

# 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 Enero de 1906.

## DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

**HERALDO DE FERROCARRILES**

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

## Centro Jurídico-administrativo.

Sabido es el calvario que hay que sufrir de unas oficinas á otras en los centros burocráticos, la serie de dificultades que hay que vencer para gestionar la marcha de cualquier expediente ó la resolución de cualquier asunto administrativo; así como también el temor que existe de dirigirse á un abogado para asuntos judiciales, en atención á los gastos previos que hay que hacer con resultados dudosos, sobre todo los que viven alejados de la corte, en donde por razón de haber residido en ella, tienen asuntos pendientes, desean datos ó les interesa documentos necesarios en muchos momentos de la vida, siéndoles dificultoso, particularmente á los que residen en pueblos de escasa importancia, el satisfacer sus deseos ó solventar sus asuntos. Otros habrá que les interese la devolución de fianzas, cobro de créditos, informes sobre retenciones, etcétera, etc.

El HERALDO DE FERROCARRILES, fiel amigo de sus suscriptores, quiere ser el vigía de los intereses de éstos, lo que de otra manera tendrían que recurrir á nombres y firmas desconocidas ó á amistosas recomendaciones que nunca tendrían la responsabilidad de nuestro órgano y la libertad de dirigirse á él (como pueden hacerlo) como si se tratara de una especie de continuación de los individuos. Por lo tanto, y con el fin de corresponder á la confianza de nuestros compañeros suscriptores, este periódico ha decidido establecer un **Centro Jurídico-administrativo**, bajo la dirección de nuestro querido amigo el ilustrado abogado D. Mariano Pérez Peinado, que empieza á funcionar desde el día primero del nuevo año 1906.

Los servicios que prestará este Consultorio serán completamente gratuitos para nuestros suscriptores, á cuyo efecto se dirigirán por carta con la siguiente dirección: señor don Mariano P. Peinado, abogado, calle de la Madera Alta, 22, pral. izqda., Madrid.

Además, se encarga este Centro de gestionar é informar á nuestros suscriptores de cuantos asuntos les interese cerca de las distintas dependencias, oficinas y Ministerios, especialmente de Fomento y Hacienda, en donde contamos con inteligentes funcionarios.

Los que personalmente quieran evacuar sus consultas, podrán hacerlo en esta Dirección todos los jueves de siete á nueve de la noche.

Excusamos manifestar á nuestros compañeros el improbo trabajo que esto representa para nosotros, dado el mucho que ya tenemos; pero lo acometemos gustosos con el fin de dar ejemplo y ver si se animan los retraídos á figurar á nuestro lado, llegando á contar con 5.000 afiliados por lo menos, que consideramos como base necesaria para llevar adelante nuestros propósitos.

Señores Directores de las Compañías de ferrocarriles de España.

## II

Muy señores nuestros: Hemos quedado en que es necesario que el empleado sepa que han de premiarse sus servicios á la Empresa y no la adulación á sus superiores, y para concluir este punto, en el que estamos tratando del personal de los servicios centrales, vamos á decir cuatro palabras.

Parecería lógico, señores directores, que los empleados esperaran algún día obtener las plazas de jefes de negociado, Sección, inspectores, etc.; pues bien, esto, aunque es lógico, no sucede, y la causa de ello es el acaparamiento que de tales plazas han hecho unos cuantos afortunados, ya por su parentesco, ora por su influencia, simpatía y otras causas que no son del caso citar.

El personal de oficinas trabaja sin esa satisfacción interior tan necesaria de que habla la ordenanza militar, y no sólo está privado de obtener tales jefaturas, sino que hasta se da el caso vergonzoso, señores directores, de que el empleado que más se distingue por su inteligencia, su constancia, su trabajo y amor á defender los intereses de la Compañía, es castigado y tenido en mal concepto si trata de tomar iniciativas que nunca deben ser censurables, y mucho más si han de recaer en bien de los intereses de las Empresas.

Del acaparamiento de que dejamos hecho mérito proviene esa nube de jefes de la que muchas veces se han quejado los de servicio que van con loable fin al ver cómo se estrellan todos sus proyectos y mejoras ante la nulidad de jefes que jamás hubieran debido pasar de la categoría de inferiores empleados.

Y como esos jefes no subieron por sus vastos conocimientos, ni su ilustración les hizo llegar, no pueden, en ese sentido, distinguirse y tienen que actuar de antipáticos vigilantes porque creen que su misión no es otra que la de descargar golpes, validos del conocido refranillo que usa la benemérita: «Yo pago con un papel de fumar.»

Ellos pagan, señores directores, con decir cuatro palabras al oído al jefe superior que se apresura á imponer el castigo que le propusieron (1).

De aquí nace esa especie de insubordinación é indisciplina que dará lugar un día, de no ponerse remedio á tiempo, á un estado de disgusto y excitación precursoras de mayores males, porque la desorganización, esa serie de órdenes y contraórdenes, de ascensos no merecidos y otorgados y de abuso del que trabaja, ha todo ello formando un estado tal en esa opinión ferrocarrilera, que es de esperar se apresuren ustedes á calmar en bien de todos, porque en esa esperanza vive el personal y en esa seguridad les dirigimos á ustedes la presente, sabiendo que con ello hacemos un buen servicio á la causa de la justicia.

Y vamos ahora á tratar del personal de explotación.

Aparte de que todo lo dicho cuadra perfectamente y puede adaptarse al personal de explotación, hay mucho más, sin duda, porque el importante y complicadísimo servicio que esos verdaderos mártires del tren prestan, lo requiere así.

¡La explotación! Empecemos por decir á ustedes que en donde existe un verdadero desconcierto una absoluta desorganización es en la Explotación, y es porque les pasa á sus jefes lo que á la mayoría de los generales, en cuanto tienen que mover 10.000 hombres se declaran impotentes, sólo que en la milicia el

(1) Castigos que en muchos casos son debidos á la locacidad de policías que algunos jefes tienen establecidos, con la intención de proporcionar la ocasión de que ocurra una falta para castigarla, sien lo así que la falta debe castigarse severísimamente cuando se presente, pero jamás provocarla.

general que reconoce su impericia y sus fracasos dimite, y aquí... no hay quien los eche.

