

# Heraldo de Ferrocarriles.

PERIÓDICO QUINCENAL, ÓRGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

## PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

En toda España **25 céntimos** al mes.

Las suscripciones de provincias han de ser por lo menos de dos meses.

Madrid, 1.º de Diciembre de 1905.

## DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

**HERALDO DE FERROCARRILES**

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

## Pases y autorizaciones para empleados.

En vista de la bondadosa acogida que obtuvo en la dirección de algunas de las principales Compañías ferroviarias, el proyecto de tarifas publicado en el HERALDO, y con el fin de aportar antecedentes que justifiquen ó expliquen en cierto modo aquella idea y datos que faciliten su resolución, he recabado informes de las principales Compañías extranjeras, sobre todo de las que sostienen relaciones constantes con nosotros, viniendo á hallar en consecuencia que las Compañías del Mediodía de Francia, del Este, Estado, Norte, París á Orleans, Oeste, París Lyon-Mediterráneo, Contorno y de Intervención común; es decir, las principales de la vecina nación, conceden á sus empleados, aparte del pase de libre circulación que hoy disfrutan (siempre que lo necesitan) casi todos los agentes españoles en sus Compañías, las rebajas siguientes:

1.º Un pase gratuito de ida y vuelta, sin impuesto del Tesoro, á todos los agentes, así como á sus familias (padres, madres, hijos y nietos) por todas las Compañías, propias y extrañas; pero por una sola vez al año.

2.º Billetes de favor para cuantas veces lo soliciten (después de haber hecho uso de la gracia anterior) á las familias de los agentes, dentro de las Compañías en donde éstos prestan servicio.

Estos billetes de favor son gratuitos y exentos del impuesto. (Ley 10 Agosto 1897.)

3.º Billetes á cuarta parte de precio á los agentes extraños á la Compañía, cuantas veces lo pidan y con la misma ventaja que concede la ley citada.

4.º Billetes á mitad de precio á los hermanos y cuñados de los agentes de la Compañía, con las mismas condiciones que el anterior.

Esto podría servir de norma á las Compañías españolas que tanta concomitancia tienen con las francesas, substituyendo á los billetes de favor franceses otros que podrían ser con una percepción de 0,01 c. por kilómetro, con un mínimo de 0,25 y máximo 2,50, y la misma percepción para el Estado, y el 10 por 100 para todos los demás billetes sobre la cantidad efectiva en lugar del 20 por 100 del precio ordinario, desproporcionado Tesoro que hoy se paga.

El personal de hoy de las grandes Compañías no está en las mismas condiciones del de hace veinticinco años, en que, aparte de las condiciones económicas de la vida de entonces, apenas constituía núcleo por el pequeño desarrollo de los ferrocarriles. Lo reducido de sus líneas hacia que bastara un personal localizado, agrupado y dirigido casi familiarmente, en atención al fácil contacto que tenía con sus directores, conocedores de sus necesidades que tenían á la vista y que podían resolver sin artículos, instrucciones y reglamentos.

Además el impuesto del Tesoro era entonces mucho más reducido.

Hoy las Compañías forman un conglomerado de variados intereses, distintas fusiones y numerosísimo personal que se extiende por toda la Península (cuyas líneas es conveniente conocer sobre el terreno) en la que se mueve y tiene intereses y afectos como antes por una región y hasta sólo por una capital, siéndole, por lo tanto, necesario el que tenga facilidades para satisfacer sus deseos nacidos por las circunstancias que rodean su profesión.

Por eso yo creo debe tratarse de reformar en el sentido indicado los actuales precios que satisfacen los empleados ferroviarios y familias.

C. DUBOIS.

Hacemos nuestro el artículo de nuestro distinguido amigo laborioso é inteligente inspector de la oficina de viajeros de la Intervención de la Compañía del Norte señor Dubois, que

tantas simpatías cuenta en las Compañías, y con el fin de llevar á la práctica su idea, dirigimos á los señores directores la siguiente carta:

«Muy señor mío: Tengo el honor de dirigirme á usted en nombre de todo el personal de ferrocarriles, para que se digne prestar su conformidad y modificar las actuales tarifas para viajar el personal y sus familias en el sentido por nosotros indicado, teniendo en cuenta que algunas Compañías están propicias á ello, siempre que sea por todos acordada, con el fin de recabar la necesaria aprobación del señor ministro del ramo.

De usted afectísimo s. s.—El director, *Mariano P. Peinado*.

## No nos quejemos.

Es axiomático que no hay efecto sin causa; en su consecuencia los ayes, los lamentos, las quejas, han de tener forzosamente su razón de ser.

Son, pues, los males, las desgracias y los daños, los funestos efectos producidos por causas desastrosas y tristes, efectos á su vez de principios fundamentales que forman una inmensa cadena que constituye la Historia de la vida, con todos los desaciertos ó éxitos, odios y rencores, bienes y males al parecer producidos por generación espontánea, pero que obedecen á un largo período que abarca aquella cadena.

Son, pues, nuestras desgracias y los males que padecemos, efectos de una causa que ha tiempo ha venido, creando aquéllos y cuya causa está en nosotros mismos.

Si, no hay que admirarse, hay que rendirse á la evidencia, es de todo punto necesario que dejemos su puesto á la verdad y la verdad es esa.

La causa somos nosotros mismos, justo es, pues, que esos efectos que nos dividen, destruyen y aniquilan, los suframos sin que tratemos de culpar á nadie, ni aun siquiera de hacer partícipes de nuestra decadencia á otros, que el único delito que cometen es el de no acordarse de unos hombres que nunca supieron unirse para defender derechos ni para obtener mejoras; es más, que rara vez se molestaron en pedirlos, no obstante pasar por situaciones difíciles. Tal vez lo que hacen aquellos hombres sea inhumano, pero seamos francos, es lógico.

Veamos; quéjense unos del continuo trabajo, de la postergación injustificada de que son objeto, del mal pago que reciben los que con mayor celo defienden los intereses confiados á su cargo, de las injusticias de que son víctimas, de los malos tratos que por antipatías injustificadas, les dan jefes que por equivocación subieron ó por influencia llegaron, de las condiciones antihigiénicas en que suelen hallarse muchas dependencias y los que se encuentran en el deber de recaudar, quéjense también de la complicación de tarifas, de la diversidad de rectificaciones que llegan á veces á alcanzar más de lo que dan de sí pagas mezquinas, y todos tienen constantemente un ¡ay!, el del mucho trabajo y el de el poco sueldo, el del poco descanso á cambio de muchas necesidades y escasos recursos para atenderlas, y para completar esta serie de lamentos, nos quejamos de la inhumanidad que comete el Estado, imponiéndonos una contribución arbitraria y anómala, ¡á nosotros! á sus más seguros y productivos recaudadores. Estas son nuestras miserias, y de estos males nos quejamos con marcada injusticia.

