



LA SEMANA TELEGRAFICO-POSTAL.

Este periódico se publica los días 8, 16, 24 y 50 de cada mes. La Redaccion y Administracion, calle de Hortaleza, 86, principal izquierda.

Punto de suscripcion. En la Administracion.

PRECIO DE SUSCRICION. En la Peninsula é Islas Baleares y Canarias: un mes, 4 rs.

En Ultramar: seis meses, 60 rs.

En Filipinas y en el Extranjero: seis meses, 50 rs.

Núm. 67.

Miércoles 24 de Agosto de 1870.

Año II.

LINEAS TELEGRAFICAS DEL ESTADO

Y DE COMPAÑIAS DE FERRO-CARRILES.

Es ya un axioma que el gobierno debe tomar una pronta y enérgica resolucion, á fin de reformar radicalmente sus líneas telegráficas, amalgamadas hoy con las de compañías de ferro-carriles; así es que no nos detendremos en razonar extensamente tan imperiosa necesidad, pues que nadie la pone ya en duda, y nos hemos ocupado de ello en varios artículos.

Sentaremos únicamente las causas que originan la reforma, y propondremos las bases razonables en que debe cimentarse, deduciéndose lógicamente de ellas el medio práctico de realizarla.

Las líneas telegráficas generales, pues que así debemos llamarlas; las de más importancia, son las que se encuentran en combinacion ó confusion con las de las empresas de vías férreas: de esas líneas depende, pues, todo el servicio telegráfico de España.

Los postes sobre que descansan siete y más hilos, estaban destinados únicamente á dos. Los del gobierno, por haberse colocado los últimos, están debajo de los de las empresas y sufren todas las averías de estos, que son muchas y repetidas, pues que sus aisladores y su alambre son de clase bien inferior. El material que posee el Estado es ya de por sí malo; combinado con el de las compañías se convierte en pésimo.

Las empresas tienen un personal de vigilancia tan reducido, tan escaso, que á veces es verdaderamente ilusorio; y el gobierno, por su parte, ha disminuido el suyo en tales términos, que comparado con el de otras épocas, se halla en la relacion de uno á cuatro.

Las dos distintas dependencias de dichos empleados y su natural independencia, pues que se suprimieron los oficiales de seccion, jefes indispensables, si una cabeza ha de dirigir las líneas, unido á lo que llevamos dicho, nos demuestran en resúmen: que el personal encargado de las líneas es poco,

heterogéneo, mal distribuido y sin instrucción bastante para desempeñar el servicio.

Existen un sinnúmero de pueblos importantes, que las vías férreas atraviesan ó que se hallan á dos pasos de ellas, que no tienen estacion telegráfica; faltándoles únicamente un pequeño esfuerzo del gobierno para obtener este beneficio (que redundará en provecho de toda la nacion), pues que tienen los principales elementos para ello.

Resulta, pues, que al gobierno y al público interesa que se determine enérgicamente sobre este punto, y se resolviera en breve lo que el buen servicio reclama.

Veamos ahora lo que sucede á las compañías.

Oblígalas la ley de ferro-carriles á colocar los hilos que el gobierno juzgue necesarios sobre sus postes.

Esta misma ley les obliga tambien á reponer y reparar su material y el del Estado; á prestar su personal, á variar las direcciones de las líneas al antojo del gobierno; en una palabra, á sufrir una constante y continua servidumbre, que mejor denominariamos esclavitud, sobre uno de los elementos más importantes de su servicio.

Pero lo que es más grave aún, son responsables ante ese mismo gobierno de cuantas faltas puedan cometerse en él, y esta grande responsabilidad á que están sujetas, depende las más de las veces de tener bien montado su servicio telegráfico.

Finalmente, tienen numerosas estaciones, y existe la más absoluta prohibicion de usarlas en provecho propio y en el del público.