Necesitase un orden admirable, una dirección especial, una cabeza inteligente para los servicios de explotación, y como á excepción de alguna Compañía, en las demás esto no sucede, de ahí ese desbarajuste y ese desconcierto que perjudica notablemente á las Empresas y después al personal.

Son tantos y tan improbos los trabajos de Explotación, que parece increíble cómo hombres jóvenes é inteligentes sacrifican su vida en una estación apartada 10 ó más kilómetros de un pueblo, sin trato alguno, sin alguna esperanza y con una infinita responsabilidad.

Lo que es evidente, lo que es certísimo, lo que resalta á todas luces, es que no puede exigírsele á ese personal tanta responsabilidad y darle tan escasa retribución.

Porque las responsabilidades, señores directores, pesan infinitamente más que los derechos.

Los servicios centrales de Explotación, Intervención y Movimiento, ejercen autoridad sobre esas víctimas del trabajo, y éste, les pone una multa por no haber cerrado una aguja á tiempo; el otro, les quita una parte del sueldo, porque al tasar una mercancía se equivocó de tarifa, y entre unos y otros llueven preguntas, censuras y castigos, que para contestar y sufrir sería necesario mucho tiempo y una voluntad inmensa, aparte de una retribución adecuada; pero únase á todo eso el continuo cuidado que exige el servicio de trenes, la exquisita vigilancia que requiere la delicada misión de estar al telégrafo, reconocer agujas, estar al cargue y descargue, etc., etc., y verán ustedes, señores directores, cómo es imposible sufrir este trabajo sin que venga la conocida baja al poco tiempo. Pero estos trabajos que requieren, como dejamos dicho, y como ustedes saben, un especial cuidado, requieren también una escrupulosa vigilancia, y esos hombres que sufren con relativo gusto fríos y calores, que no les asustan las malas noches y tienen, entre hielo y nieve, farol en mano, que reconocen vagones, les horripila, les asusta, les da miedo la presencia de uno y otro jefe siempre preparados (la mayoría de ellos) á dejar caer la maza del castigo, acompañada, muchas veces, de palabras que cuadran tan mal en quien las pronuncia como en quien, teniendo autoridad, no castiga el gravísimo delito de ofender lo más santo, lo más hermoso, lo más digno que existe en la tierra; el *trabajo* representado en esos pobres hombres, que cual humildes corderillos sufren ofensas, insultos, de hombres que no se valen más que de la falta de independencia económica de esos devalidos de la fortuna.

Ponemos hoy fin para continuar con el personal de Explotación en el número próximo, pues es éste asunto que nos obliga á extendernos más de lo que quisiéramos.

## Un recuerdo.

Recordamos al Sr. Süß, director de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante, el hecho meritorio verificado por el guardafreno D. Enrique Castillo, que con su exposición salvó al conductor que se cayó del tren bajo de un puente en la línea de Mérida á Sevilla.

Sin duda, por olvido, el inspector de la sección no daría cuenta al director, pues no de otra manera se explica que no se haya premiado hasta ahora tan humanitario proceder.

## DE INSTRUCCION FERROVIARIA

Uno de los elementos que entran en la combinación del ambiente social contemporáneo es, sin duda alguna, el de la instrucción, llevada hasta las últimas clases del pueblo.

Propensión muy laudable que conviene estimular, y, por lo tanto, vamos á ocuparnos de ella en el presente artículo, por lo que al personal de ferrocarriles respecta, con objeto de que, si nuestros compañeros lo estiman apreciable, sea uno de los temas á tratar en el Congreso que se proyecta.

Nuestra incompetencia y escasa ilustración, juntamente con lo difícil y delicado del asunto, nos obliga á ser parcos, tratándose de cuestiones pedagógicas, con las cuales no estamos familiarizados, si bien nos merecen toda clase de respetos y por ellas sentimos la más alta estimación.

Siendo nuestro objetivo primordial, según hemos manifestado en números anteriores, la formación de un Cuerpo bien organizado de ferrocarriles, compuesto de todo su personal, sea cualquiera la Compañía á que pertenezca, y considerando la gran importancia y trascendencia que tiene para dicho Cuerpo la enseñanza, no podíamos dejar de incluir, en el cuestionario que se formule, punto tan interesante para la dignificación de aquel personal.

Pues bien; creemos que el Cuerpo de ferrocarriles, una vez organizado, debe atender con todo esmero y solicitud á que todos sus miembros se instruyan, porque la instrucción presta un gran servicio, contribuyendo de un modo eficazísimo á transformar á los hombres, elevando su inteligencia y moralidad.

Bien sabemos que no necesitamos encarecer á nuestros compañeros el interés que debe despertar semejante punto, por estar ellos bien persuadidos de las ventajas que reporta la instrucción; pero impulsados por el deseo de crear atmósfera en este sentido, y guiados por una buena y gran voluntad, nos atrevemos á proponer lo inclusión en el cuestionario antes indicado, de los medios de llevar á cabo este pensamiento.

Son, á saber:

**Primera enseñanza.**—Establecer los medios más rápidos y cómodos posibles para que los hijos de empleados que habitan en estaciones algo distantes de los pueblos puedan asistir puntualmente á las clases, y crear escuelas en los puntos completamente aislados.

**Enseñanza general ó preparatoria.**—Instalar escuelas en varios puntos de los más convenientes, como por ejemplo: Madrid, Barcelona, Valencia, Valladolid, Bilbao, Coruña, Sevilla, Granada y otros, donde los hijos de todos los empleados de cualquier clase y condición, que lo deseen, reciban gratuitamente la educación ampliatoria de los primeros conocimientos y adquieran los de aplicación general al servicio de ferrocarriles. A estas escuelas podrían asistir también, en clase de alumnos, los hijos de familias extrañas al personal ferroviario, pagando derechos ó pensiones módicas.

**Enseñanza especial ó superior.**—El número de escuelas de esta clase sería más reducido. Aquí, el plan de estudios debería acomodarse al ramo especial de ferrocarriles, cuyos servicios hubieran de emprender los alumnos. Esta enseñanza habría de ser también gratuita para los hijos de empleados que aprobaran la general ó preparatoria. Los alumnos de otras familias pagarían, como en la anterior, los derechos correspondientes.