Lo queremos así, estamos conformes con la enfermedad que viene haciendo estragos, hasta concluir nuestra vida, no ponemos coto á esta gangrena que con asombrosa

velocidad va comiendo nuestro cuerpo hasta llevarnos á la muerte, dejamos que el mal adquiera gigantescas proporciones, y á tal extremo llega nuestro abandono, que cuando alguien se nos acerca con solicitud digna de mejor inversión á prestarnos su ayuda y á darnos medios de sanar ó aliviar nuestra tenaz dolencia, lo apartamos de nuestro lado con inaudita ingratitud, tiramos sus remedios, arrojamos al arroyo sus medicinas, y aún decimos que el afán de vender sus específicos fué el que le acercó á nosotros. ¡Buen pago á los que se sacrifican por nuestra salud; buena recompensa á los que desinteresadamente nos auxilian; justa reciprocidad y magnánimo agradecimiento á los que sacrifican por nosotros su dinero, su comodidad y su inteligencia!

Y, después de esto, lloramos y maldecimos, y con tal conducta tenemos valor de quejarnos, y observando tales procedimientos, en los que juegan un gran papel la apatía y la ingratitud, vamos á decirle á las gentes cuánto padecemos y cuánto nos sucede, dejando escapar alguna lagrimilla y dando lugar á que nuestra desgracia tenga por contestación una risa insultante, pero tan lógica como lógicos son los males mencionados y otros muchos que la pluma se niega á escribir, tal vez porque se sonrojara el que esto escribe si tuviera que decir hasta dónde llega el bajo concepto que tenemos de nosotros mismos.

Hay que reconocerlo: son culpas nuestras, son delitos por nosotros cometidos, y por ellos sufrimos la penitencia que requiere nuestra incuria.

¿Que deberían los que mandan ocuparse de nuestra situación y remediarla? Esto sería lo natural; pero cuando esto no sucede, cuando vemos cómo corren los años sin que nadie dicte reglas que determinen dónde acaban nuestros deberes y empiezan nuestros derechos, no queda más recurso que pensar en hacer esas leyes, y si nosotros, que somos los interesados, no las pedimos, ¿quién ha de preocuparse de lo que nos dan y de lo que nos quitan? ¿Con qué derecho vamos á pedir á nadie que haga por nosotros lo que nosotros no sabemos hacer?

Este es nuestro estado, con el cual, desde luego, debemos conformarnos, puesto que no sólo nada hacemos por remediarlo, sino que rechazamos los medios de defensa que á nuestras manos llegan.

Trabajar, luchar, ocuparse del problema, ayudar la gestión de los que tomen á su cargo trabajos de mejoramiento; ver las cosas sin personalismos ni miras bajas, sino con la nobleza y la confianza de hombres de buena voluntad; dejar á un lado murmuraciones, críticas, envidias egoístas; no tener escepticismos ridículos; ser positivistas sin exageraciones; ser buenos, en una palabra, unirse, esto es lo que hace falta, y mientras eso (que después de todo está en nuestras manos) no lo hagamos, todas nuestras quejas y lamentos, tristezas y llantos, no harán más que producir risa á los que vean que no somos más que mujerzuelas pobres, causantes de nuestras deshonras.

## El impuesto de utilidades.

Leyéronse ya en las Cortes los presupuestos que han de regir en el año 1906. Dentro de poco se aprobarán sin que las minorías parlamentarias sean suficientes á oponerse, porque la mayoría se encargará de que el 1.º de Enero esté todo al corriente para que no se escape un solo céntimo de lo que tenemos que darle al fisco de grado ó por fuerza. Todo se solucionará; lo importante es que se aprueben los presupuestos, que ya vendrán otros á desempeñar la bonita misión de llevarse lo que á la Hacienda debamos y un poquito más de lo que alcance nuestra deuda.

Pero dejemos esto y pasemos á ver lo que de estos presupuestos nos atañe.

Participamos nosotros del triunfo personal

de D. José Echegaray, triunfo indiscutible obtenido por el brillante discurso pronunciado en las Cortes.

Pero lloramos al ver cómo se aferra el ministro de Hacienda á lo que llama nivelación. Pareciéndonos el día que escuchamos su discurso en el Congreso aquel otro en que le hacíamos ver que lo que se llevaba la Hacienda de nuestros raquíticos sueldos era el pan, los garbanzos, las judías, y vemos ahora al venerable anciano encogerse de hombros y no hallar más medio de remediarlo todo que componer una tabla reguladora que no alterara en lo más mínimo la cifra total.

Hay que sostener la nivelación; en pleno siglo xx el Sr. Echegaray proclama el antiguo principio *governar es regir*, y defiende, como podría hacerlo otro ministro cualquiera, que hay que sostener la renta.

¿Y de dónde ha de sacar el Sr. Echegaray los recursos para sostener la nivelación, si se arruina á las clases contribuyentes?

Esperábamos, y había muchos que como nosotros fiaban en ello, que después del largo período de apartamiento de la política, la vuelta del Sr. Echegaray al Gobierno pudiera significar una provechosa renovación del ambiente económico, pero el Sr. Echegaray, olvidándose de su historia, olvidándose de su significación, prescindiendo de lo mucho á que le compromete su nombre y de lo no menos á que le obligan las esperanzas puestas en él, nos condena á sufrir las funestas consecuencias de la desapoderada obra de un ministro incapaz, contra la que ha protestado sin cesar desde el primer día, y condena á esta desheredada clase á una ruina cierta, en nombre de ridículos convencionalismos económicos, de nivelaciones ficticias del presupuesto, de los rutinarios procedimientos administrativos, y para hacerlo razona, no á la manera de los grandes intelectos como el suyo, sino como puede argumentar el más humilde recaudador de contribuciones.

No han bastado á nuestro gran sabio que hayan ido dos Comisiones á hacerle ver lo injusto de tal contribución; no ha sido suficiente á conmovérle las penas y las miserias que en nuestra visita le contamos; no le ha convencido la energía con que le dijimos que así no estábamos dispuestos á seguir, pues bien: necesario es que no se olviden á los que mandan las palabras que hemos dicho ya en otra ocasión. Cuando la justicia no se obtiene usando la *fuerza de la razón*, se impone hacer uso de la *razón de la fuerza*. Y no confíen en la desunión de esta clase, pues si en tan movedizo terreno se colocan, será cosa de decirles lo que no ha muchos días contestamos á un representante en Cortes, que nos decía sería un milagro la unión.

