

F. MADRAZO

CÓDIGO MANUAL  
DEL  
VIAJERO.

294

Mayo 13/72

CÓDIGO MANUAL DEL VIAJERO

POR

LOS CAMINOS DE HIERRO

Ó SEA RESÚMEN

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES RECÍPROCAS

DE LAS COMPAÑÍAS Y DEL PÚBLICO

AMENIZADO CON

ALGUNOS BOCETOS DE COSTUMBRES

POR

D. FERNANDO DE MADRAZO

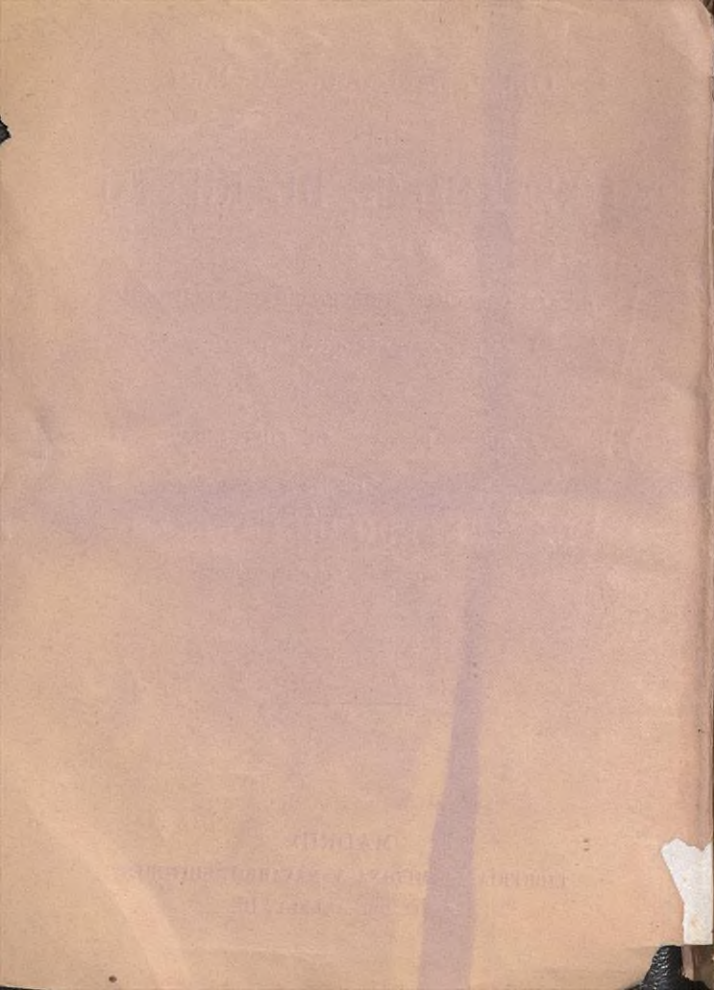
Abogado del ilustre Colegio de Madrid.

13842  
Ley 1842

MADRID

LIBRERÍA DE MEDINA Y NAVARRO, EDITORES

CALLE DEL ARENAL, 16.



647-294

CÓDIGO MANUAL DEL VIAJERO  
POR LOS CAMINOS DE HIERRO.



5273

CON LOS CAMBIOS DE NUESTRO  
CÓDIGO MANUAL DEL VIJERO

CÓDIGO MANUAL DEL VIAJERO  
POR  
LOS CAMINOS DE HIERRO

Ó SEA RESÚMEN

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES RECÍPROCAS

DE LAS COMPAÑÍAS Y DEL PÚBLICO

AMENIZADO CON

ALGUNOS BOCETOS DE COSTUMBRES

POR

D. FERNANDO DE MADRAZO

Abogado del ilustre Colegio de Madrid.

---

MADRID

IMPRESA DE LA BIBLIOTECA DE INSTRUCCION Y RECREO

Calle de Capellanes, núm. 5, principal

1872

CODIGO MANUAL DEL VIJERO

DEL

# LOS CAMINOS DE HIERRO

Ó PARA RECORRER

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES RECIBIDAS

DE LAS COMPANIAS Y DEL PUNTO

DEPARTAMENTO DE

ALFONSO ROBERTO DE COSTARRICA

DEL

D. FERNANDO DE MADRANO

Asesorado del Ingeniero General de España

MADRID

IMPRESA DE LA UNIVERSIDAD DE INSTRUCCION Y ARTE

Calle de San Mateo, n.º 11

1872

---

---

CÓDIGO MANUAL DEL VIAJERO  
POR LOS CAMINOS DE HIERRO.