Los que fueran aprobados en estos últimos estudios, completarían su enseñanza con ejercicios prácticos en los servicios especiales del ramo á que pertenecieran, y pasarían á cubrir todas las vacantes que ocurrieran, sin distinción de Compañías, y las plazas que se fueran creando con motivo de nuevas líneas abiertas á la explotación.

Dicho está que el ingresa en el Cuerpo se habría de efectuar, precisamente, mediante la instrucción recibida, según acabamos de exponer, y siempre por los cargos inferiores, que, como es natural, deberían ser mejor retribuidos.



Este procedimiento tendría muchas ventajas, entre ellas las siguientes: la constitución de un verdadero Cuerpo general de ferrocarriles lleno de espíritu propio é independiente; la compenetración de todo el personal por medio de afectos comunes que produce siempre la unidad de procedencia; la seguridad en el ejercicio del cargo, debida al pleno conocimiento de sus explícitos deberes, que engendra y conserva el respeto mutuo entre las diversas clases de un orden jerárquico; la perspectiva de mejoras sucesivas sin temor de injustas interposiciones, y otras cuya enumeración se haría prolija.

Han visto nuestros lectores que lo propuesto hasta aquí sólo se refiere á los tiempos del mañana; mas por lo que respecta al presente, se nos ocurre podría gestionarse cerca de las Compañías instaladas por su cuenta bibliotecas en los puntos donde residen grandes núcleos de empleados, establecieran academias de lenguas vivas, para cuantos quisieran aprenderlas; la concesión de licencias mensuales ó trimestrales para trasladarse al extranjero, con objeto de perfeccionar los idiomas aprendidos, dotándoles de recursos adecuados á las necesidades del país en que se hallaran.

Y, para que no resultase infructuosa allí su permanencia, las Compañías españolas tratarían con las de fuera, á fin de que nuestros compañeros, poniéndose en contacto con aquellos empleados, estuvieran como adjuntos, desempeñando en los trenes, estaciones ú oficinas, los servicios propios del ramo á que cada cual pertenezca, con la obligación de presentar á su regreso una especie de Memoria explicativa de los estudios y observaciones hechas durante el tiempo de su expedición.

Sean estas ideas sugeridas por mi pobre, ineducada é inquieta imaginación un algo así por fantasía análogo al polen fecundante desprendido de las flores y esparcido por el viento, para que al posarse en inteligencias más ricas y cultas que la mía, pueda producir otras más felices é inspiradas.

A. R.

## De Consumos.

Es peregrino lo que ocurre con el impuesto de Consumos. Todos los partidos y clases reconocen que es odioso, irritante, injusto y hasta immoral; pero ningún partido ha querido ó podido, desde el Gobierno, poner mano en él y acabar con un procedimiento más propio de las tribus africanas que de país civilizado. Y, francamente, para proclamar desde la oposición la necesidad de su desaparición de una manera rápida, pronta y brutalmente como han proclamado todos los partidos, como proclamó el Sr. Montero Ríos hace poco más de dos años cuando exponía, en la Asamblea de todo el partido que le eligió jefe, de una manera concreta, terminante, clara, precisa, sin ambigüedades, retóricas ni eufemismos: «Este partido hará desaparecer, cuando llegue á las esferas del Gobierno, el inicuo y absurdo impuesto de Consumos, sin aplazamiento y demora», pasando por el Gobierno sin dejar huella de sus palabras, sin duda esperando volver á la oposición para repetir lo mismo. Para proclamar, decimos, tan hipócritamente la supresión de los Consumos, era más honrado no engañar al país entreteniéndole el hambre y alimentando una esperanza en las que tan pródigo se muestra este pobre Juan Soldado, víctima del otro Juan Palomo, que se guisa y come el presupuesto.

Por si alguna vez nosotros somos poder, no queremos engañar al país. Desde luego le decimos que no quitaremos el impuesto de Consumos, y menos en la forma que piensan quitarlo casi todos los doctores: substituyéndole por otro impuesto que no altere la cifra del presupuesto, con lo que cambiaremos el nombre, pero no la situación, que sería tan miserable como ahora. No quitaremos los Consumos, por la sencilla razón de que no podríamos atender al sostenimiento de nuestros compromisos políticos, de nuestros inútiles organismos, si se exceptúa la misión que tendrían de ampararnos y defendernos en el disfrute del poder, no podríamos atender á la conservación y mejoramiento de un sinnúmero de puntales que necesitaríamos, para que, como edificio ruinoso, no nos derribaran, y ya que no tuviéramos el influjo y fuerza moral de nuestros modestos nombres y el crédito de nuestras escasas obras y probado desinterés, tendríamos la mancomunidad y lazos egoístas de la conveniencia, para lo que necesitaríamos mucha *clac*, muchos agradecidos, muchos interesados

en cobrar los derechos de la obra representada, para tener éxito y seguir con la empresa.

De donde resulta que á mayor prestigio nuestro, más caro resultaría gobernar y á un fracaso correspondería un aumento en el presupuesto para substituir la fuerza moral que perderíamos entre la clase que paga y trabaja; con la fuerza material que ganaríamos con los que cobran y ayudaban; resultando, al fin y á la postre, que seríamos más caros que malos, y cualquiera aligeraba el presupuesto de ingresos de la carga de los Consumos sin exponernos á reducir los gastos, con los que se hacía el vacío á nuestro lado y peligraban nuestros pedestales al faltarles los bloques del agradecimiento.

Eso era más sincero y honrado que no pasarse los años habiéndonos de que ahora va de veras, de que van á desaparecer los Consumos de un momento á otro, y hacen como en las comedias clásicas: «hace que se va y vuelve».

Procediendo con la verdad sabríamos á qué atenernos, buscando en nuestras propias fuerzas medios para acabar con la miseria que nos envuelve, y que, como la bola de nieve, irá aumentando progresivamente, pues el mal se fomenta asimismo y tiene su ley de progreso, entendiéndolo como tal el desarrollo sucesivo de un principio, llámese virtud ó vicio, verdad ó error. Y no se preocupe *El Imparcial* de que la supresión del impuesto llevaría los pueblos á la barbarie por falta de alumbrado y aceras, pues antes los llevaría á la miseria ó á su desaparición como Boada y otros.