Cuidado, que el milagro lleva camino de efectuarse, y á eso nada más vino el HERALDO DE FERROCARRILES. Y entre tanto se realice el milagro, haremos uso de las armas que tenemos.

\*\*\*

Dentro de breves días se verificará una reunión en estas Oficinas, con objeto de acordar si es conveniente ir al mitin, según nuestro programa, y para visitar asimismo á los representantes de las minorías, á algunos de los cuales no hemos podido ver por falta de tiempo. También podría suceder que antes de ir al mitin se celebrara una importante reunión preparatoria, por decirlo así, en un círculo ó salón de esta corte.

Caso de que esto sucediera, no nos cabe duda obtener la cesión gratuita del local que ocupáramos, en cuya gestión nos ayudarán seguramente todos los compañeros, como lo esperamos, pues en esto, como en todo, es de imprescindible necesidad la unión, por la que tanto estamos trabajando, y que con toda el alma anhelamos.

## En cumplimiento de su deber.

También tenemos que dar cuenta á nuestros lectores de otra víctima en el cumplimiento de su deber. Nuestro compañero, el jefe de estación que fué de Valdemoro, D. Juan Monpeón fué arrollado el día 24 del pasado mes, por el tren de mercancías núm. 110 de la Compañía de Alicante, quedando muerto en el acto. ¡Triste fin, después de una vida consagrada al trabajo, que halla como única recom



pensa la muerte entre dos toques! No dudamos que la Dirección de aquella Compañía atenderá como se debe á la familia del que fué su fiel servidor, librándola de la miseria. Descanse en paz, y reciba aquélla la expresión de nuestro profundo sentimiento.

••

Raro es el número en que no tenemos que dar cuenta á nuestros lectores de algún acto humanitario, de valor ó heroísmo, verificado por alguno de esos miles de compañeros nuestros que, sujetos por el deber á esa inmensa red de hierro, cuyos hilos se cruzan y extienden por toda la península ciñéndose á las ondulaciones del terreno, ó *adheridos* otros á los tender de las máquinas y á los furgones de cola de los trenes, son los vigías que alerta velan por la seguridad de los viajeros, los intereses de las Compañías y del Estado (el mismo que nos impone la contribución en los sueldos), desafiando á la nieve, frío, aire y lluvia, que mentira parece puedan resistir en estas crudas noches de invierno, sobre todo los maquinistas, que deben estar hechos de granito para aguantar impávidos y á la intemperie los efectos que á la misma roca dura imprimen.

En esta ocasión han sido los héroes el maquinista, fogonero y dos guardafrenos, que salieron en el tren 16, desde Segovia á Madrid, el día 18 del pasado, en que pudo ocurrir una catástrofe, evitada gracias al esfuerzo de aquellos empleados: José Sola, Francisco Núñez y Pedro Ramírez, querido suscriptor nuestro éste, que tan buenos servicios viene prestando al periódico, privándonos hoy de su visita por esta casa, por hallarse en cama á consecuencia de las lesiones sufridas en el percance.

Lo ocurrido fué que del tren mercancías 1.030, que maniobraba en la estación de Otero, en la madrugada del citado día, se desprendieron cinco vagones y un furgón, los cuales se precipitaron por la pendiente que hay entre aquella estación y la de La Losa.

Los empleados de la estación de Otero, no pudiendo contener la marcha vertiginosa de los vagones, trataron de avisar á La Losa, pero se encontraron con que el telégrafo se hallaba interrumpido.

La angustia que se produjo en aquellos momentos fué grande, pues calculando el tiempo, sabían los empleados que el tren correo de Asturias y Galicia se hallaba en la vía y era irremediable la catástrofe.

Los empleados de la estación de La Losa vieron en lo alto de la pendiente los vagones, que marchaban con la velocidad de un tren expreso, y en el acto se aprestaron, no á detenerlos, porque esto era imposible, sino á hacerles descarrilar para evitar que se encontraran con el tren 16.

Sus esfuerzos fueron inútiles, y los vagones pasaron de La Losa.

Mientras esto ocurría, el tren 16 salía de la estación de Segovia con dirección á Madrid.

Había recorrido este tren unos tres kilómetros, cuando el maquinista José Sola vió á lo lejos los vagones y cerró inmediatamente el regulador, dió contravapor é hizo funcionar el freno automático, parando el convoy.

En aquel momento ocurrió el choque, cuyos efectos fueron menores gracias á la presteza del maquinista.

En los primeros momentos, la confusión fué grande; pero los citados agentes procuraron llevar la tranquilidad al ánimo de los viajeros, incluso ocultando la segunda parte de la desgracia. El fuego que se prendió, al caer con el choque una de las marquesas ó lámparas, ardiendo todo el petróleo vertido. Preocupaba esto más al digno personal que la sangre que manaba de sus heridas, apresurándose á apagarlo para evitar el conflicto que se les echaba encima, haciendo esfuerzos titánicos para remediar ellos solos lo que no querían dar á la publicidad para no alarmar más á los viajeros, privándose, por lo tanto, de la ayuda de otros.

Después se supo que los citados agentes habían sufrido fracturas y lesiones en diferentes partes del cuerpo, imposibilitándoles para algunos días.

Los vagones causantes del siniestro quedaron destruidos.

Inmediatamente se organizaron socorros y se dió aviso por peatones á las estaciones inmediatas.

Entre las estaciones de Segovia, La Losa y Otero, la comunicación telegráfica era absoluta, pues el huracán había roto unos 30 postes.

Cuando en Madrid se supo la noticia del siniestro serían próximamente las doce de la mañana y en el acto se organizó un tren de soco-

rro, que partió para el lugar del suceso una hora después, conduciendo el material necesario para auxiliar á los viajeros del correo de Galicia.

En el mismo tren fueron los señores Terrellón, jefe de la explotación; Saavedra, jefe del movimiento; Torres (D. Gaspar), jefe de la sección de Vías y Obras; Rahola, jefe de la tracción; Bacle, inspector principal adjunto, y los ingenieros del Estado de la primera división señores Aguinaga y Gálvez Cañero.

Bien por Sola, el fogonero, cuyo nombre ignoramos, Núñez y Ramírez, que se han hecho acreedores á una recompensa, y no dudamos que la Compañía del Norte estimulará su comportamiento, enviándoles nosotros desde estas columnas un aplauso á su noble acción, haciendo fervientes votos para que pronto se restablezcan de su lastimoso estado.