---

INTRODUCCION.

Nada hay que interese tanto al hombre constituido en sociedad como el conocimiento de sus derechos y de sus obligaciones; y si la ignorancia de ellos es funesta en todos los estados y en todas las situaciones de la vida, nunca lo es tanto, ni hay mayor peligro de que sean sus consecuencias irreparables, como cuando, arrastrado con la velocidad del pensamiento, lejos de su domicilio y de la sociedad en que vive, queda entregado á sí mismo, sin guia, sin consejo, sin medio de consulta, y en una situacion en que el amparo debido á los derechos individuales no siempre es realizable, ó puede dar ocasion cuando ménos á numerosas y muy graves dificultades.

Donde quiera que dos personas se reunen, allí



nacen determinadas relaciones jurídicas, y el viajero, no sólo tiene derechos que ejercitar y obligaciones que cumplir para con las empresas á quienes confía su persona, las de sus hijos y su fortuna; sino tambien respecto de aquellos que, hallándose en un caso análogo al suyo, han de formar con él, durante el viaje, esa pequeña sociedad que, siendo poco más numerosa que la familia, abraza y comprende todas las situaciones posibles, todas las relaciones que implica la ciudad y que son inherentes al estado civil de las personas.

Pero donde hay derechos y obligaciones reciprocas pueden ocurrir conflictos por ignorancia ó por malicia; y donde los conflictos son posibles, debe haber quien los corte y quien para ello tenga jurisdiccion; y como la jurisdiccion se deriva de las personas, de las cosas, del lugar en que están situadas, ó del lugar del contrato, y en los viajes todo esto es accidental é inestable; porque los trenes salvan las montañas y las corrientes, y trasponen las provincias y los Estados, y huyen con ellos las personas y quizá sus fortunas, y se borran ó, cuando menos, se confunden los hechos al cambiar las relaciones de lugar y de tiempo, los conflictos de derecho pueden ser irremediabiles é irreparables por la dificultad de preverlos y de lo-

calizar en un momento dado el ejercicio de las acciones, siendo consecuencia de todo la necesidad de estudiarlos para precaverlos, y la de poseer los recursos que, dada la inestabilidad de un viaje, habrá para remediarlos.

El que intenta ponerse en camino, empieza por contratar con una Empresa que, mediante una cantidad dada por peaje y transporte, según tarifa, se obliga á conducirlo sano y salvo, y á dejar sin deterioro los efectos que lleva consigo, en un tiempo dado, en el punto á que se dirige como objeto de su viaje. *Disposicion 9.<sup>a</sup> para la percepcion de los derechos de la tarifa general.—Reglamento de 15 de Febrero de 1856.*—Es este un mero contrato de locacion de un servicio, mediante ciertas condiciones recíprocas, y salvos siempre los casos de fuerza mayor, de que no responde nunca el que se obliga, por ser superiores á la voluntad del hombre.

Al propio tiempo, como debe suponerse que el que viaja está en posesion de todos sus derechos civiles, y los derechos y deberes son recíprocos, todos los viajeros vienen obligados á respetarse mutuamente esos derechos, no en virtud de un pacto expreso ó presunto, sino como consecuencia del estado civil, que no se interrumpe, suspende, ni modifica por el cambio de personas y de lugar, al

menos interin se mantienen dentro del territorio de la nacion. Hay empero, otros derechos y deberes que se derivan del estado excepcional en que se encuentra el viajero, y que nacen en el momento del contrato de locacion que celebra con la empresa, la cual, obligada por la administracion del Estado, que aprueba ó dicta las reglas segun las que deben desempeñarse los servicios públicos, y tambien por su propio interés, impone condiciones en favor de los otros viajeros, que aquel acepta y que le obligan, y sin las cuales serian de todo punto imposibles el órden, la regularidad y la exactitud que tanto interesan al público y son el alma de aquellos servicios. Muchos de esos derechos y obligaciones no están escritos; pero son, digámoslo así, consuetudinarios, y se derivan de la misma naturaleza de las cosas. Todos los derechos y deberes á que hemos aludido forman, reunidos, lo que llamamos *El Código del viajero por los caminos de hierro*.