Esperemos, por lo tanto, sentados, que resulta más cómodo esperar á que la Comisión extraparlamentaria, haciendo inútil al Parlamento, dé soluciones al Gobierno para proceder á su examen y resuelva en definitiva, si antes no nos morimos de hambre ó estorbamos la digestión de los que comen.

## NOTICIAS VARIAS

El excesivo original de redacción con que contamos, nos obliga á suspender en este número la Sección independiente.

La *Gaceta* ha publicado un decreto nombrando una Comisión permanente encargada de estudiar las cuestiones referentes á los ferrocarriles y de proponer al ministro de Fomento la adopción de aquellas reformas de interés general que mejoren los servicios en cualquiera de sus ramas ó manifestaciones.

La Comisión se compondrá de tres vocales designados por el ministro de Fomento de entre los representantes de los productores que han tomado parte en la Conferencia ferroviaria convocada por Real decreto de 7 de Julio último, y de otros tres vocales, representantes de Compañías de ferrocarriles, que serán nombrados á propuesta de las mismas empresas.

La Comisión será presidida por el ministro de Fomento ó por el director general de Obras públicas.

El ministro queda facultado para agregar á esta Comisión los funcionarios administrativos del Ministerio que se consideren necesarios para su funcionamiento.

Dicha Comisión se reunirá inmediatamente y procederá al estudio de los informes y discusiones de la última Conferencia, proponiendo la adopción de las medidas que, en armonía con las manifestaciones hechas en las sesiones, se consideren viables.

Los últimos datos conocidos de la recaudación de ferrocarriles, desde 1.º de Enero, son los siguientes, en las líneas que se expresan á continuación:

Lineas.	Kls.	1905	1904
Norte.....	3.681	102.778.463,27	104.243.953,54
Mediodía....	3.650	92.185.098,20	93.146.694,42
Andalucía....	1.085	19.367.563,13	20.426.779,15
M. Cáceres P.	420	4.247.495,56	4.382.299,17
Oeste.....	48	3.028.731,77	2.819.555,87

Las cifras de la recaudación se refieren: para la red del Norte, á la fecha de 1.º de Diciembre; para la del Mediodía, al 25 de Noviembre; en los Andaluces, al 2 de Diciembre, y en Madrid, Cáceres, Portugal y el Oeste de España, á la misma fecha.

La Compañía del Norte, con objeto de que los consignatarios que reciben mercancías en las estaciones del Príncipe Pío y Paseo Imperial, tengan mayor interés en retirarlas, ha dispuesto conceder temporalmente las bonificaciones siguientes, que se considerarán como de tasas en el precio de transporte:

«1.º Por toda mercancía de detalle retirada

el día siguiente al en que haya sido puesta á disposición, 1,50 pesetas por tonelada.

2.º Por el descargue de los vagones completos de playa, verificado el mismo día en que se pusieron á disposición, 1 peseta por vagón; 2,50, por dos ídem; 5, por tres ídem; 8, por cuatro ídem, y 3 pesetas por cada vagón excedente de los cuatro primeros.»

Durante los días de Navidad la Compañía del Norte ha dedicado cerca de 400 mozos á la descarga de mercancías.

En nuestro querido colega la *Gaceta de los Caminos de Hierro* leemos lo que sigue:

«Tanto en España como en Francia, las Compañías de ferrocarriles pagan al Estado 100 pesetas, ó 100 francos, por cada kilómetro de línea en explotación por el concepto de gastos de inspección del Gobierno.

En Francia, estos gastos de inspección arrojan por kilómetro de vía una suma de 87,85 francos, mientras que en España, según el vigente presupuesto, se gastan por cada kilómetro de ferrocarril algo más de 105 pesetas.

Comparando estas cifras, y teniendo presente la enorme diferencia que existe entre el tráfico de los ferrocarriles de una y otra nación, y por tanto la mayor facilidad para ejercer la intervención en las vías férreas de España, se nos ocurre pensar que bien podrían introducirse economías en este servicio del Estado, que, según resulta de los números, se paga muy bien para la utilidad que reporta.»

Tan oportuno nos parece lo que piensa la *Gaceta*, que no sólo creemos que se pueden, sino que se deben introducir esas economías.

Recomendamos á nuestros compañeros la fábrica de gorras de los hijos de Rubio, Jacometrezo, 50, en donde, á más de gran economía, encontrarán una esmerada confección.

Todos los pedidos se sirven con gran prontitud.

Francia contaba en 1.º de Enero de 1905 con 39.587 kilómetros de líneas principales y 6.421 kilómetros de caminos de hierro de interés local, en una extensión de 528.000 kilómetros cuadrados.

España no tenía el 1.º de Enero de 1904 más que 13.851 kilómetros en explotación.

Alemania, en cambio, con una extensión de 540.000 kilómetros cuadrados, ó sea 12.000 más que Francia, en 1.º de Enero de 1905 poseía 48.498 kilómetros de líneas principales y próximamente 18.000 kilómetros de interés local ó de vía estrecha.

Exceptuando algunas líneas secundarias de poca extensión, todos estos ferrocarriles son propiedad del Fisco.

Durante los once primeros meses del año, el tránsito de personas produjo 96 millones, representando un aumento de 3.500.000 francos sobre lo producido en los mismos meses del año anterior.

La circulación de mercancías ha producido 175 millones con un aumento de 6.250.000 francos.

Deducido el servicio de la deuda de los ferrocarriles, queda á los Estados confederados un número respetable de millones, que en los países en que el fisco no es propietario, los embolsan los accionistas.

Tenemos el sentimiento de manifestar á nuestros suscriptores que la señorita doña Milagros Gadea y Mira, hermana de nuestro querido amigo y suscriptor, D. Joaquín, verificador del Norte en Barcelona, falleció el día 12 del pasado.

A su buena madre y cariñoso hermano les enviamos el testimonio de nuestro profundo sentimiento, deseándoles resignación para sobrellevar penas como éstas, que repetidamente han tenido la desgracia de sufrir.

La niña Lolita Díaz Arocas falleció el día 16 del pasado, dejando en el más profundo dolor á sus desconsolados padres D. José, querido suscriptor nuestro, y doña Ana, á quienes acompañamos en su justo dolor.