Pues bien, si es obligacion sagrada

del gobierno atender á la mejora de sus servicios; si es deber suyo dar al público lo que tiene derecho á exigir; si las líneas telegráficas que hoy existen son un mito que la perseverancia, el celo constante, el trabajo asiduo de jefes, telegrafistas, capataces y celadores convierten en realidad, aunque bien pobre y bien raquítica, ¿no es tambien una deuda sagrada de ese mismo gobierno proteger y ayudar con todas sus fuerzas á las compañías que han sentado en nuestro suelo la base de la civilizacion, llevando á cabo esas obras gigantescas que pusieron en contacto los pueblos más separados, que aniquilaron las distancias y el tiempo, que llevaron los productos de un extremo de la península al otro extremo, que crearon en fin esas grandes arterias por donde circula la vida de los pueblos?

Y si esas empresas, que enterraron millones debajo de dos líneas de hierro, creyeron que la industria, el comercio, la agricultura marcharian al compás de sus locomotoras; vieron muy luego que todo fueron sueños y que el letargo continuaba y que aquellas permanecian silenciosas, porque no habia quien supiera fomentarlas; si las esperanzas é ilusiones engañosas desaparecieron para presentarles el cuadro de una rápida é inevitable ruina, ¿no es un deber de ese mismo gobierno disminuir sus gastos y descartarlas de una responsabilidad que las perjudica tanto como á él mismo?

Pues todo nuestro objeto, el único fin del presente artículo, es presentar las bases de reforma de las líneas telegráficas del Estado en combinacion con las de ferro carriles, favoreciendo con ello al público, al gobierno y á las em-

presas, y derivándose dichas bases de estos dos principios generales:

1.º Las líneas telegráficas de ferrocarriles, con todos sus hilos y estaciones, correrán á cargo del Estado, quedando las empresas libres de toda responsabilidad en este servicio.

2.º Las empresas indemnizarán al gobierno con una cantidad mucho menor que la que invierten hoy para este servicio.

Una vez aceptado este punto de partida podemos entrar á fijar las siguientes bases:

1.ª En todas las poblaciones que atraviesa la vía férrea por razón de su importancia ó por la de otros pueblos cercanos, se establecerá una estación de Comunicaciones (Telégrafos y Correos) en el local de la telegráfica del ferrocarril, cuyas obras de reforma costeará el gobierno.

2.ª Si hubiere ya estación de Comunicaciones, ó de Correos únicamente en el pueblo referido, y estuviese este á poca distancia de la vía, se trasladará dicha estación á la de esta, depositando el público en un buzón colocado en el ayuntamiento, la correspondencia, que será recogida á una hora dada por un empleado de Comunicaciones, así como los certificados y valores.

3.ª Los pueblos que desearan tener en su centro estación de Comunicaciones, podrían construir por su cuenta los ramales necesarios para enlazarse con la más próxima de la vía, ateniéndose para ello á lo prescrito para el establecimiento de estaciones municipales.

4.ª Si la población fuese tan importante que pudiese sostener además de su estación de Comunicaciones la que se establece en la vía, permanece-

rará aquella en el centro de la villa ó ciudad, y se creará la nueva, servida por funcionarios del Cuerpo.

5.ª En las estaciones de la vía que por ahora no puedan convertirse en estación de Comunicaciones servida por personal procedente del Cuerpo, se aceptarán para su trasmisión y se recibirán telegramas (valiéndose del aparato Breguet), cuyo producto pertenecerá al Estado.

Habrá además un buzón de cartas en que los viajeros podrán depositarlas, y que recogerá un empleado de Comunicaciones al bajar á la estación para entregar y recibir la del pueblo inmediato.

6.ª Aunque solo dos hilos serán los que estén á disposición de esta clase de estaciones, todos los de la línea entrarán en ella, estableciéndose en todas un conmutador suizo.

7.ª Como en los extremos y á cortas distancias habrá aparatos Morse y Breguet, y de esta última clase en todas las estaciones de la línea, podrán usarse según con que estación se comunique de cualquiera de las dos; para cuyo efecto todos los individuos del Cuerpo que se destinen á las estaciones de la vía se instruirán en el fácil manejo del último.