Vamos, pues, á acompañar al lector desde el momento en que resuelto á emprender su viaje, porque así lo requieren su salud, sus intereses, sus afecciones, ó por mero placer, y teniendo preparado su equipaje, le entrega al brazo seglar de un mozo para que le lleve á la estacion, ó adopta para ello otro medio más cómodo, trasladándose

él á su vez para esperar el momento de la partida.

Esto último está dicho al momento, y sin embargo no es para todos tan sencillo, ni lo hacen de la misma manera, ni precaviéndose del mismo modo contra toda suerte de riesgos y de contingencias. Y hénos ya por lo tanto en los

### PRELIMINARES DEL VIAJE.

No nos meteremos en la cuestion de fondos, que es la principal. Decia el gran Federico que para la guerra se necesitaban tres cosas: dinero, dinero y dinero; y nosotros decimos lo mismo de los viajes. Hecho el presupuesto, añádase por imprevistos una mitad más. Suponemos que el lector ha tomado letra sobre las principales plazas en que debe detenerse, ó ha realizado en oro la cifra de su presupuesto de gastos si el viaje ha de ser corto. No hará mal tampoco en llevar una corta suma en monedas de dos reales y en calderilla para los trasbordos de su equipaje, conducirle á las fondas ú hoteles, beber algun vaso de agua durante el camino, y dar algunas limosnas. De lo contrario se expondrá á dar más de lo que quisiera.

---

Dejando, pues, la cuestion financiera á un lado, hagamos el *equipaje*.

Hay viajeros para quienes este negocio exige una atencion personalísima; á otros les alivia de este cuidado una esposa solícita; á otros sus hijos; á los más infortunados, á los célibes ricos, un ayuda de cámara ú otro doméstico á quien suelen pagar muy cara su interesada solicitud.

Pero ¿qué es un *equipaje*? La pregunta parece sencilla y no lo es. Tiene además su importancia.

**EQUIPAJES.**—El Reglamento de 15 de Febrero de 1856, dictado para la ejecucion de la ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855 estableció el modelo á que debian arreglarse las tarifas de los mismos, y consignó las disposiciones que deberian observarse para la percepcion de los derechos. En ellas se dijo que *«todo viajero cuyo equipaje no pese más de 30 kilogramos, solo pagará el precio de su asiento.»* (Disposicion 5.<sup>a</sup> M. T.)

Despues, en 14 de Noviembre del mismo año de 55, se publicó la ley de policia de los ferro-carriles, y en el Reglamento dictado para su ejecucion en 8 de Julio de 1859, se añadió que *«se comprenden bajo la denominacion de equipajes los cofres, baules, maletas, sombrereras, sacos de noche, y en general todos los bultos que acompañen y pertene-*

nezcan al viajero, y de los cuales se le hará formal entrega en la estacion donde termine su viaje.» (Artículo 103, R. P.)

REAL ÓRDEN DE 22 DE ENERO DE 66 SOBRE LOS EQUIPAJES.—Sin embargo de ser tan claras estas disposiciones, varios Inspectores administrativos de ferro-carriles consultaron al Gobierno sobre lo que debia entenderse por *equipajes* para los efectos de ellas; se oyó en consecuencia á la Seccion de Gobernacion y Fomento del Consejo de Estado, y por Real orden de 22 de Enero de 1866 se dijo: 1.º Que la franquicia declarada por la disposicion general 5.ª arriba dicha, comprende los cabos, bultos y objetos de cualquiera clase, sean ó nó mercancías, que presenten los viajeros como su equipaje, bien sea que estén contenidos en baules, cofres, maletas, sombrereras, sacos de noche, saquillos comunes, almohadas, pañuelos, ó bien que vayan á la vista y en cualquiera otra forma; y 2.º que las Compañías que hubiesen comunicado á sus subalternos y dependientes instrucciones que no estuvieran en armonía con la anterior declaracion, debian revocarlas inmediatamente, dando las consiguientes para el cumplimiento del nuevo mandato.

No habian pasado, sin embargo, tres meses, y

ya varias Compañías de ferro-carriles habian acudido al Ministro de Fomento en queja de la latitud que algunos viajeros intentaban dar á la Real orden de 20 de Enero de 1866. En efecto, muchos de ellos habian presentado para que se facturasen como equipaje, banastas de jamon y de pescados, pellejos de aceite, sacos de cereales, tablas, barras de hierro, y hasta macetas de flores y árboles frutales. Habia más aún, pues algunas Empresas llamaron la atencion sobre el hecho repetido con frecuencia en sus líneas, de que no pocos especuladores, advirtiendo que ciertos viajeros no llevaban equipaje, solicitaban con instancia y casi siempre obtenian de ellos, que les prestasen sus billetes, por cuyo medio conducian gratis, artículos y mercancías por los que debieran pagar al respecto de las tarifas que rigen para géneros frescos y comestibles, para encargos, ó para mercancías en gran velocidad.