## SOBRE EL ESCALAFON (1)

Interesa ante todas las cosas al buen orden y disciplina de los empleados de ferrocarriles, clasificarlos de una manera terminante y clara. Así, cada cual sabe el lugar que ocupa en la escala ferroviaria, los derechos que está llamado á disfrutar y los deberes que está encargado de cumplir.

Nada puede expresar mejor y con más brevedad aquel orden y estas circunstancias, que el escalafón.

Antes de tratar del procedimiento que, según mi limitado entender, debiera adoptarse para conferir los ascensos, será conveniente hacer algunas observaciones generales que los servicios propios de ferrocarriles me sugieren.

La diversidad de esos servicios de índole tan distinta, parece evidenciar que los conocimientos adquiridos en unos, resulten inútiles para el cumplido y acertado desempeño de otros. Puede un empleado ser muy entendido, por ejemplo, en el ramo de movimiento de trenes y no poseer aptitudes para el de tráfico; y esta divergencia resalta más, si comparamos un obrero inteligente en el servicio de construcción de máquinas y un empleado, v. gr. en las oficinas de intervención y Contabilidad.

Así, pues, procede, á mi juicio, agrupar los individuos por servicios, uniéndolos éstos, según sean de una misma índole y naturaleza, y separando los que no tengan entre sí la conveniente relación ó analogía.

Dejando aparte la clasificación por categorías, y dentro de éstas la de clases, que pudiera ser quizás algún día objeto de otro artículo por razones implícitamente contenidas en éste, me concretaré á indicar por ahora en líneas generales, la manera de llevar á cabo la formación del escalafón.

Sirviendo de base las hojas de servicios, se relacionarán todos los empleados, agentes y obreros de las Compañías por orden riguroso de antigüedad. Dicha relación constituirá el escalafón general, que, con carácter provisional, debiera publicarse para conocimiento del personal, debiendo fijarse un plazo de dos ó tres meses para recibir reclamaciones. Estas serían examinadas, tomándose en cuenta las que se estimasen justas para hacer las debidas rectificaciones, y una vez efectuadas, se publicaría el escalafón definitivo, que se rectificaría todos los años, introduciendo en él las variaciones que produjera el movimiento del personal.

Teniendo en cuenta lo antes indicado acerca de la heterogeneidad de los servicios, se hace necesario clasificarlos, y, dentro de cada uno, formar un escalafón especial.

Terminado lo referente al escalafón, procede exponer mi humilde criterio respecto á las bases generales, según las cuales deben verificarse los ascensos.

La facultad de nombrar y ascender los empleados no debe reputarse como un derecho establecido para la particular conveniencia de los que la ejercen, sino considerarla como un deber de difícil cumplimiento.

La experiencia demuestra que el no exigir requisitos y condiciones necesarias para el desempeño de un cargo, equivale á constituir los destinos en patrimonio del favor, y á convertir por otra parte la práctica en ciega rutina.

(1) El HERALDO DE FERROCARRILES, aunque no se identifique siempre con las ideas vertidas en los originales que se le envían, tiene suma complacencia en darlos á la imprenta, siempre que no sufra desdoro la cultura ni violente la razón, demostrando de esta manera la amplitud que concede y la imparcialidad que observa en todos los asuntos.

No extrañen, pues, nuestros lectores, demos cabida en estas columnas á este artículo que, en forma de comunicado, hemos recibido, y que trata de uno de los puntos que integran nuestro programa.

Los llamados meritorios, aspirantes ó alumnos, son el plantel de la carrera ferroviaria, y deben instruirse hasta poseer las cualidades y conocimientos propios de una esmerada educación elemental, y á más los especiales que requiere el servicio que tratan de emprender; y así, á proporción que los destinos van creciendo en importancia, se va haciendo en ellos más necesaria la capacidad y la ciencia.

Las exageraciones suelen ser injustas; por eso no puede conformarse mi criterio particular con el de los que opinan que sola y únicamente la antigüedad debe servir de norma para los ascensos, tampoco, aun menos, con los que pretenden sea la libre elección el único regulador. Lo primero significa la rutina; lo segundo, el favoritismo ó la arbitrariedad.

La antigüedad es muy respetable y digna de gran estima porque la práctica mucho enseña; pero por conveniente que sea en general acreditar por el tiempo la suficiencia, sería indisculpable estorbar al talento y mérito sobresalientes los medios de abrirse paso y colocarse en la altura á que le dan derecho, ya conocimientos especiales, ya aptitudes relevantes, que redundan siempre en beneficio de todos.

Con arreglo á estos principios, entiendo yo debieran conferirse los ascensos á la *antigüedad* y al *mérito*, proveyendo dos terceras ó tres cuartas partes, según se prefiera, de las vacantes por rigurosa antigüedad, y la tercera ó cuarta restante por elección. Mas para que en este último turno no sea fácil que falseando los principios que sirven de base, el favor arrebate en su lugar al mérito, y la ignorancia se sobreponga al saber, convendría establecer ciertas formalidades y condiciones que lo impidan.

Torpe y desaliñadamente están escritas estas líneas, por lo cual recurro á la benevolencia de mis lectores, si los tuviere, como asilo cariñoso para que absuelva mi atrevimiento al exponer opiniones exclusivamente personales.

A. R.

## NOTICIAS VARIAS

Por Real orden del Ministerio de Hacienda, de 15 del pasado, se declara que el tipo medio del cambio en la primera quincena del citado mes ha sido el de 27,88 por 100, correspondiendo, en su consecuencia, una reducción de 22 por 100 en las liquidaciones de derechos que para su pago en oro se efectuarán en las Aduanas durante la segunda quincena del mes de Noviembre.

Según la estadística recién publicada, para la exacción del impuesto de transportes, se ha registrado la carga de 11.163.228 toneladas métricas de mercaderías en los tres primeros trimestres del año actual.

Las mercancías descargadas tenían un peso de 5.402.215. De modo que el movimiento total fué de 16.565.443 toneladas, que pagaron pesetas 16.481.906 de derechos desde 1.º de Enero á 31 de Octubre próximo pasado.

Los pasajeros embarcados en el citado período han sido 173.748, y los desembarcados, 65.091. En total, 238.839, cuyos derechos produjeron al Tesoro 482.763 pesetas.