## Mr. Watson.

Ha sido nombrado director de la Compañía del Norte.

En tiempos del director D. Juan Barat, ocupó la plaza de subdirector, cuyo elevado cargo disfrutó unos cuatro años, retirándose por sus innumerables negocios, por cuya causa presentó la dimisión.

La noticia de su nombramiento, aunque llegó á nosotros transmitida desde Irún, no quisimos darla á conocer, y hoy, bien informados, podemos decir que á pesar de asegurarse que á primeros de año tomará posesión de su nuevo cargo, parece que se presentan algunos obstáculos que pudieran ser causa de que el director adjunto D. Félix Boix continuara haciendo veces de director.

A título de información y con la correspondiente reserva, facilitamos estos detalles que por autorizados informes han llegado á nosotros, y... como nos lo cuentan os lo cuento.

## A nuestros compañeros.

Deseos siempre de corresponder con nuestros suscriptores como se merecen, y al mismo tiempo estimular á los que por apatía ó otra causa cualquiera no se han sumado á nosotros, habíamos pensado haber hecho un pequeño obsequio, y á este fin hemos buscado y rebuscado, pero nos encontramos con que nuestras cajas, menos poderosas que nuestra voluntad, se negaban á hacer desembolso alguno.

Ante argumento tan contundente, tuvimos que desistir de nuestro deseo, si bien con har-to sentimiento después de haber hecho mil cábalas y combinaciones, encontrándonos con que nada podíamos hacer por falta de medios.

Nosotros, que muy modestos, vinimos aquí y nos pusimos al frente de tan colosal empresa, quisiéramos poder hacer mucho más de lo que estamos haciendo, pero los obstáculos económicos que hallamos á nuestro paso nos hacen retardar muchos de nuestros proyectos y tener que desistir de tantos como se nos presentan en el camino y tenemos que ir dejando contra nuestra voluntad.

En otro lugar lo decimos, necesitamos que en nuestras listas figuren cinco mil adheridos, y es necesario que todos se percaten de que siendo esa la base de todos nuestros ideales y de todo el programa, no sólo conviene, sino que urge que todos trabajemos, y cuando á esa cifra (que después de todo está próxima) lleguemos, entonces podremos ir desenvolviendo esta plétora de proyectos en que nos movemos.

Entre tanto, vamos como siempre adelante sin pensar en que el camino es pedregoso y el terreno árido, porque quienes como nosotros resistió el vaivén de las olas que nos azotaban con verdadera furia, no han de retroceder ante los inconvenientes que se nos presenten. Es necesario que de este modo digamos la verdad sin aparentar lo que no es y sin humillaciones falsas.

Tuvimos un tiempo en que necesitamos una fuerza de voluntad y un entusiasmo increíble para sostener la lucha que nos acosaba, pero con la tranquilidad y hasta si se quiere con la frialdad con que hemos ido venciendo todo nos dieron la victoria y así entramos en esta nueva era, teniendo una administración tan mal pagada que pudiera llamarse gratuita, con un trabajo superior á nuestras fuerzas y con un ardiente deseo de que este trabajo, este desinterés y este amor á la clase, sean semilla, que aunque poco á poco, dé frutos de compañerismo, de mejoramiento, de paz y armonía.

Sin embargo de todo, llamémoslos interesados, vívidos, aduladores, cándidos, y hasta hubo quienes dijeron que constituíamos un *trust* dispuestos á manducarnos tranquila y dulcemente cuanto en nuestras manos se pusiera, y todavía hubo más, pues á fin de que no quedara nada, se dijo de nosotros que el día menos pensado *quebraríamos* llevándonos el importe de las suscripciones.

Lo de quebrar pudiera suceder, aunque no lo creemos; lo de llevarnos nada de nadie es una suposición que la única disculpa que tiene es la de que los que la dicen no nos conocen.

Estamos aquí interinamente (no hay que asustarse), no queremos que esto sea patrimonio nuestro, aunque fué nuestro dinero y nuestro trabajo el que lo hizo, queremos que en esta casa gobiernen, dirijan y manden aquellos que en verdadero sufragio sean escogidos por todos; estamos, pues, nosotros aquí en tanto en cuanto se hace el milagro; una vez hecho, no queremos gloria, ni honores, ni cargos, tenemos bastante con la tranquilidad de nuestra conciencia que nos indicó un camino que paso á paso seguimos sin desmayos ni desilusiones.

Dice un adagio antiguo que «hágase el milagro y hágalo el diablo»; nosotros en esta ocasión hemos querido ser el diablo, pero no



queremos serlo eternamente. Lo que sí queremos es que el milagro se haga.

Pero nos hace falta el auxilio material de todos y la ayuda moral de aquellos que nos la pueden facilitar, y los que esto hagan, prestarán un señalado servicio á los intereses de todos.

Y dijimos que decíamos la verdad y... la verdad está dicha.

## Los meritorios del Norte

Aun cuando no por conducto de los interesados, hemos sabido que una comisión de meritorios de algunos servicios de oficinas de la Compañía del Norte, se han presentado al señor Boix, director de aquella empresa, en demanda de que pusiera remedio á la situación anómala por que atraviesan, pasándose los años sin ascender.

El Sr. Boix escuchó atentamente á los comisionados, y, según nos dicen, les propuso que salieran á la línea, con lo que ganarían sueldo, toda vez que en sus servicios no podían aumentarse el número de plazas.

Haya lo que haya de cierto, de todos modos resultará, juzgando desapasionadamente y libres de exclusivismos, que estas quejas no son más que efectos de la manera de estar constituidas las Compañías en lo que respecta al personal. Obedece á un régimen para cuya reforma necesitase el concurso de todos, estableciendo escalafón y disposiciones en las cuales pueda fundamentar el personal la razón de sus pretensiones, denunciando el incumplimiento de las leyes que se fijen para la marcha regular del cuerpo de ferrocarriles; de lo contrario, y aun en el supuesto de que por esta vez consigan lo que solicitan, mañana serán otros los lesionados, sin que, lógicamente, puedan echar la culpa á estas ni á las otras personas, que están sujetas á un medio estéril para resolver estos asuntos y con instrumentos para dirigir deficientes y viciosos.