REAL ORDEN DE 13 DE OCTUBRE DE 1867 SOBRE LOS MISMOS.—En vista de tales abusos, y considerando que el derecho á la conduccion gratuita de 30 kilogramos tiene su fundamento en que, llevando consigo la generalidad de los viajeros cierta porcion de prendas para su abrigo y aseo, deben tenerse estas por accesorio suyo indispensable, y por comprendido su transporte en el precio que se

paga por el de la persona, siendo por lo mismo un derecho inherente á ésta é intrasmisible á un tercero, fuera de los límites de parentesco, dependencia ú otro vínculo análogo que excluya la idea de especulacion, se dictó en sustitucion de la Real órden de 20 de Enero de 1866 y para ejecucion del art. 103 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, la Real órden de 13 de Octubre de 1867 estableciendo: 1.º Que la franquicia declarada en la disposicion 5.ª de las aprobadas para la percepcion de los derechos de tarifa por Real decreto de 15 de Febrero de 1856 y en el art. 103 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, se refieren á las prendas y efectos destinados al abrigo, adorno y aseo, de aplicacion actual ó inmediata á las personas, sin que puedan rechazarse las de abrigo porque sean ó parezcan propias de distinta estacion del año; á los útiles que sirven para preservar á las mismas personas de la intemperie; á los colchones y ropas de cama; á los libros de uso del viajero y á las herramientas de su arte ú oficio, bien sea que las prendas, efectos, útiles, ropas, libros y herramientas se presenten contenidos en baules, cofres, maletas, arquillas, cajones, sombrereras, sacos de noche, alforjas, saquillos comunes, almohadas y pañuelos, ó bajo otra cubierta cualquiera, ó bien vayan á la vista y sin embalaje



alguno. 2.º Que en ningun caso será permitido á los dependientes de las Empresas de ferro-carriles soltar ó desatar los embalajes, ni abrir las cubiertas de los bultos de equipaje, á pretexto de cerciorarse de si el contenido pertenece á alguna de las clases mencionadas en la disposicion anterior; pero podrán negarse á facturar como equipaje, aquellos que por su forma, peso, olor, ú otra indicacion exterior, revelen que ni el todo ni el principal siquiera del contenido merecen tal nombre. 3.º Que en el caso de no conformarse los viajeros con la negativa de los dependientes de las Empresas de que habla la disposicion 2.ª, se estará á lo que resuelvan en el acto, por igual apreciacion exterior, los funcionarios de la Inspeccion administrativa y mercantil. 4.º Que si los dueños ó encargados de los bultos rechazados tambien por el fallo de dichos funcionarios, confirmatorio del de los dependientes de la Empresa, no se conformasen con esta doble apreciacion, tendrán todavia derecho á que se les facturen como equipajes, si abiertos por ellos mismos, resultase que contienen principalmente prendas, efectos, ropas, libros, útiles y herramientas mencionados en la disposicion 1.ª, áun cuando con ella vayan algunos otros artículos ó enseres del uso del viajero, y no destinados á la venta. 5.º Que

los funcionarios de la Inspeccion administrativa y mercantil vigilen cuidadosamente porque no se aprovechen unos viajeros de los billetes de otros que no pertenezcan á la misma familia, ó no estuviesen ligados á ellos por vínculo alguno de dependencia ó de anterior acuerdo de viajar en compañía hasta un mismo punto, para trasportar gratuitamente sus bultos y equipajes, prestando su ayuda y cooperacion á los dependientes de las Empresas, y entregando á la autoridad á los que fuesen sorprendidos intentando semejante fraude.