Las Compañías de ferrocarriles Andaluces, Madrid á Zaragoza y Alicante, Madrid á Cáceres y Portugal, Norte de España, Medina del Campo á Salamanca, Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo, hacen al público el siguiente aviso:

«Por Real orden de 22 de Septiembre último, han sido autorizadas estas Compañías para poner en vigor la tarifa especial N. M. A. C. S. Z., número de gran velocidad, para el transporte de hortalizas y legumbres frescas, limones, naranjas, granadas y demás frutas frescas, desde varias estaciones, con destino á San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Coruña, Vigo, Pontevedra y puntos intermedios.

La expresada tarifa ha empezado á regir el 1.º de Noviembre, y encuéntrase, con todos sus detalles, en las estaciones interesadas, tanto para consulta del público, como también para la venta.

En la citada fecha quedará anulada la tarifa especial N. M. A. C. S., núm. 1, de G. V., que empezó á regir el 1.º de Mayo de 1904.

En cumplimiento de lo que dispone el artículo 53 del Reglamento de la Sociedad de Empleados y Obreros de Ferrocarriles de España, celebrará Junta general ordinaria el domingo 10 del presente mes.

En la orden del día figuran puntos de verdadera importancia, según hemos podido ver,

Los asuntos que en ella han de tratarse son los siguientes:

- 1.º Lectura del acta de la sesión anterior.
- 2.º Lectura, discusión y aprobación de los presupuestos para 1906.
- 3.º Petición de un crédito para traslado de domicilio, por construcción de la Gran Vía.
- 4.º Nombramiento de cuatro individuos para el Consejo de Intervención y Estadística.
- 5.º Nombramiento de director gerente del periódico.
- 6.º Notificación de cargos vacantes y elecciones para cubrir aquéllas.
- 7.º Propuesta de castigo que hace la Directiva con arreglo á los artículos 60 y 61 del Reglamento, para el asociado D. Felipe Casas.
- 8.º Recurso de alzada que eleva á la General doña Josefa Muñoz, por haberle aplicado la Directiva el art. 5.º del Reglamento.
- 9.º Dar cuenta de las gestiones hechas para la supresión ó modificación del impuesto de utilidades que pagamos.
10. Informe acerca de la investigación hecha en la cuenta de *deudores por anticipos anteriores á 1901*, que importa 35.853,31 pesetas.
11. Estado en que se hallan las gestiones respecto al alcance de la Real orden, declarando benéfica á la Asociación.
12. Asuntos judiciales.
13. Proyectos para construcción ó adquisición de domicilio ó casa social.

Recomendamos á nuestros compañeros la acreditadísima fábrica de gorras de los hijos de Rubio, Jacometrezo, 50.

A ello nos obliga el esmero, economía y prontitud con que nos consta sirve los pedidos.

Por la Dirección general de Obras públicas se ha señalado el día 17 de Enero próximo para adjudicar en pública subasta la concesión de un tranvía eléctrico de Zumárraga á Azcoitia, que tiene solicitada D. Dionisio Sorotea.

La *Gaceta de Madrid* ha publicado una Real orden del Ministerio de Fomento, disponiendo que por las Divisiones de ferrocarriles se forme trimestralmente una estadística de reclamaciones, que remitirán á dicho Centro dentro del trimestre siguiente.

Además, las Divisiones formarán anualmente otros estados en donde conste el total de reclamaciones hechas á cada una de las Compañías que inspecciona, por clases y servicios, y el tanto por mil que corresponda á cada una de ellas en relación con el número de viajeros ó de mercancías transportadas en cada empresa.

Por último, dentro de los seis primeros meses de cada año, los jefes de las Divisiones remitirán los estados anuales del anterior y una Memoria detallada expresando las causas del aumento ó disminución de reclamaciones, por clases y servicios, y las medidas que á su juicio convenga adoptar para mejorar la explotación de las Compañías.

Nos han visitado nuestros colegas *El Productor*, que se publica en Barcelona; *L'Art del Pages*, del mismo punto; *La Montaña Republicana*, de Manresa; *La Aurora Social*, de Oviedo, y *La Chronique des Chemins de Fer*, órgano político y profesional de los agentes de los caminos de hierro, que se publica semanalmente en París.

Con todos ellos establecemos el cambio, dándoles gracias por su galantería.

Un agente de las oficinas centrales de la Compañía del Norte, en esta corte, desea entablar permuta con otro de las oficinas que radican en las de la Inspección de Valencia. Para más informes, en la Redacción y Administración de este periódico.

La falta de espacio nos obliga á suspender en el presente número la continuación del artículo «Ferrocarriles secundarios». En el próximo continuaremos su publicación.

## UNÁMONOS

Con motivo de la nueva subasta de Consumos, se han unido todas las entidades sociales políticas en bien del sacratísimo y honrado propósito de aminorar ó suprimir la pesada carga que sobre todos gravita con tan odioso impuesto.

No obstante reconocer las miras particulares de buena parte de aquellos que llevan la batuta en esta cuestión, es siempre digna de encomio



la campaña por ellos emprendida, y á la que debemos aportar nuestras fuerzas para protestar de tal gravamen.

Nadie con más motivo que nosotros, los empleados de ferrocarriles, por contar con menos medios de vida que todas ó la mayor parte de las clases sociales y ser á los que más interesan estas cuestiones económicas.

A todo aquello que vaya encaminado á mejorar nuestra angustiosa situación debemos unirnos. Hora es ya que se nos oiga; hora es que sepamos hacer saber nuestro derecho á la vida; hora es ya que sacudamos nuestra apatía y, haciendo un esfuerzo extraordinario, salgamos del letargo en que nos tiene sumidos la falta de elementos de vida; hora es que dejemos á un lado el temor mal disimulado que nos hace incurrir en el olvido de los que pudieran defender nuestros intereses, y puesto que á todos nos conviene el bienestar de la clase á que pertenecemos, todos debemos encaminar nuestros pasos á iniciativas para ver de mejorar nuestra triste situación, de todos tan olvidada.

Si los obreros, que no teniendo tantas necesidades y ganando más que la inmensa mayoría de nosotros, no pueden vivir, porque al fin y al cabo los salarios son cortos y la carestía de los principales artículos de vida es fabulosa, reclaman á una voz y tan justamente se defienden, ¿qué nos toca hacer á nosotros cuando, por razón natural, debemos contar con más elementos que ellos?

Los trabajadores, por su unión, han conseguido de los patronos grandes concesiones, como son el aumento de sueldo, disminución de horas de trabajo y la consideración que antes no tenían; alentados por el amor á la vida, siguen trabajando incesantemente; últimamente, ya hemos visto que han conseguido introducirse en el Municipio; su constancia les llevará á las Cortes, y llegará día en que tan bien organizados se hallen y tales progresos hagan los Centros instructivos ya creados, que por sí propios podrán gobernarse y hasta transformar la sociedad entera.

