil comprobar porque en los Registros de las Estaciones no siempre constan todos los requisitos de una operación, dado el poco encasillado que algunos libros presentan para un asiento minucioso.

Se repiten casos, en que las Estaciones ingresan el importe de una rectificación (principalmente por expediciones y llegadas) sin previamente comprobar si aquella está justificada y esto podría ser evitado, si la oficina adjuntara al susodicho aviso el documento equivocado, ya sea hoja de ruta, matriz de expedición u otro impreso por el cual se justifique el error cometido.

También favorecería al empleado el envío a su residencia de un duplicado de la rectificación girada a su cargo en Estación distinta a la de su domicilio

en casos de haber permanecido transitoriamente, que con motivo de no hacerse esto, son frecuentes los descuentos en nómina por ocurrir muchas veces, que el responsable no se entera de tales avisos.

Otra circunstancia que sería muy útil para el empleado y que haría disminuir el número de rectificaciones, sería, además de dar a conocer las causas que determinan el error, instruir de un modo claro y detallado, la forma perfecta de la operación para que aquél no se repita.

**Timoteo Benítez**

Telegrafista de Tíjola

Como nos place, que a nuestros requerimientos respondan aquellos que en duda de un procedimiento, o en posición de un sistema que tienda al mejoramiento de medios empleados hasta la fecha, para aclararlo o exponerles por medio de esta publicación quieran darlos a conocer, hemos de recoger lo que el señor Benítez manifiesta en su anterior artículo, y tras consulta hecha a los compañeros de la oficina de Intervención que entienden en estos asuntos, contestar a lo que el ya dicho señor Benítez manifiesta.

¿Por qué en en las estaciones no han de quedar datos que en cualquier momento pueda determinarse el peso y clase de mercancía que fué objeto de facturación?

Si esa expedición componíase de dos o más clases de mercancías con diferente peso ¿por qué al figurar la procedencia y destino no se ocupan dos o más líneas del modelo en que se determine el peso y clase de cada una de las mercancías que componían la expedición?

Este procedimiento es empleado en las transmisiones, en las cuales el señor Benítez si ha ido alguna vez o va. pudo advertir que las mercancías a que pueden aplicárseles diferentes clases y van separados sus pesos se figuran ocupando dos o más líneas o renglones, en la naturaleza y peso. Igual procedimiento llevado a efecto por las estaciones en los correspondientes libros de expediciones y llegadas, resolverían la dificultad que según el señor Benítez, surge en las estaciones para comprobar la procedencia de la rectificación.

El envío del documento motivo de la rectificación es práctica que pone trabas al buen servicio de las oficinas, pues ello motivaría la pérdida de un tiempo que otros servicios reclaman, y al propio tiempo la facilidad del extravío.

En cuanto a comunicarle al empleado responsable la rectificación girada a su cargo, lo advertimos muy lógico y justo, y es natural que así lo hiciera la estación receptora cuando el empleado no residiera en aquella y para lo cual puede disponer del duplicado que a toda rectificación acompaña, pero eso, como ya decimos, puede hacerlo la estación receptora, si al recibir la rectificación no estuviera haciendo servicio en ella el empleado responsable.

Ahora bien, es fácil que aún con los datos anteriores pudiera surgir la duda de la tarifa aplicada por la estación y oficina y en este caso, creemos oportuno indicar que la oficina al hacer la rectificación, en modelo correspondiente, aclare que la rectificación fué motivada por aplicar las tarifas tales en lugar de tales otras que lo comprenden, y con ello quedarán explicadas en toda su extensión las causas que motivaron las diferencias.

Creemos contestados con las anteriores líneas los puntos que el telegrafista de Tijola toca en su anterior artículo y opinamos que puestos en práctica llegaremos a la conclusión que el señor Benítez desea.