Sabemos ya lo que es el equipaje de un viajero; pero no basta, porque además hay otros bultos que el mismo puede llevar á mano y de que no consiente en separarse, ya por encerrarse en ellos dinero ú otros objetos de valor, papeles de interés, etc., ya porque le sirvan más inmediatamente para el cuidado y aseo de su persona, ó para otros fines análogos. Veamos, pues, qué disposiciones rigen sobre

**BULTOS A LA MANO.** Sobre esta materia se dictó una Real orden en 18 de Noviembre de 1862, que dice así: «Con el fin de prevenir las dificultades y las contestaciones que pueden ocurrir en los

ferro-carriles con motivo de los valores que los viajeros suelen llevar á la mano y sin facturar, S. M. la Reina (Q. D. G.) ha tenido á bien disponer: 1.º Que las Compañías no deben sujetar á la tarifa los bultos que los viajeros pueden llevar consigo sin incomodar á los vecinos, con arreglo al art. 96 del Reglamento de policía, debiendo decidir en caso de duda los empleados de las inspecciones. 2.º Que respecto á tales bultos, como á los demás objetos de que los viajeros no se desprenden, las Compañías están exentas de responsabilidad, caso de pérdida, conforme á lo dispuesto en el art. 111 de dicho Reglamento. 3.º Y, por último, que el peso máximo de los sacos ó bultos de oro, plata, alhajas, monedas y valores análogos que los viajeros pueden llevar consigo á la mano gratuitamente, quede fijado en 15 kilogramos.

El art. 96 del Reglamento para la aplicacion de la ley de policía de los ferro-carriles que se cita, dice simplemente que no se permitirá la entrada en los coches á los que lleven paquetes que por su forma, volumen ó mal olor puedan molestar á los viajeros; de lo que se colige que éstos pueden llevar consigo los paquetes que no tengan semejantes inconvenientes; y el art. 111 se limita á consignar que el viajero que en su equipaje lleve joyas, pedrerías, billetes de banco, di-

nero, etc., debe hacerlo constar, sin lo cual las Empresas no son responsables en caso de sustraccion ó extravío; de lo que se colige á su vez, su irresponsabilidad, por lo que respecta á los bultos que llevan los viajeros á la mano. Complemento de estas disposiciones es la Real orden de 18 de Noviembre que dejamos citada.

Tenemos pues, dispuesto el equipaje de nuestro viajero; tenemos tambien los bultos que debe llevar á la mano, compañeros inseparables de la bolsa y manta de viaje, y para los más precavidos, del paraguas, baston, *neceser-despensa*, etc., etc., que son otros tantos engorros en tales circunstancias.

Faltan sólo algunas horas para la marcha, y es preciso hacer el contrato con la Empresa explotadora del camino de hierro; ó lo que es lo mismo, tomar el billete que nos asegura el derecho de viajar, mediante el precio y las condiciones de que el público debe tener conocimiento, y que aceptamos al pedirle.

Es necesario tambien conducir á la estacion el equipaje y los bultos que llevamos á la mano, y hacer pesar el primero para que no pase de los 30 kilogramos que la Empresa se compromete á llevar gratis, ó para que, si pasa, no la perjudi-

quemos, y hagamos pago del *exceso* segun tarifa.

Los bultos á mano no se pesan, probablemente porque se supone que el viajero no va á cargar con más de 15 kilogramos, y porque esto traería más dificultades y molestias, y por lo mismo más perjuicio á las empresas, que la tolerancia que tienen, áun dado el caso de que algun viajero, por excepcion, lleve consigo un peso mayor.

Para tomar su billete de marcha y conducir á la estacion su equipaje y los bultos que lleve á la mano, puede elegir el viajero varios medios.

**SERVICIO DE LOS COCHES DE PLAZA Á LAS ESTACIONES.**—Si viaja á la ligera y sin equipaje, esto es, con un saco de noche ó *neceser* á la mano, lo que supone que va provisto de fondos para acudir á las contingencias, y adquirir lo que necesite donde quiera que esto suceda, con tomar un coche de plaza que le lleve á la estacion habrá concluido, puesto que todo lo lleva consigo.

**SU TARIFA Y REGLAMENTO.**—El Ayuntamiento de Madrid aprobó en 22 de Mayo de 1869 el Reglamento que hoy rige para el servicio de los coches de plaza, con sus correspondientes tarifas. Segun

ese reglamento, el servicio que dichos carruajes prestan á los ferro-carriles, estando como está comprendido dentro de la zona en que rigen las tarifas generales, es un mero servicio ordinario. Así, pues, el viajero deberá pagar al cochero que le trasporte á la estacion los precios que en las tarifas se establecen, que son los siguientes :