8.º Cada 125 kilómetros de línea telegráfica estarán á cargo de un oficial procedente de la clase de telegrafistas primeros, que se llamará *oficial de línea*, y al que se gratificará con las dietas marcadas en el reglamento por sus salidas á la línea.

9.º Habrá dos capataces por cada 125 kilómetros á las órdenes del oficial de línea, que dependerá de la subinspección que esta atraviese, y á las ór-

denes de cada capataz, tres celadores.

10. Todo el personal estará provisto de los aparatos y útiles necesarios para reparar las averías que ocurrieren, y muy especialmente el oficial de línea á quien deberá entregarse una estacion volante.

11. El personal de las estaciones de la vía en que no pueda establecerse por ahora estacion de Comunicaciones, entrará á formar parte del del Cuerpo, con la denominacion de telegrafistas de entrada ú oficiales de entrada (1) con el sueldo que hoy disfrutan en la empresa, prestando á esta el mismo servicio que en la actualidad. Obteniendo de esta reforma las ventajas de inamovilidad que hoy no tienen y el ingreso en un ramo del Estado.

12. Para que los oficiales de entrada puedan ascender á oficiales cuartos (hoy telegrafistas), con el sueldo de 1,500 pesetas anuales, deberán sujetarse al exámen exigido por el gobierno; pero dándoles la facilidad de sufrirlo dentro del término de dos años por semestres, y divididas en cuatro secciones todas las materias de que trata. Una vez aprobados de los cuatro semestres, podrán optar por orden de aptitud á las

plazas de oficiales cuartos que hubiere vacantes.

13. Los oficiales de entrada que por su edad ó condiciones especiales no pudiesen examinarse, permanecerán en su clase indefinidamente.

14. El gobierno, una vez dueño de todas las líneas y estaciones de la vía, procederá á reformarlas y mejorarlas, nombrando al efecto los comisionados que juzgare necesarios.

15. Todo el personal de estaciones de ferro-carriles que ingrese en el Cuerpo por la clase de oficiales de entrada, prestará el juramento de guardar secreto sobre la correspondencia, como lo han prestado los demás individuos del Cuerpo.

16. La indemnizacion que las compañías darán al gobierno por hacerse este cargo de las líneas y del personal de ellas, será igual á la cantidad que arroje el importe de los haberes del personal que de su procedencia pasa á las órdenes del Estado, más la tercera parte del gasto de su entretenimiento y conservacion de la línea.

Redúcese con esta reforma el presupuesto de gastos de las compañías, mucho respecto del que hoy tienen, pues que deberá disminuirse de su cifra la que arrojen:

1.º Los dos tercios del importe de su entretenimiento y conservacion de la línea.

2.º El del personal que servia en los puntos en que se creen estaciones de Comunicaciones.

Además quedarán descártadas de toda responsabilidad telegráfica respecto del Estado.

Este por otra parte no aumentará los gastos; pues, á pesar de lo que dice

(1) En nuestro proyecto de organizacion propusimos que se suprimiera la denominacion de telegrafistas, por absurda, pues que nada dice relativamente á la clase de destino del empleado, y además, porque todos nosotros, desde el primer inspector hasta el último, somos telegrafistas. Llamarles así, es como si al alferez se le denominara militar.

Esto fué absurdo y un tanto depresivo antes; pero ahora es mucho más monstruoso, puesto que los telegrafistas prestan servicio de Telégrafos y Correos y para ser lógicos, si quiera en el absurdo, seria preciso llamarles telegrafi-correistas, denominacion que por lo ridícula no necesita discutirse.

la ley de ferro-carriles, la práctica de lo que se ejecuta hoy, nos demuestra que solo se diferenciará en entretener una línea de nueve hilos en vez de una de siete, ó una de siete en vez de una de cinco.

El aumento del personal será además paulatino y progresivo segun el servicio lo vaya exigiendo, y tanto este gasto como el de entretenimiento de las nuevas estaciones, estará compensado con usura por el aumento de dos hilos en toda la línea y por las muchas estaciones de Comunicaciones que podrian utilizarse.