Ataquense las causas y se modificarán los efectos, pero atacar éstos dejando intactas aquéllas, se nos antoja un mal entendido interés que aunque mejore al individuo no curará la clase.

Celebraremos que los interesados sean atendidos en su justa petición.

## Á TODOS

Compañeros: Repentinamente, con un hijo en los brazos, ha fallecido el jefe de estación de Legorreta, Sr. Santos (q. e. p. d.).

He asistido á su entierro, y el cuadro que

se ha ofrecido á mi vista, era desgarrador en extremo; siendo imposible transmitir al papel la triste escena de ver á nueve criaturas, el mayor de diez y siete años, llorando amargamente al que les dió el ser.

Estos nueve hijos de tan infortunado empleado, hace un año vieron morir á su madre, por lo que ahora se encuentran abandonados, sin recursos de ninguna especie.

A vosotros, queridos compañeros; á vuestros caritativos sentimientos me dirijo, implorando la caridad para nueve niños huérfanos de padre y madre, sin un pedazo de pan que llevarse á la boca, en la completísima seguridad que entre todos coadyuvaremos al socorro de los desgraciados huérfanos de un compañero, contribuyendo con un pequeño óbolo á la suscripción que, con tan humanitario fin, abrirá nuestro querido HERALDO.

ENRIQUE BORRADA.

Desde luego este periódico hace suyo lo transcrito, y espera que todos los que puedan contribuirán á hacer menos aflictiva la situación de aquellos desgraciados huérfanos, sin más amparo que la caridad. Queda, por lo tanto, abierta la suscripción en este periódico, de la que iremos dando cuenta hasta el día 1.º de Marzo, que quedará cerrada, entregando lo recaudado un compañero nuestro, en unión del firmante.

Los fondos para esta suscripción podrán remitirse en la misma forma que el pago de suscripciones, haciendo ver que es para este objeto.

	Pesetas.
HERALDO DE FERROCARRILES..	25,00
D. Andrés Roca.....	3,00
» Carlos Dubois.....	5,00
» Gaston Poirier.....	2,00

1906

Entramos en un nuevo año, y sea por eso que llaman la fuerza de la costumbre, que nos hace decir á todos en esta época *Año nuevo, vida nueva*, sea porque así lo sentimos, ello es que no podemos pasar sin expresar nuestros pensamientos y nuestros proyectos.

Mucho pensamos hacer, pero lo hemos de decir con la habitual franqueza que es el sello característico de todos nuestros actos; contamos con nuestra poderosa voluntad, con nuestro sacrificio, pero no basta esto; es necesario que se nos ayude, de lo contrario todo iría á tierra, y hemos de hablar con más franqueza aún.

Contamos, como base de todo, el tener, por lo menos, 5.000 adheridos, y entonces podremos desenvolver nuestros proyectos y nuestras aspiraciones.

Entre la plétora de proyectos que tenemos, está el de la formación de un capital, idea de la que ya nos ocupamos en números anteriores, y pensamos, y en esa seguridad estamos, de que en este año, y en breve plazo, inauguraremos esta Caja, pero nosotros queremos ver á todos trabajar, unirse y caminar con nosotros en esta empresa que tantas espinas tiene, pero que no nos importan.

Y para terminar, este periódico, que no es otra cosa que un compañero más que tenemos, desea á todos en el próximo año *unión y felicidad*.

Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Muy señor mío y de mi mayor respeto: Con placer sumo he leído en el último número de su ilustrado periódico, que, en breve plazo, va á celebrarse una reunión preparatoria en un salón de esta corte, en el que, seguramente, han de exteriorizarse los anhelos de redención para la sufrienda clase de empleados de ferrocarriles, á la que pertenezco.

Aplaudo con toda mi alma idea tan hermosa, y de todas veras ofrezco á usted mi humilde, mi modestísimo concurso para la realización del pensamiento.

El que suscribe las presentes líneas, desea y ruega con encarecimiento que se le conceda un puesto, si quiera sea el último, en ese palenque.

Nada soy y nada valgo, pero desde ahora puede usted contar con los entusiasmos é inquebrantable voluntad del modesto empleado que suscribe, si, como no dudo, se trata de salir por los fueros de la justicia en aquella reunión próxima á celebrarse.

Debemos ir á ella cuanto antes: urge exteriorizar en público lo que llamamos en privado; es preciso terminar de una vez con las necias preocupaciones que nos estacionan entre la Scila del miedo y la Caribdis de la duda.

Termino, señor director, estos renglones, suplicándole me permita elevar la voz en ese mitin, pues, para cuando tenga efecto, preparo unas cuartillas, en las que de tosca manera, pero con noble y lealísima intención, van expresadas algunas ideas, que, con el concurso de todos mis compañeros, pueden traducirse, en plazo breve, en hechos beneficiosos, igual á tiros que á troyanos.

Aprovecho gustoso la ocasión que se me presenta para ofrecer á usted el testimonio de mi consideración, y quedo á sus órdenes atto. s. s., q. l. b. l. m.,

ADELARDO CURROS VÁZQUEZ.

## FERROCARRILES SECUNDARIOS

(CONTINUACIÓN)

El término constante y el coeficiente del variable serán los mismos para todas las líneas de cada grupo; pero podrán variar de un grupo á otro. Se fijarán por el ministro, oyendo al Consejo de Obras públicas, y sus valores deberán figurar en el anuncio de la subasta para el otorgamiento de la concesión.

Podrán modificarse en el acto de la licitación en el sentido de disminuir los gastos de explotación; pero una vez otorgada la concesión no podrá variarse por ningún motivo ni con pretexto alguno durante todo el tiempo que dure el compromiso entre el concesionario y el Estado.

El producto líquido kilométrico se deducirá restando del producto bruto el gasto de explotación calculado por la anterior fórmula.

Cuando el producto líquido así determinado no llegue al 4 por 100 del capital de construcción estipulado en la concesión, el Gobierno abonará al concesionario lo necesario para completar aquella cifra, la cual debe considerarse como el máximo de lo que el Gobierno se compromete á abonar, aun en el caso de que el producto líquido resulte negativo, por ser mayor el gasto de explotación que el producto bruto.