Pero no vayamos tan lejos, concretémonos á la actualidad, y convengamos en que, sin la unión, no hubieran conseguido lo que hoy tienen.

Mucho tenemos nosotros adelantado para conseguir la mejora y dignificación á que tenemos derecho, y á cuya defensa debemos consagrarnos; unámonos, repito, y coadyuemos á la meritoria obra que HERALDO DE FERROCARRILES ha comenzado, el cual, secundado, sostenido y apoyado por todos, sabrá tomar

las debidas iniciativas en bien del mayor de nuestros deseos.

A unirnos, compañeros, y puesto que todos sabéis, repito, las aspiraciones comunes que persigue HERALDO DE FERROCARRILES, ayúdemole en su penosa empresa agrupándonos bajo su bandera, y así, y con la unión de todos, podremos más fácilmente llegar á la posesión de nuestros derechos.

A. HERRERO.

## “La Mutual Española,”

Recomendamos á nuestros lectores lean el anuncio inserto en la cuarta plana, con este título, como asimismo la circular que con el presente número se reparte.

«La Mutual Española» es una Sociedad que viene á llenar un vacío en Madrid, donde, por la heterogeneidad de la población, tarda más en inculcarse el espíritu societario. Esta Sociedad—que no es incompatible con ninguna otra, puesto que las cantidades que entrega el asociado puede reclamarlas en todo tiempo—, tiende, en primer término, á redimir de la tiranía de la usura á la clase desacomodada, y á facilitar, al propio tiempo, los alimentos de primera necesidad, como el pan, la carne, la leche, etc., en condiciones ventajosas de calidad y precio, por medio de la cooperación, base del bienestar de los pueblos cultos, como Inglaterra, Bélgica, Alemania, Suiza, Francia, Italia y otros países donde estos organismos resuelven por sí solos, sin luchas ni complicaciones, los más graves problemas de carácter sociológico, mientras que en el nuestro ocurren hechos tan vergonzosos é inicuos como el que acabamos de presenciar: el arrendamiento de los consumos en Madrid, que sólo sirve para enriquecer á unos cuantos caballeros, á costa de este sufrido y paciente pueblo, que durante *cinco años!* verá cernirse sobre su cabeza el hambre, con todas sus terribles consecuencias.

El establecimiento de cooperativas, aconsejado por los más sabios economistas, y patrocinado por el partido que hoy rige los destinos de la Nación, es el más eficaz remedio contra el odio y por todos anatematizado impuesto de Consumos. De ahí la necesidad de emprender una activa y perseverante campaña que, inspirada en la razón y la justicia, favorezca el acrecentamiento de tan útiles como beneficiosos organismos.

Por nuestra parte auguramos vida próspera á la naciente Sociedad, por la bondad de sus propósitos, deseando que en breve se generalice en España el sistema cooperativo, en todas sus múltiples y diversas manifestaciones.

## Fraternidad.

Esto es lo que los obreros ferroviarios están demostrando con sus suscripciones al HERALDO DE FERROCARRILES. Esto, lo que evidencia que la obra de regeneración comenzada dejará pronto de ser estéril, y que muy en breve podremos ostentar orgullosos el gran lema de unión que entre nosotros existir debe.

La unión de los obreros manuales con los obreros de oficinas, señala el nuevo faro de salvación al cual podremos arribar si conseguimos destruir los escollos que á nuestro paso se presentan.

La suma de fuerzas que esto significa es tan evidentemente clara y tan fuerte, que una vez consolidada, no podrá jamás llegar á ser destruida.

La presencia del obrero impone serias preocupaciones por el papel activo que su clase representa, y no sé de nadie que haya abandonado punto tal de mira sin haber sufrido el castigo á raíz de su caprichosa y temerosa indiferencia.

Por eso me alegra la unión de los obreros de ferrocarriles; por eso veo en lotananza, ó á lo lejos, ese iris de concordia tan suspirado que ha de conseguirnos días de redención y de alegría.

La llegada parcial de los obreros hace acariciar la redentora idea de salvación que tanto anhelamos, y la llegada total de ellos ha de constituir el sostén de la clase ferroviaria que tanto apoyo necesita.

La perspectiva que los honrados hijos del trabajo ofrecen es consoladora y encierra verdaderas enseñanzas para el porvenir, asegurando á la vez los respetos y consideraciones que los altos deben á los que militan en las capas inferiores de la sociedad.

El corazón se agiganta ante semejante perspectiva y las ilusiones y las esperanzas aumentan desde el momento que los hechos demuestran que caminamos en pro de una situación encantadora, repleta de vida y cuajada de esperanzas.

¡Hermoso ejemplo de solidaridad, digno de ser imitado por todos aquellos que, reacios é indiferentes, no han pensado en el daño material que á ellos mismos y á sus respectivas familias se están proporcionando!

Ejemplo hermoso que ha de servir de espejo á los que no procuran por su aseo social, y hermoso ejemplo incapaz de producir frutos abominables, rastreros ó de malos fines.

Imitemos á esos hijos del trabajo, esclavos

del deber, dueños de la misma sociedad que los sujeta y los esclaviza, y pensemos que la unión con que nos brindan es la salvación de nuestras quejas y el final de nuestros constantes y nunca acabados lamentos.

AURELIO CANUDO.

## BIBLIOGRAFÍA

*Valor agrícola comparativo del nitrato de sosa, sulfato de amoníaco y cianamida cálcica.*

Se ha recibido en esta Redacción un folleto intitulado como el epígrafe, de gran actualidad y muy interesante para los agricultores.

Empieza exponiendo la importancia del nitrógeno como un elemento necesario para la vida de las plantas, y, con tal motivo, describe magistralmente las transformaciones que sufre desde que es absorbido por las plantas hasta que llega á integrar los frutos. Hace después un estudio comparativo de los abonos nitrogenados, y presenta en resumen los resultados obtenidos por largas y repetidas experiencias hechas en el extranjero, y de algunas llevadas á cabo en la provincia de Valencia por varios agricultores.

Dicho folleto pueden adquirirlo gratuitamente cuantos lo deseen, pidiéndolo á la *Delegación Española del Permanent Nitrate Committee*, Mercado, 52, Valencia.

## Buzón administrativo.

### A NUESTROS SUSCRIPTORES

Con objeto de facilitar los trabajos de reorganización administrativa del periódico, rogamos muy encarecidamente á nuestros suscriptores que nos remitan á la posible brevedad el importe respectivo de sus suscripciones.