## JUNTAS GENERALES DE ACCIONISTAS

### LOS FERROCARRILES DEL NORTE

Con gran concurrencia de accionistas se ha celebrado ayer de once y media de la mañana a dos menos cuarto de la tarde, la Junta general ordinaria de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España.

Presidió el marqués de Alonso Martínez y el secretario, Sr. González de la Cruz, dió lectura a la Memoria correspondiente al año 1920.

Según dicho documento, los ingresos de la explotación han superado en 12,5 millones de pesetas a los de 1919; los gastos—excepción hecha del aumento de haberes al personal, por 22,97 millones, que el Estado anticipó—disminuyeron en 1,5; las cargas aumentaron en algo más de medio millón, y el excedente de productos fué de 22,06 millones, 12,22 más que en 1919. Descontado el déficit de años anteriores (8,29 millones), después de agregar los beneficios de las minas, quedaba un disponible de 14,46 millones. Se destinan tres millones a la reserva de provisión, y el Consejo proponía la distribución de un dividendo de 16 pesetas, menos impuestos, por acción, y que quedara como saldo a cuenta nueva el sobrante de 3,20 millones.

Se ha gastado menos carbón que en 1919, y el precio medio por tonelada ha descendido de 102,35 a 99,53 pesetas.

En el turno de discusión de la Memoria intervinieron los accionistas Sres. Ugarte, Barbo, Lloroda, Rodríguez (D. José María), Galindo, conde del Moral de Calatrava, Bonet (D. Ramón) y Escudero, que solicitaron algunas aclaraciones o ampliaciones de los conceptos en aquella consignados.

A todos contestó el presidente, señor marqués de Alonso Martínez, hablando también en algunas ocasiones D. Félix Boix en nombre del Consejo.

Algunos accionistas pidieron al Consejo que explicase la situación de las negociaciones que lleva la Compañía con el ministro de Fomento en relación con el proyecto sometido a las Cortes sobre transformación del régimen de ferrocarriles. El presidente hizo algunas manifestaciones superficiales, asegurando que las conversaciones se mantienen en un plano de armonía bastante satisfactorio, sin perjuicio de mantener los representantes del Norte y de las otras principales Empresas un firme criterio de defensa de los intereses de sus accionistas, y rogó a la asamblea que no se insistiera en tratar de este asunto porque, como se halla en tramitación, no podría facilitar más informes, aparte de que por la índole tan importante y aun delicada de él, convenia esperar su desarrollo y el resultado de las mencionadas negociaciones.

Dos accionistas de los antes nombrados expusieron su criterio de que se destinara una parte del sobrante de los beneficios que pasa a cuenta nueva a aumentar el dividendo propuesto, y al objetar el presidente que era preferible, por interés financiero de la Compañía, limitar el reparto a las 16 pesetas, indicaron que entonces podría quedar el im-

puesto a cargo del expresado remanente, proposición que tampoco fue aceptada.

El conde del Moral de Calatrava invitó al Consejo a que cuando se resolviera el problema representado por el proyecto del Sr. Cierva, y aunque las Cortes no lo aprobaran, prepare una adecuada reforma de los estatutos, que muchos extremos resultan ya muy anticuados o insuficientes.

Se indicó la necesidad de restringir la concesión de billetes de favor, en lo que se mostró conforme toda la Junta general.

Por último, quedaron aprobadas sin ninguna dificultad la Memoria y las proposiciones del Consejo, entre las que figuraba la de ratificar el nombramiento de administradores a favor de los Sros. Arteché, Sota, Ruiz Senén y Sánchez de León, y la reelección de los salientes, marqués de Comillas, Mir y Guiot.

#### LOS FERROCARRILES DE MADRID ZARAGOZA Y ALICANTE

El pasado domingo celebró esta Compañía su anunciada Junta general de accionistas.

Concurrieron 78 accionistas, representando 121.365 acciones.

El señor Espinosa de los Montoros, secretario del Consejo de Administración, dió lectura a la Memoria correspondiente al pasado ejercicio de 1920.