Concretemos ya la reforma á una so-

la y determinada línea general, para que sirva de modelo á las medidas que deban adoptarse en las demás, atendiendo á que ni el gobierno ni todas las compañías á la vez, tienen medios de realizar simultáneamente nuestro proyecto.

Fijémonos en la línea de peores condiciones, en aquella que da lugar á larguísimas averías, á constantes interrupciones por su mal estado, y en la que la reforma es de más imperiosa necesidad.

Estudiemos la línea de Andalucía, que pertenece á tres compañías distintas.

LÍNEA DE ANDALUCÍA. (1)

ESTACIONES FÉRREAS EN QUE PUEDEN ESTABLECERSE ESTACIONES DE COMUNICACIONES (TELÉGRAFOS Y CORREOS).

Kilómetros.	ESTACIONES.	OBSERVACIONES.
DE MADRID Á CÓRDOBA.		
»	Madrid.....	Por razon de servicio.
14	Getafe.....	Por id. de proximidad á la capital.
49	Aranjuez.....	Por razon de servicio.
64	Castillejo.....	Por ser entronque del ramal de Toledo.
101	Tembleque.....	Por razon de servicio.
148	Alcázar.....	Entronque de la línea á Alicante y Valencia.
198	Manzanares.....	Id. de la línea de Extremadura.
217	Valdepeñas.....	Por su importancia comercial.
250	Santa Cruz.....	Por razon de servicio.
297	Vilches.....	Por su importancia postal.
316	Baeza.....	Por id. id. y como entronque de los ramales telegráficos de Ubeda, La Carolina y Linares.
337	Menjíbar.....	Como entronque postal de la línea de Jaen y Granada.
364	Andújar.....	Por razon de localidad y de servicio.
399	Montoro.....	Por su comercio y como entronque de la carretera de Montoro á Bujalance y Baena.
442	Córdoba.....	Por razon de servicio.

(1) Consignamos con gusto que nuestro amigo y compañero de Cuerpo D. Carlos Orduña, nos ha ayudado en el detenido estudio estadístico y geográfico de esta línea, para poder presentar en pocos dias este cuadro de estaciones de Comunicaciones.

Kilómetros.	ESTACIONES.	OBSERVACIONES.
-------------	-------------	----------------

DE CÓRDOBA Á SEVILLA.

»	<i>Córdoba</i>	Por razon de servicio.
32	<i>Posadas</i>	Por razon de localidad y de servicio.
53	<i>Palma del Rio</i>	Por su importancia local y postal.
75	<i>Lora del Rio</i>	Por id. id.
91	<i>Carmona</i>	Por su importancia local.
131	<i>Sevilla</i>	Por razon de servicio.

DE SEVILLA Á CÁDIZ.

»	<i>Sevilla</i>	Por razon de servicio.
31	<i>Utrera</i>	Por su importancia local como entronque de la línea férrea á Moron, donde tambien debe establecerse estacion combinada; por su importancia postal, y como arranque del ferro-carril á Osuna, en construccion.
72	<i>Lebrija</i>	Por razon de localidad.
84	<i>Jerez</i>	Por su importancia postal con Arcos de la Frontera.
127	<i>Puerto de Santa María</i>	Por razon de localidad.
138	<i>San Fernando</i>	Por id. id.
153	<i>Cádiz</i>	Por razon del servicio.

DE CÓRDOBA Á MÁLAGA.

»	<i>Córdoba</i>	Por razon del servicio.
50	<i>Montilla</i>	Por su importancia local y comercial.
57	<i>Aguilar</i>	Por id. id. y por su importancia postal con Lucena, donde hay estacion telegráfica en el ramal de Antequera á Cabra.
123	<i>Bobadilla</i>	Como entronque de la línea de Granada y la línea telegráfica general de Andalucía.
157	<i>Alora</i>	Por su importancia postal.
195	<i>Málaga</i>	Por razon de servicio

PRESUPUESTO ANUAL DE GASTOS É INGRESOS.

GASTOS.