Si el producto líquido kilométrico llegase al expresado 4 por 100 ó excediese de esta cifra, el Gobierno no abonará cantidad alguna al concesionario; pero éste tendrá derecho á percibir el rendimiento íntegro mientras no exceda del 8 por 100 del capital garantizado. Rebasada esta cifra, el Estado recibirá del concesionario la mitad del exceso hasta quedar reintegrado de las cantidades que le hubiese entregado.

El Estado se reserva el derecho de inspeccionar la recaudación de los productos brutos y de comprobar sus resultados.

La liquidación de las cantidades que el Gobierno debe abonar á los concesionarios ó que éstos hayan de ingresar por vía de reintegro, se practicará por las Divisiones, con audiencia del concesionario, durante el mes de Enero inmediato.

El cargo de delegado á que se refiere el artículo 25 de la ley habrá de recaer en un funcionario que tenga la categoría de jefe de Administración y veinte años de servicios efectivos en los Ministerios de Fomento, Hacienda ó Gobernación.

La gratificación que se le señale la abonará el ferrocarril intervenido, y formará parte del Consejo de Administración del ferrocarril, teniendo derecho á inspeccionar todos los servicios, y muy especialmente la recaudación de productos.

Los que para practicar el estudio de las líneas comprendidas en el plan deseen disfrutar las ventajas á que se refiere el art. 57 de la ley general de Obras públicas, deberán solicitarlo del ministro, y la autorización les será concedida mediante fianza, para responder de los

## CAPITULO VII

### DISPOSICIONES CONCERNIENTES Á LOS VIAJEROS Y PERSONAS EXTRAÑAS AL SERVICIO DE LOS FERROCARRILES

Art. 94. En general se prohíbe la entrada en el recinto de los ferrocarriles á toda persona que no esté destinada á su servicio.

Se exceptúan de esta disposición:

- 1.º Las autoridades superiores de la provincia.
- 2.º Las autoridades locales.
- 3.º Los ingenieros y demás empleados que tengan á su cargo la vigilancia del ferrocarril.

4.º La fuerza pública y del resguardo y los agentes de policía cuando se presenten con autorización expresa de la autoridad competente para desempeñar un servicio.

5.º Las personas que obtengan permiso de la Empresa.

Art. 95. El viajero que no presente el billete que le da derecho á ocupar un asiento en los trenes, ó que teniéndole de clase inferior ocupe uno de la superior, pagará en el primer caso el doble de su precio según tarifa, y en el segundo dos veces la diferencia de su importe, á contar desde la estación en que se verificó su entrada en los trenes hasta el punto donde termine su viaje.

A no justificar el viajero el punto de su entrada en el tren, el doble precio se valorará por la distancia recorrida desde el sitio en que haya tenido lugar la última comprobación de billetes.

Art. 96. Dado caso que un viajero pase más allá del punto indicado en su billete, abonará sólo el exceso que corresponda al aumento del trayecto recorrido, siempre que hubiera avisado al jefe del tren antes de salir de la estación en que deba terminar el valor de su billete.

Si no hiciere previamente esta advertencia, satisfará el doble del importe correspondiente al exceso de trayecto que hubiese recorrido sin billete.

Art. 97. El viajero que por falta de carruajes se viese en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en su billete, nada satisfará á la Empresa por el exceso del precio.

Si por el contrario tuviese que ocupar una localidad de clase inferior, la

Art. 71. Regirán las disposiciones vigentes, ó las que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento, oyendo á las Empresas, para determinar:

- 1.º Las medidas especiales de precaución y seguridad que se crean necesarias para la circulación de los trenes en los planos inclinados, en los túneles y en las curvas.
- 2.º La velocidad máxima de los trenes de viajeros y mercancías en las diversas secciones de la línea.
- 3.º El tiempo que ha de emplearse en su trayecto.
- 4.º Las precauciones que habrán de adoptarse en la expedición y la marcha de los trenes extraordinarios.

Art. 72. Cuando acuerde la Empresa la salida de un tren extraordinario, lo pondrá en conocimiento de las Inspecciones, expresando el motivo de la expedición y la hora de partida, quedando la Empresa responsable de cualquier accidente que ocurra.

La salida de estos trenes extraordinarios se anunciará siempre por telégrafo á todas las estaciones.

Art. 73. Siempre que por cualquier motivo los trenes ó las máquinas aisladas se detengan en la vía, se pondrán las señales que así lo indiquen á 800 metros de distancia á uno y otro lado del paso interrumpido.

Art. 74. El sistema de señales se ajustará á lo dispuesto en el reglamento vigente, ó al que en lo sucesivo se dictare por el Ministerio de Fomento, oyendo á las Empresas.

Art. 75. A la distancia de 500 metros de los cruzamientos con otro ferrocarril ó tranvía, moderará el maquinista la velocidad del tren de manera que pueda pararse completamente antes de tocar en aquel punto, si así lo exigieren las circunstancias.

Art. 76. Oída la Empresa, designará el Ministerio de Fomento los puntos donde deban fijarse las señales que indiquen la dirección en que se hallen colocadas las agujas.

Art. 77. Al aproximarse los trenes á las estaciones donde hayan de hacer alto, el maquinista moderará su velocidad á la distancia que crea necesaria para que no rebasen el andén ó muelle destinado al apeadero de los viajeros.

Podrá también, según las circunstancias, parar la locomotora antes de acercarse á este punto, y llegar después á él poniéndola de nuevo en movimiento.



perjuicios que con sus operaciones puedan causar, la que les será devuelta cuando justifiquen haber satisfecho todos los perjuicios que hubiesen causado.

Esta autorización no será óbice para conceder otras análogas de la misma línea.

Los documentos de que deberá constar todo proyecto serán, además de los designados en el art. 6.º del reglamento para la ejecución de la ley de Obras públicas, y que se redactarán con arreglo á las prescripciones que en el que extractamos se detallan, una relación detallada del material que para la ejecución y explotación se considere necesario, la tarifa detallada de los precios máximos de peaje y transporte de viajeros y mercancías y datos estadísticos acerca del movimiento probable del ferrocarril.

(Continuara.)