La liquidación del ejercicio es de pesetas 19.268.947,90, distribuidas en la forma siguiente:

Cuatro millones a amortización de material; dos para fondo de reserva especial; tres para créditos dudosos y reclamaciones en litigio; uno para obras de mejora en las minas y 7.454.070 al repar-

to de un dividendo de 15 pesetas por acción, libre de todo impuesto, a pagar desde primero de Julio próximo.

Al discutirse la Memoria hablaron los señores Tintoré, Oliva y Moral de Ca'atrava.

Se habló de las gestiones del Consejo sobre el proyecto de transportes y de las conferencias llevadas a cabo con el señor Cierva. El señor Maristany explicó a la Junta general dichas gestiones, diciendo que no permitiría ser atropellados los derechos de los accionistas, sin perjuicio de ceder en todo aquello que convenga al interés nacional.

Se acordó, por unanimidad, un amplio voto de confianza y otro de gracias al Consejo, y en particular al director general, por su gestión.

Fueron recogidos los señores consejeros salientes don José Mila, barón Roberto de Rotschild, don Ignacio Bauer, don Julian Cifuentes y don Enrique Ocharán.

Fué confirmado el nombramiento hecho de don José Manuel Figueras en la vacante del conde de Bugallal.

Un dato, de los muchos que reseña la Memoria, y que no relatamos por falta de espacio, es el relativo a la partida «Impuestos». Según esto, la Compañía pagó al Tesoro 26.771.608,84 pesetas por impuestos, contribuciones y derechos.

El beneficio total que el Estado ha obtenido de la explotación de las líneas de esta Compañía importa 38.882.794,01 pesetas, cantidad que representa pesetas 10.615,01 por kilómetro y «78,23» por acción, mientras el verdadero capitalista obtiene de cupón «15 pesetas por acción».

Es digno también de reseñar en la cuenta «Débitos del Estado», según la

cuál esta Compañía es acreedora del Estado por más de 19 millones de pesetas.

A pesar de las gestiones de la Compañía para lograr hacer efectiva esta cantidad, no consiguió alcanzar más que el cobro de pequeñas cantidades de carácter nominal, siendo imposible el obtener igual resultado al tratarse de partidas importantes que se refieren a ejercicios pasados, como sucede principalmente con las reclamaciones hechas por los transportes relativos al ramo de Correos.

### LA MEMORIA DE NUESTRA COMPAÑÍA

En el momento de terminar nuestras labores editoriales, nos comunican de la Dirección General de nuestra Compañía haber recibido la Memoria de la Compañía por el año 1920. Como era de esperar, los resultados del ejercicio son poco satisfactorios, pero hay una nota que nos apresuramos a dar a conocer a nuestros lectores y de la cual entresacamos el siguiente párrafo, para satisfacción de todos:

«Los señores Consejeros descan expresar su cordial agradecimiento por los servicios prestados en circunstancias difíciles por el Director, Jefes de servicios y empleados y la constante buena voluntad demostrada por todo el personal de todos los ramos de la explotación de la Compañía».

Un empleado de oficinas que había escrito un libro, deseando imprimirlo, preguntó a uno de nuestros literatos.

—¿Cuántos ejemplares le parece a V. que debo tirar?

—Con tirar el original—le contestó—tendría V. bastante.