PERSONAL.

	PESETAS.
2 Oficiales cuartos (Telegrafistas) para la estacion de Madrid	3.000
16 Id. para las de Getafe, Castillejo, Valdepeñas, Vilches, Menjíbar, Montoro, Posadas, Palma, Carmona, Utrera, Moron, Lebrija, Montilla, Aguilar, Bobadilla y Alora	24.000
2 Id. para Córdoba	3.000
2 Id. para Sevilla	3.000
2 Id. para Cádiz	3.000
2 Id. para Málaga	3.000
<i>Total</i>	39.000
8 Oficiales de línea, incluidas dietas, á 2.500 pesetas	20.000
Personal de vigilancia, aumentado con 20 celadores	15.000
<i>Total gastos personal</i>	74.000

MATERIAL.		PESETAS.	
Entretencimiento de 21 estaciones á 250 pesetas una		5.250	
Idem de 992 kilómetros	}	á 25 pesetas anuales por kilómetro (1).	
De Málaga á Córdoba.			442
De Córdoba á Sevilla.			285
de línea.	195	24.800	
	922		
<i>Total gastos material.</i>		<u>30.050</u>	

RESÚMEN DE GASTOS.

	PESETAS.
Personal.	74.000
Material.	<u>30.050</u>
<i>Total.</i>	<u>104.050</u>

INGRESOS.

	PESETAS.
Importan los locales de las estaciones que pasan al ferro-carril.	4.120
Suponiendo que cada estacion <i>nueva</i> dá dos telegramas diarios sencillos, producen en todo el año las 21 que se crean	15.120
Como, por regla general, cada despacho origina otro de vuelta ó contestacion, debemos suponer que las 21 estaciones den lugar en otros puntos á igual ingreso.	15.120
Existen 44 estaciones en toda la línea de que se trata, servidas por aparatos Breugets: suponiendo que cada una no reciba más que un despacho sencillo al día y no incluyendo contestaciones, equivaldria á 44 despachos diarios: son al año.	15.840
El considerable número de viajeros que constantemente cruzan por la línea, utilizarán evidentemente el correo que en todas las estaciones citadas se pone á su alcance: creemos no exagerar suponiendo que por circunstancias de viaje se originen en toda la línea doscientas cartas diarias de peso sencillo, incluidas contestaciones, que producen.	<u>9.000</u>
<i>Total ingresos.</i>	<u>59.200</u>

Consignamos solo como un recuerdo el aumento que tendria la correspondencia de todos los pueblos de la península con los enclavados en la línea férrea, por consecuencia de la comunicacion telegráfica, nueva en ellas.

Prescindimos además de los gastos que en la actualidad exigen las administraciones de Correos que pasarian á la vía.

RESÚMEN DEL PRESUPUESTO DE GASTOS É INGRESOS.

	PESETAS.
Gastos.	104.050
Ingresos.	<u>59.200</u>
<i>Diferencia en contra del Tesoro.</i>	<u>44.850</u>

(1) Se han presupuestado generalmente 17,50 pesetas, cantidad escasísima para entretener un kilómetro de línea nueva, y por tanto insuficiente dado el estado de nuestras líneas.

Por las dos consideraciones consignadas al final del presupuesto de ingresos, y teniendo en cuenta lo que corresponde á la empresa pagar de esta cantidad, puede considerarse como enjugado este déficit insignificante si se le compara con los inmensos beneficios que nuestro proyecto debe de reportar (1).
 RAFAEL PALET.

MISCELÁNEA.

Asegúrase que la Direccion de Correos de Berlin ha acordado declarar francas de porte todas las cartas que reciben y expiden los prisioneros franceses, debiendo depositarse estas últimas en la estafeta de la Alemania del Norte por la autoridad militar encargada de vigilar á los prisioneros.

Por decreto expedido por el ministerio de la Gobernacion, se autoriza á la Direccion general de Comunicaciones para que proceda á construir por administracion una linea telegráfica de Madrid á Zaragoza, como base de las dos internacionales que han de penetrar en Francia por Iruñ y la Junquera.