A este efecto pueden utilizar los de fuera, como medio más fácil, las libranzas de la prensa á nuestra orden, de venta en todos los estancos, y que para remitirlas á esta Administración, basta con franquearlas como impresos ó remitir el importe en sellos de Correos. Tan pequeña molestia para los señores suscriptores simplifica mucho nuestra ardua tarea.

También suplicamos se nos envíen aclaraciones de nombre y dirección por aquellos que noten alguna deficiencia en las fajas.

A todos los que se han adelantado á este ruego nuestro, les damos las más expresivas gracias, que desde luego anticipamos también á los que sin duda atenderán nuestra súplica.

EL ADMINISTRADOR.

Sr. Baños.—Madrid.—Queda usted complacido, le

prestaron, las composturas ó modificaciones que sufrieron y la renovación sucesiva de sus diversas piezas.

Se comprenderán igualmente en estas notas cuantas observaciones y advertencias se crean necesarias para formar la estadística del material del servicio del ferrocarril.

Art. 37. En otros registros especiales y distintos de los indicados en el artículo anterior se tomará razón circunstanciada de los ejes de las locomotoras y ténders, cuidando de hacer mérito al lado del mismo del número de orden de cada uno, de la fábrica de donde proceden, de la fecha en que empezaron á prestar servicio, de las pruebas á que se sometieron, de su trabajo constante é interrumpido y sus accidentes y reparaciones sucesivas. Al efecto cada eje deberá llevar grabado su número de orden.

Estos registros, llevados siempre con la mayor escrupulosidad posible, se presentarán por las Empresas á los ingenieros encargados de la Inspección facultativa cuando crean oportuno examinarlos.

Art. 38. Sólo las personas destinadas al intento por la Empresa encenderán las locomotoras.

Ya dispuestas para el servicio, un maquinista ó fogonero permanecerá constantemente sobre su plataforma, cualquiera que sea la situación de la máquina, así en las vías principales como en los apartaderos.

Art. 39. Los ténders, además de las condiciones de solidez y seguridad, tendrán la capacidad necesaria para contener mayores cantidades de agua y combustible que las que puedan consumir las locomotoras á que acompañan en el trayecto de uno á otro depósito. Igualmente tendrán el espacio necesario para llevar en una caja los útiles y herramientas que se determine.

Art. 40. Los carruajes destinados al transporte de los viajeros no entrarán en servicio sin la autorización de la Inspección facultativa.

Se concederá esta autorización cuando se reconozca en la forma que el Gobierno determine que llenan todas las condiciones para la seguridad y comodidad de los viajeros.

Art. 41. El sitio designado á cada viajero tendrá, por lo menos, 45 centímetros de ancho y 65 de fondo, y 1,45 metros de altura, medida desde el asiento.

En la parte interior de cada carruaje destinado á los viajeros, se colocará una tablilla que exprese, además de la letra y el número que le corresponda según su clase, el número de sus asientos, marcando las divisiones que los

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.

Art. 20. Cuando á juicio del Ministerio de Fomento fuesen insuficientes para conseguir la seguridad de la explotación los medios empleados por la Empresa, adoptará por sí mismo, después de oír, las medidas que juzgue convenientes y que el interés público reclame en cada caso.

Art. 21. La Inspección facultativa, de acuerdo con la Empresa, organizará de la manera más conveniente el servicio y policía de las barreras.

Art. 22. Siempre que sea necesario para la conservación de las obras ó seguridad de las personas ó mercancías abrir contrafosos, construir defensas y contracarriles ó emprender otros trabajos de la misma naturaleza, la Empresa procederá desde luego á su realización en los puntos que el Gobierno designe.

Art. 23. Cuando en los plazos marcados á los concesionarios ó arrendatarios no reparen las faltas y daños causados, ó no se hagan las obras mandadas ejecutar, los jefes de división de ferrocarriles, previa orden de la Dirección general de Obras públicas, repararán dichas faltas y daños, ó harán las obras necesarias por el sistema de administración. El gobernador de la provincia dispondrá la incautación de los fondos de las estaciones próximas para atender al pago de dichas obras ó reparaciones. De los fondos incautados se dará recibo á los jefes de las estaciones, cuyos documentos se canjearán después por las cuentas justificadas de gastos, en la forma que acrediten los de las obras del Estado. Si hubiese oposición al incautarse de los fondos, se reclamará el auxilio del gobernador de la provincia, que lo prestará hasta con la fuerza material de que disponga.

Art. 24. La división de la línea en kilómetros, las rasantes, los radios y longitudes de las curvas se indicarán según las prescripciones dictadas por el Ministerio de Fomento, estableciéndose, siempre que sea posible, á la derecha de la vía, y partiendo de Madrid, como de un punto céntrico, á las costas y fronteras.



agradeceremos tenga á bien manifestarlo así á sus compañeros.

Sr. Odena.—Riba.—Recibido importe de Noviembre y Diciembre.

J. M. Prado.—Madrid.—Decir á usted la alegría que en nosotros ha producido su atenta y entusiasta carta, es innecesario.

Contestaremos á usted, y casi puedo asegurarle que la Redacción acordará que se publique su carta; pero ¡si usted viera con qué apatía se reciben todas las iniciativas que tienden á mejorar nuestra situación...!

F. Serrano.—Esperamos su visita, para aclarar el asunto que usted conoce.

I. del Caño.—Valladolid.—Perdone nuestra tardanza; tenemos un impropio trabajo.

E. Dante.—Nos ha sido imposible dar cabida á su articulo. En el próximo irá.

P. Alvarez.—Le tenemos que decir lo mismo que al anterior.

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

ANTIGUA BODEGA  
DE  
**BADIOLA**  
Vinos puros de mesa.  
Rioja y vinagres de vino.  
Especialidad en aceites corrientes  
y filtrados.  
CASA FUNDADA EN 1892  
**6, Calle de Valverde, núm. 6.**  
TELÉFONO NUMERO 1.156  
**MADRID**

**LA MUTUAL ESPAÑOLA**  
SOCIEDAD COOPERATIVA DE CRÉDITO MUTUO Y AHORRO OBLIGATORIO

Capital suscrito en 1.º de Noviembre: **300.000 ptas.**

OBJETO DE LA SOCIEDAD

1.º La creación de capitales á sus socios, estableciendo una CAJA de AHORROS, donde éstos depositen periódicamente sus economías.

2.º Abaratar en lo posible, para los asociados, las condiciones de la vida en Madrid, creando COOPERATIVAS DE CONSUMO (comestible, leche, carbón, etc.) y llegando hasta la CONSTRUCCION DE CASAS PARA LOS IMPONENTES.