Descripción técnica de los Ferrocarriles  
de Lorca a Baza y Águilas

(Continuación)

Estación de Almendricos (Empalme) el edificio de viajeros es de un solo piso con dos marquesinas está a la izquierda una del lado de la línea Lorca a Baza y otra de la vía a Águilas la vía mide 20 m. de largo, por 8 de ancho, hay aparte un retrete. En vías apartaderos tiene 240½ m. con 19 agujas. —3 discos de señales dos para la línea de Lorca a Baza y uno para el ramal de Águilas. —3 Discos de aguja. —Un cocherón para 2 máquinas y otro para 4 carruages. —1 carro traspasador. —2 encarriladores. —1 muelle cubierto de 10 metros. —Una báscula puente con su casilla de 21 tons. —Un depósito para minerales de 5.000 toneladas. —Una placa giratoria de máquinas. —Una casilla almacén de Vía y Obras y otra para el recorrido. —Cargadero de minerales de hierro k. 25 está a la derecha de la vía. En vías apartaderos tiene 256 m. con 2 agujas de cambio y en ollas 2 somáforos dobles articulados con la palanca de cambio, y un depósito para minerales de 2.000 toneladas.

Estación de las Norias el edificio de viajeros es de un solo piso con marquesina está a la derecha de la vía mide 13 m. de largo por 8 m. ancho, hay aparte un retrete. En vías apartaderos tiene 438 m. con 3 agujas de cambio 2 discos de señales 3 discos de aguja, una báscula puente con su casilla de 21 toneladas y un depósito para minerales de 400 toneladas.

Estación de Huereal-Overa el edificio de viajeros es de un solo piso con marquesina a la izquierda de la vía mide

20 m. de largo, por 8 m. ancho, hay un retrete aparte. En vías apartaderos tiene 941 m. con 8 agujas de cambio 2 discos de señales y 2 discos de aguja. —Un depósito de agua de hierro de 46 toneladas de capacidad 2 gruas de agua. —Un muelle cubierto de 10 m. de largo. Una báscula puente con su casilla de 21 toneladas y una casilla almacén de Vía y Obras. Las aguas que vienen al depósito son de la balsa de Don Vicente Ballesta con un recorrido de 2058 m.

Apartadero de Almajalejo el edificio de viajeros es de un solo piso a la derecha de la vía mide 14 m. de largo por 11 m. ancho. En vías apartaderos tiene 171 m. con 2 agujas de cambio, 2 discos de señales y 2 discos de aguja.

Estación de Zurgena el edificio de viajeros es de un solo piso con marquesina a la derecha de la vía mide 20 m. de largo por 8 m. ancho, hay aparte un retrete. En vías apartaderos tiene 1241 m. con 9 agujas de cambio 2 discos de señales 2 discos de aguja una cochera para una máquina. —Una casilla para el recorrido. —2 encarriladores. —Un depósito de agua para 300 toneladas procedentes del pozo a orillas del Río Bacaros, a 668 m. del depósito Estación de Tijola y k. 41 029 del depósito de Tijola. —4 grua de agua. —1 muelle cubierto de 40 m. de largo. —Una báscula puente con su casilla de 21 toneladas y 1 polvorin.

Apeadero de Arboleas el edificio de viajeros está a la izquierda de la vía es de dos pisos mide 6 m. largo por 12 m. ancho.

Estación de Albox el edificio de viajeros es de un solo piso con marquesina a la izquierda de la vía mide 20 m. de largo por 8 m. ancho, aparte hay un retrete. En vías apartaderos tiene 806 m.

con 7 agujas de cambio.-2 discos de señales. 3 discos de aguja.-Un muelle cubierto de 20 m. de largo.-Una bascula puente con su casilla de 21 toneladas y una grua fija de 5 toneladas.

Estación de Cantoria el edificio de viajeros es de un solo piso con marquesina a la derecha de la vía mide 20 m. de largo por 8 m. ancho, aparte hay un retrete. En vías apartaderos tiene 470 m. con 4 agujas.-2 discos de señales y 2 discos de aguja. Un depósito de agua de hierro para 37 toneladas.-2 gruas de agua una de ollas a la sala al depósito.-Un muelle cubierto de 10 m. de largo.-Una bascula puente con su casilla de 21 toneladas y una casilla Almacén de Vía y Obras. Las aguas que vienen al depósito son del pozo del Río Bacares con un recorrido de k 25 366 del depósito de Tijola.