Por la Direccion general de Comunicaciones se avisa al público que habiéndose celebrado un nuevo tratado postal entre la Alemania del Norte y los Estados-Unidos de América, la correspondencia que de España se dirige á esta república por las vías de Hamburgo ó Bremen, se sujetará en lo sucesivo á la siguiente tarifa:

Carta franqueada 375 milésimas de escudo; carta no franqueada 550 milésimas; carta certificada 575 milésimas; impresos y muestras de mercancías 85 milésimas.

Refiere un periódico francés que el jefe de la estacion de Hagnenau murió fusilado por los prusianos. Cuando la vanguardia de estos entró en dicha localidad, los empleados del telégrafo, ansiosos y preocupados, como era natural, por saber el éxito de la jornada de Reischoffen, no pensaron en interrumpir las comunicaciones de la ciudad con el cuartel

(1) Pudiera el gobierno nombrar desde luego comisionados especiales para realizar nuestro proyecto, reformado ó adicionado por los trabajos y estudios de nuestro Director general, y oficiar al mismo tiempo á las tres compañías, á fin de que designasen delegados especiales con el propio objeto.

general del ejército francés. Los prusianos trataron de aprovecharse de este olvido para informar falsamente á sus enemigos acerca de la situacion del mariscal Mac-Mahon, á fin de que estos cayeran en el lazo. Felizmente para los franceses, ninguno de los jefes prusianos tenia conocimiento del mecanismo del telégrafo francés; intimaron al jefe de la estacion para que trasmitiese en el acto sus falsas indicaciones y sus informes no ménos erróneos; pero este digno funcionario se negó enérgicamente á ello, sin hacer caso ni de las promesas, ni de las amenazas de los prusianos. Irritados estos, le fusilaron sin misericordia.

No podemos dar crédito á esta noticia.

Ministerio de la Gobernacion.—Direccion general de Comunicaciones.—Negociado 1.º—Correos.—Circular núm. 51.—Siendo de urgente necesidad que todas las dependencias, tanto principales como subalternas, de alguna importancia en cuanto al servicio postal, tengan exacto conocimiento de las órdenes vigentes, interin se armonizan los servicios de Correos y Telégrafos, bajo un mismo reglamento, cuyo detenido estudio, que se está practicando, requiere algun tiempo; y careciendo esta Direccion de ejemplares suficientes de la Coleccion legislativa, que seria costoso imprimir imponiendo al Estado un gasto considerable para tan corto tiempo, seria de gran utilidad y conveniencia que adquiriese V. para el servicio de esas oficinas los que juzgue oportunos, bien del *Resúmen de las Ordenanzas de Correos* que está publicando, compendiada y ordenadamente el periódico LA SEMANA TELEGRÁFICO-POSTAL, ó bien de cualquiera otra de las publicaciones análogas, quedando V. autorizado para incluir su importe en la cuenta de gastos de utensilio.

Dios guarde á V. muchos años. Madrid 7 de Junio de 1869.—El Director general, Venancio Gonzalez.

CORRESPONDENCIA DE LA SEMANA.

Albarracin.—D. A. G.—Para todos el examen es el del programa del 23 Julio.

Santúcar.—D. F. M. E.—Hecho su encargo con toda eficacia.

Ibiza.—D. F. F. G.—Se vuelven á remitir números; ya se remitieron, no es olvido, sino extravío de correos.

Málaga.—D. J. G.—Recibidas 14 pesetas. Gracias por el mucho interés que se toma.

Trujillo.—D. F. M. E.—Recibida su carta; se hará lo que V. desea.

Murcia.—D. J. C.—Sírvasc decir á D. F. H. que no se ha dejado nunca de enviar un número á un suscriptor; que se le vuelven á remitir los 65 y 66. Escribo á V.

Almansa.—D. F. A.—No se ha recibido más que el importe de la suscripcion de V.; la del Sr. L., no.

MADRID: 1870.

Imprenta de M. Tello, Isabel la Católica, 23.