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.  
TELEFONO NUMERO 1.156  
MADRID

## LA MUTUAL ESPAÑOLA

SOCIEDAD COOPERATIVA DE CRÉDITO MUTUO Y AHORRO OBLIGATORIO

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

### 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.

## J. CARDONA

BARBERIA Y PELUQUERIA

30, PRINCESA, 30

SERVICIO ESMERADO

## SEGUNDO MENENDEZ

SASTRE

Fuencarral, 31.-MADRID

Grandes rebajas al  
personal de ferroca-  
rriles.

ESMERADA CONFECCION

## 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 ferro-  
carriles, 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:

#### Madrid.

Intervención y Estadística, Norte, D. León Hernández de León y D. Ricardo Díaz Guerra.  
Reclamaciones, Norte, D. Enrique Gordo y D. Daniel Anguiano.  
Oficinas enclavadas en la Estación, Norte, D. Victorio Sacristán.  
Oficinas de M. Z. A., D. Emilio Garrigós y D. Emilio Besteiro, en Intervención.  
Contabilidad General de M. Z. A., Pacífico, 4, piso bajo, D. Pedro Estévez y Peinado.  
Oficinas y Estación de M. C. P., D. Rafael de los Santos (almacenes).

#### Provincias.

Sección de Asturias, D. José María Carvajal, Independencia, 16 4.º, ú oficina de la Inspección principal de explotación.  
Estación de Valladolid, D. Máximo Rodríguez, Ferrocarril, núm. 4, ú oficina del Pequeño Material, Valladolid.  
Estaciones de Sevilla, D. Domingo García Tallón.  
Sección de Madrid á Burgos por Avila y Segovia, D. Simón Jubera.  
Bilbao, D. Benjamín Simó.  
Sección de Venta de Baños á Santander (Norte), D. Andrés Roca.  
Idem de Barcelona á Lérida, D. Leto Román.  
Idem de Burgos á Irún, D. Daniel Alonso.  
Idem de León á Monforte, D. Bonifacio Sánchez.

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.

Art. 78. El maquinista disminuirá la velocidad de la marcha, tanto en los grandes desmontes en curva como en los demás puntos de la línea que no permitan descubrir una larga extensión de camino.

Art. 79. Cuando por accidentes inevitables marche la locomotora con el tender delante, ya vaya sola ó ya acompañada del tren, adoptará el maquinista las mayores precauciones, sin que la velocidad exceda entonces de 30 kilómetros por hora.

Art. 80. Al acercarse el maquinista á las estaciones, pasos á nivel, curvas, cortaduras ó subterráneos, hará sonar el silbato agudo de vapor para anunciar la proximidad del tren.

La misma señal repetirá siempre que sospechase no hallarse la vía completamente expedita.

Art. 81. A la llegada de los trenes á las estaciones se anunciará en alta voz repetidas veces el nombre de ellas y el tiempo que dure la parada.

Art. 82. Mientras los trenes permanezcan en las estaciones estarán bajo el mando de los jefes de las mismas, quienes serán entretanto responsables de cuanto ocurra en su recinto.

Art. 83. El jefe del tren en marcha lo es de todos los empleados en el servicio del mismo, incluso el maquinista y fogonero.

Art. 84. Cuando dos locomotoras remolquen un mismo tren, quedará á cargo del que dirige la primera regular la marcha.

La segunda locomotora sólo funcionará como fuerza adicional y mera auxiliadora.

Art. 85. El maquinista que marche sin tren con la locomotora confiada á su cargo, marchará siempre bajo su responsabilidad, y el fogonero ejecutará las señales que ordenare aquél, conforme á reglamento.

Art. 86. Sólo podrán ir en la locomotora el maquinista y fogonero encargado de su servicio.

Se exceptúan únicamente de esta prohibición los ingenieros escargados de la inspección facultativa, los ayudantes de la misma con orden ó autorización de su jefe, y los agentes de la Empresa debidamente autorizados al efecto.

En todo caso se cuidará muy particularmente de que el número de personas no entorpezca jamás las maniobras y el mejor servicio de la máquina.

Art. 87. El Ministerio de Fomento señalará las estaciones en que han de llevarse registros de los retrasos de los trenes con arreglo á lo que se determine para cada Empresa. Se indicarán en ellos la naturaleza y disposición

de los trenes, los números de las locomotoras que los remolcaron, las horas de salida y llegada, la causa y duración de los retrasos.

Podrán los agentes de las Inspecciones examinar estos registros siempre que así lo crean conveniente para el mejor desempeño de estas funciones.

Art. 88. Por los medios más pronto y expeditos que estén á su alcance, los jefes de los trenes puestos en marcha darán conocimiento de cualquier accidente que ocurra al jefe de la estación inmediata, quien lo comunicará inmediatamente á las Inspecciones encargadas de la vigilancia de la línea, y, en su caso, á la autoridad superior de la localidad.

Art. 89. Las medidas de urgencia adoptadas por los Gobernadores respectivos, á propuesta de las Inspecciones, y referentes á la seguridad de los trenes, serán obligatorias para las Empresas cuando se hayan comunicado á sus directores.

Art. 90. Con treinta días de antelación á la fecha en que ha de ponerse en observancia el cuadro de la organización de los trenes de todas clases, se remitirán los suficientes ejemplares de este documento á los jefes de las Inspecciones facultativa y administrativa, que con su informe remitirán á la Dirección general de Obras públicas, Comercio y Minas, dentro de los diez primeros días para su aprobación, á fin de que introduzca las reformas que crea convenientes.

Art. 91. Antes de aprobarse una nueva organización de trenes para una línea, deberán estar de acuerdo las Compañías de ferrocarriles á quienes la modificación afecte, y obtenerse previamente la conformidad del Ministerio de la Gobernación en cuanto se relacione con el servicio de los trenes que hayan de transportar la correspondencia pública.

Art. 92. Si el Ministerio de Fomento, después de recibir el cuadro de la organización de los trenes, dejase transcurrir los treinta días que cita el art. 90 sin dar contestación alguna á la Empresa, podrá ésta ponerlo en práctica, considerándole aprobado.

Art. 93. Cuando se adopte un nuevo orden en el servicio de los ferrocarriles, ó se altere en parte el establecido, se dará conocimiento al público, á lo menos con ocho días de anticipación, no solamente de las horas de salida de los trenes y de las de su llegada á las estaciones, sino también de los puntos en que habrán de detenerse.