(Continuará)

M. S.

#### POR PARTIDA DOBLE

En un departamento de tercera de un tron botijo se *enclan* de extranjería varios torerillos, que desaparecen rápidamente bajo los asientos.

Uno de los futuros ástros colatudos, alto en demasía, casi gigantesco, no puede ocultar por completo su dilatada humanidad bajo el asiento, y así quedan a la vista sus pies.

De pronto el revisor hace irrupción en el departamento. Lo primero que ve son los pies del oculto diestro y a ellos se va rápido diciendo, al mismo tiempo que lo zarandeo:

—¡Eh, frescales! Salga de ahí, y en la primera estación abajo.

En esto y a larga distancia, a la enorme distancia que la separa de los pies de su dueño, aparece la cabeza del sorprendido y gigantesco torerillo; y el revisor, creyendo que a aquella cabeza pertenece otro *Guerrita* en embrión grita oncolorizado, en medio de la imunda risa de los viajeros:

—¡Y V. también abajo, so sinvergüenza

## LA AVIACION Y EL FERROCARRIL ¿COMPETENCIA O COMBINACION?

Algunos experimentos instructivos se están llevando a cabo en Francia para combinar la aviación con los ferrocarriles. Una de estas pruebas, que consiste de un servicio diario entre la vía aérea de Nîmes-Nice y el expreso de la noche en el ferrocarril P. L. M. entre París y Marsella, se está observando con gran interés.

El plan es como sigue. Los viajeros por ferrocarril de París cuyo destino es Nice, y quienes hacen el viaje por el tren de coches camas del P. L. M., pueden, antes de partir de París, arreglar su pasaje para el expreso aéreo de la mañana siguiente de Nîmes a Nice para aterrizar en Avignon y empalmar con el tren expreso. El viajero deja el tren en Avignon y toma aeroplano, el cual lo lleva a Nice en hora y media después de partir de Avignon, y muchas horas antes que hubiera llegado por tren. Igual combinación se hace en Avignon, si los pasajeros lo desean, entre un aeroplano que parte de Nice a las 5.30 de la tarde y uno de los trenes rápidos de Marsella a París.

Otro ejemplo de la combinación de la aviación y el ferrocarril existe entre París y España. El tren expreso de París llega a Bayonne a las 6.55 de la mañana y los pasajeros para Bilbao y Santander que desean hacer su viaje con rapidez por vía aérea hallan un servicio de aeroplanos que parte de Bayonne a las 9.30 de la mañana y llega a Bilbao a las 11 y a Santander a mediodía.

Días pasados un viajero llegó a la ta-

quilla de una oficina del servicio de aviación en Picadilly-circus, Londres y pago libras 23 por un viaje en aeroplano desde Londres a Varsovia. Esta ruta ahora funciona con regularidad, por vía París Estrasburgo y Praga. Otro viaje anotado el otro día como cosa corriente, fué de Londres por Francia y España a Malaga. En los servicios de larga distancia el mas interesante es el servicio francés para correos y pasajeros desde Toulouse, via Barcelona, Alicante, Malaga y Rabat, y Casablanca en Marruecos. Circulan cuatro veces a la semana y se dice que pronto se efectuará diariamente, y se construyen nuevos y mejores aeroplanos, cada uno con 20 asientos para poder sobrellevar el aumento de trafico por esta ruta. Se han establecido combinaciones que unen este servicio de Toulouse, Casablanca con Londres y también con Bruselas, Rotterdam y Amsterdam. Debido sin embargo, al hecho de que aun no se han organizado el vuelo nocturno, los pasajeros prefieren salir de Toulouse para Casablanca a las 10,30 de la mañana haciendo el viaje de Paris a Toulouse por el tren de coches camas que parte de Paris a las 8,25 de la noche.