3.º Combatir la usura, por medio de una CAJA DE ANTICIPOS, que proporcione cantidades á los socios con un interés de SEIS POR CIENTO ANUAL.

Domicilio social: Guillermo Rolland, núm. 1, bajo (antes Rejas)

Horas de oficina: de 6 de la tarde á 9 de la noche.

**TELESFORO HERNANDEZ**

Contratista del vestuario de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte.

1.ª Y 2.ª SECCION

FABRICANTE DE LOS IMPERMEABLES MARCA "EL LEON,"

Casa especial en Capas, Gabanes, Pellizas y Chaquetas de piel para Maquinistas y Fogoneros.

**MADRID, ATOCHA, 57 Y 59**

**Valladolid, Calle de Santiago, 5 al 13.**

Precios muy reducidos de toda clase de prendas á todos los empleados de ferrocarriles de España.

GRAN FABRICA DE GORRAS DE UNIFORME

DE LOS

**HIJOS DE RUBIO**

CALLE DE JACOMETREZO, NUMERO 50

**MADRID**

Primera y única casa en gorras para empleados de ferrocarriles, según de antiguo lo tiene acreditado.

Sin igual en su clase.

Prontitud en el servicio de todos los pedidos.

A fin de que todos nuestros compañeros puedan suscribirse al periódico, hemos dispuesto que sea el precio de suscripción en Madrid y provincias de veinticinco céntimos al mes. Basta llenar el boletín y remitirlo bajo sobre con sello de un cuarto de céntimo á la Dirección siguiente: HERALDO DE FERROCARRILES, *Madera Alta, 22, principal, izquierda, Madrid.*

#### BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

D. .... perteneciente á la Compañía de .....

..... en calidad de ..... se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, por .....

meses deseando se le sirva el periódico á (1)

(1) Domicilio particular ó dependencia donde presta sus servicios.

#### Representantes del HERALDO DE FERROCARRILES

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

Intervención y Estadística, Norte, D. León Hernández de León y D. Ricardo Díaz Guerra.

Reclamaciones, Norte, D. Enrique Gordo y D. Daniel Anguiano.

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

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

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

Idem id., P. V., D. Cristóbal Ricote.

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

Sección de Oviedo, D. José María Carvajal.

Estación de Valladolid, D. Máximo Rodríguez.

Estaciones de Sevilla, D. Domingo García Tallón.

Idem de Avila y Segovia, D. Simón Jubera.

Bilbao, D. Benjamín Simó.

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

— 30 —

#### CAPITULO III

##### DE LAS ESTACIONES

Art. 25. Cada estación tendrá en la fachada principal una inscripción que exprese su nombre y un reloj para arreglar el servicio de la misma y el del movimiento de los trenes.

Los relojes de toda la línea se arreglarán diariamente á la hora del meridiano de Madrid, siempre que se halle enlazada con las de la corte, sin solución de continuidad, y en caso de tenerla, se regirán por el de la estación más importante.

Estarán asimismo rotulados de una manera clara y precisa todos los pasos para la circulación de los concurrentes, carruajes y caballerías, de manera que fácilmente se conozcan los despachos, oficinas, almacenes, talleres y demás dependencias de la Empresa.

Art. 26. Todo billete con enmiendas ó raspaduras será desechado como falso.

Art. 27. Para la seguridad de los equipajes, bultos y mercaderías, la Administración del ferrocarril expedirá á sus dueños ó encargados que se presenten en su nombre los correspondientes resguardos, especificando en ellos el número y clase de los bultos entregados, el precio exigido por su transporte y las demás circunstancias que se consideren necesarias para el mejor desempeño de este servicio.

En estos resguardos se especificarán los plazos reglamentarios, dentro de los cuales deben llegar los equipajes, bultos y mercancías á su destino.

Art. 28. Estarán constantemente á la vista en los sitios más públicos de cada estación los anuncios de las horas de despacho, así como también los de los billetes, itinerarios y precios de las tarifas.

Art. 29. Todas las estaciones tendrán un jefe superior, al cual estarán subordinados los demás empleados de las mismas.

Art. 30. Habrá en las estaciones que el Ministerio de Fomento designe:

1.º Departamentos para las oficinas de las Inspecciones y del telégrafo.

2.º Un depósito en la forma que proponga la Empresa, donde se custodien con toda seguridad los efectos extraviados y pertenecientes á los viajeros.

Y 3.º Un botiquín provisto de los medicamentos, vendajes y demás útiles que puedan necesitarse en un caso dado.

— 31 —

Art. 31. Corresponde á los gobernadores de provincia adoptar las medidas conducentes al mejor orden y buena policía de las estaciones, de la entrada, circulación y permanencia en sus patios de los carruajes públicos y particulares destinados al transporte de los viajeros y mercancías; pero sus acuerdos no serán ejecutorios hasta que hayan obtenido la aprobación del Ministerio de Fomento.

Se prohíbe todo privilegio á favor de las Empresas de transporte en la entrada, permanencia y circulación en las dependencias de las estaciones.

#### CAPÍTULO IV

##### DEL MATERIAL EMPLEADO EN LA EXPLOTACIÓN

Art. 32. El número de locomotoras, ténders y demás carruajes destinados á la explotación será el que se determine en el pliego de condiciones de la concesión.

Si el mejor servicio público hiciese necesario el aumento de este material, el Ministerio de Fomento, oída la Empresa, adoptará para procurarlas las resoluciones oportunas.

Art. 33. Se hallarán siempre provistas las locomotoras de los aparatos necesarios para precaver todo peligro de incendio, y nunca prestarán servicio hasta que hayan sido reconocidas por la Inspección facultativa.

Cuando por deterioro ú otra cualquiera causa se hubiere retirado del servicio una locomotora, no podrá emplearse de nuevo, aun después de repararla, sin el reconocimiento y autorización expresa de la Inspección facultativa.

Art. 34. Los ejes de las locomotoras, ténders y carruajes de todas clases, pertenecientes al material de las Empresas, serán forjados á martillo, fuertes y compactos, de superficie limpia, sin grietas ni hojas, y perfectamente apropiados al servicio que presten.

Art. 35. Nunca ni por ningún pretexto se permitirán las ruedas de hierro fundido, pero sí las de acero. En los trenes de mercancías, así como en los que marchen con poca velocidad, previa autorización del Gobierno, podrán usarse con llantas forjadas.

Art. 36. Todas las Empresas anotarán en registros foliados las locomotoras de servicio, expresando la fecha en que éste tuvo principio, el trabajo que