Ahora es posible hacer alguna comparación entre el coste de los viajes por aire y el mismo viaje por vapor y por tren. Un billete por vía aerea comprendiendo el viaje por aeroplano desde Londres a Paris, el coche cama a Toulouse y desde este punto a Casablanca por vía aerea cuesta ptas 1300. Por un viaje en 1.<sup>a</sup> clase por vapor y ferrocarril, yendo por tren por Paris, Madrid y Gibraltar y desde este punto por vapor a Casablanca, el importe es unas 550 pesetas. Pero al hacer esta comparación se debe tener en cuenta que el viaje por vía aérea se

hace tan rápido que aun quedando una noche para descansar en Alicante el viaje se hace de Londres a Casablanca, una distancia de 2400 kilometros en unos dos días. El viaje por ferrocarril y vapor, con la fatiga de muchos traslados y demoras requiere a lo menos seis días con ademas los gastos de cinco paradas y pernoctas. Así, aunque está cas en su infancia, el trafico aereo tiene asegurado su porvenir. El viaje aereo, tres veces mas rápido, cuesta solo unas do veces mas, y algunos hombres de negocio si pudieran ahorrar cuatro días en un viaje tan largo, los tendria sin cuidado gastar unos cuantos duros mas por día.

El crecimiento del transporte aereo internacional está indicado por la siguiente lista revisada para pasajes por viajes rapidos en aeroplano de Londres a ciudades Europeas:

Londres a	
Hamburgo	Ptas. 600
Rotterdam	» 300
Estrasburgo	» 275
Barcelona	» 600

El reducido precio del pasaje de 175 pesetas a Paris, en el cual va incluido el transporte en automovil entre ciudades y aerodromos se está haciendo tan popular que cada aparato que sale lleva el completo cargo de viajeros. Es un hecho que conforme nos acerque nos al verano muchos servicios adicionales tendrán que organizarse. Ya hay en Londres solo, nada menos que 74 servicios aereos por semana con salidas fijadas oficialmente y con sus respectivos cuadros de marcha.

de «THE TIMES»

# Suplemento de "EL BOLETIN,,

MAYO, DE 1921

## PROYECTO DE LEY LEIDO POR EL MINISTRO DE FOMENTO SR. CIERVA SOBRE TRANSPORTES

Es de suma transcendencia para la vida de nuestros ferrocarriles, el proyecto de ley leído en el Congreso por el ministro de Fomento señor Cierva, el día 13 del actual, y nosotros que reconocemos su importancia, no queremos dejar pasar la oportunidad del momento sin darle cabida en nuestras columnas íntegramente aunque solo sea lo relacionado con ferrocarriles, para que nuestros lectores puedan conocerlo en toda su extensión.

Dico así:

### «PROYECTO DE LEY SOBRE TRANSPORTES, OBRAS PUBLICAS Y FOMENTO DE LA RIQUEZA NACIONAL

#### ARTÍCULO 1.º

##### *Régimen Ferrocarriles*

Se autoriza al Gobierno para modificar la legislación vigente de ferrocarriles y promulgar, con el carácter de ley, las disposiciones necesarias para establecer el nuevo régimen a que obligatoriamente han de sujetarse las actuales concesiones y las Empresas que las explotan con arreglo a las siguientes

#### BASES

1.ª Se constituirá un organismo con carácter permanente, adscrito al Ministerio de Fomento, que se titulará «Consejo Superior de Ferrocarriles», cuyo cometido consistirá en informar y asesorar al Gobierno y ejercer las funciones que, a virtud de estas bases, se le conceden en todos los asuntos referentes a la explotación, organización y régimen de los ferrocarriles españoles. En

la composición de este Consejo se procurará que tengan representación las Compañías ferroviarias, el personal ferroviario y los intereses generales de la Nación.

El Ministro de Fomento nombrará los vocales, y las Compañías ferroviarias designarán sus representantes en la forma que se determina en la ley. El presidente será nombrado también por el Ministro de Fomento. Se procurará la ponderación entre todos esos elementos.

El Consejo Superior informará y asesorará al Ministro sobre todas las cuestiones de interés común a las redes en materia técnica, comercial, administrativa y financiera, especialmente sobre las que siguen:

Construcción de nuevas líneas.

Modificación en la construcción de las actuales redes.

Modificación en el régimen financiero de las mismas.

Proyectos de mejora, ampliación y adquisición de material móvil.

Electrificación de redes.

Reglamentos generales.

Cuestiones relativas a la situación, régimen de trabajos, remuneración de personal, etc

Policía y seguridad de los ferrocarriles  
Tarifas aplicables a cada una de las redes.

Un reglamento especial detallará el funcionamiento del Consejo Superior.

2.ª Se establecerá un consorcio entre el Estado y cada una de las Compañías concesionarias actuales para la explotación y mejora de los ferrocarriles, mediante el cual cada Compañía tendrá la administración y explotación de sus

líneas con intervención de funcionarios del Estado, que podrá designar el Ministro de Fomento para ca la uno de los Consejos de Administración, y con participación en estos Consejos.

Para fijar el capital de aportación de las Compañías concesionarias se tendrá en cuenta la media que resulte de las cotizaciones de sus acciones en los diez años anteriores a la presente ley agregando como precio de afectación una cantidad que será del 10 por 100 sobre el valor nominal de las acciones, cuando llegue el de la aportación al 75 por 100 del nominal, disminuyendo el límite máximo de esa prima en proporción a lo que disminuye el valor de la aportación en relación con el nominal en cada Compañía.

Si no se hubieran cotizado acciones en España, se atenderá a los beneficios repartidos o a la estimación del activo por procedimientos periciales.

El Estado aportará a este consorcio las sumas adelantadas a las Compañías para pago del personal y adquisición de material móvil a partir del 1.º de Enero de 1920, y las sumas que para las obras y mejoras de las líneas, adquisición de material y adelantos de todas clases que en lo sucesivo se empleen en las concesiones. Todos esos anticipos y empleo de cantidades favorecerán a favor del Estado, a partir del establecimiento del consorcio, el interés del 5 por 100 actual, que será cargada a las explotaciones respectivas.

3.º Las acciones de las Compañías percibirán como dividendo fijo durante el consorcio el término medio de los beneficios que cada Compañía haya obtenido en los diez años anteriores al establecimiento de dicho consorcio, teniendo

en cuenta, no sólo los distribuidos a sus acciones, sino todos los beneficios aplicados a reservas o a otros fines sociales, sin que pueda exceder ese dividendo fijo del 3 por 100 del capital reconocido en la aportación a cada una de las acciones de la Compañía.

Cubiertos con los ingresos de las Compañías todos los gastos de explotación, cargas financieras, pensiones de retiro y el tanto por ciento del dividendo asegurado a las acciones de los beneficios que resulte tendrán las Compañías derecho a percibir, con carácter preferente, hasta el 2 por 100 sobre el capital que represente su aportación. Además, podrá atribuírselos una prima por las economías, y aumentos del tráfico que se obtengan cada año en las Compañías mediante fórmulas de explotación, que el Consejo Superior de Ferrocarriles determinará, sin que pueda exceder nunca en cada año esa prima de buena gestión del 1 por 100 del capital reconocido en la aportación a la Compañía. Igualmente podrá atribuirse al personal de cada una de éstas un tanto por ciento equivalente al que ellas perciban por buena administración, en relación al aumento del tráfico y economía en el servicio.

Después de pagado el 2 por 100 preferente, el Estado percibirá el 2 por 100 correspondiente a su participación, e igualado así con cada Compañía respecto al importe del beneficio preferente se distribuirán los excedentes entre las Compañía y el Estado en la misma proporción de sus aportaciones respectivas.

4.º Las tarifas que han de regir en cada Compañía se fijarán, a propuesta de su Consejo de Administración, por