## TARIFA PRIMERA.

*Carruajes de un caballo.*

	<u>Reales.</u>
Carrera hasta las doce de la noche, por una ó dos personas.....	4
Idem desde las doce de la noche á las dos de la madrugada.....	8
Idem desde las dos al amanecer.....	12
Por una hora hasta las doce de la noche, y por una ó dos personas.....	8
Por idem desde las doce á las dos de la madrugada.....	12
Por idem desde las dos al amanecer.....	16

## TARIFA SEGUNDA.

*Carruajes de dos caballos y cuatro asientos.*

	<u>Reales.</u>
Carrera hasta las doce de la noche, por una ó cuatro personas.....	8

	Reales.
Carrera desde las doce de la noche á las dos de la madrugada.....	12
Por idem desde las dos al amanecer.....	16
Por una hora hasta las doce de la noche, y por una ó cuatro personas.....	12
Por idem desde las doce á las dos de la madrugada.....	16
Por idem desde las dos al amanecer.....	20

Debe tenerse entendido que en las carreras no se puede exigir mayor retribucion que la de tarifa, aunque sean llamados los carruajes á la vista y por el mismo que los ha de ocupar para aproximarse y dar la vuelta. (Art. 6.º del Reglamento.)

Que los coches alquilados por carreras deben llevar el camino más corto ó fácil, *á juicio del cochero*. (Idem.)

Que si se le obliga á detenerse ó cambiar de ruta, puede exigir el precio de una hora. (Idem.)

Que las carreras deben abonarse con arreglo á la tarifa correspondiente á la hora en que han empezado. (Idem.)

Que cuando se toma un carruaje por horas se paga la primera aun cuando no haya terminado; pero las siguientes por cuartos de hora, contando el principiado como concluido. (Art. 7.º)

Que cuando los carruajes, ya sean de dos ó de cuatro asientos, conduzcan mayor número de personas que las marcadas en su tarifa, puede exigir el cochero por cada persona dos reales más de aumento en la carrera, y tres en la hora, considerándose como una persona los niños mayores de siete años, ó dos niños de los cuales excede el menor de tres años. (Art. 8.º)

Que, como impropio de esta clase de carruajes, no puede obligarse al cochero á que conduzca en ellos perros grandes, baules y cajones, ni bultos *de tal tamaño que no quepan cómodamente en su interior*, así como tampoco ningun objeto que pueda deteriorarle ó mancharle á su juicio, pero podrá acceder á ello prévio ajuste convencional. (Art. 16.)

Que además de estar bien acondicionados y decentes, con cristales y persianas ó cortinillas, y sobre tener pintado al óleo su número en los faroles y en la testera, deben los carruajes llevar en el interior la tarifa con el número tambien, y sellada por la comision del ramo. (Art. 9.º)

Que todo cochero está obligado á llevar y presentar el Reglamento al público cuando ocurra alguna duda, así como á entregar á toda persona que tome el carruaje, una tarjeta con el número de éste, punto de parada y sitio de la cochera,



antes de empezar el servicio, perdiendo todo derecho uno y otro si no la entregasen. (Art. 17.)

Que es obligacion de los cocheros reconocer el carruaje en el momento de desocuparse, con el objeto de ver si se ha quedado alguna prenda olvidada, causado algun desperfecto, ó si ha hecho mal uso la persona que lo ha ocupado, entregando los objetos que encuentre al Teniente Visitador para que los ponga á disposicion del Comisario y pueda éste devolverlos á su legítimo dueño. (Art. 25.)

Y por último:

Que las reclamaciones por olvido de alguna prenda ó por algun abuso, se hacen al Teniente ó Inspectores, ó en las oficinas del ramo (que se hallan hoy situadas en la Plaza Mayor, frente á la antigua casa llamada de la Panaderia) debiendo el reclamante presentar la tarjeta que haya recibido del conductor, sin cuyo requisito no tendrá fuerza la reclamacion. (Art. 26.)

Habiendo expuesto lo más esencial de las disposiciones hoy vigentes en materia de carruajes de plaza, y suponiendo ahora como suponemos el caso más sencillo, esto es, el de un viajero que marcha solo ó con una persona que le acompaña, despues del amanecer, y ántes de las doce de la noche, horas regulares de la salida de los trenes,

y en un carruaje de un solo caballo, que va á buscar al punto de parada, ó coge al paso, al ver levantado el tarjeton con las palabras «*se alquila,*» (art. 10) diremos que con dar *cuatro reales* al cochero cuando llegue á la estacion, habrá concluido.

Sucede empero, con frecuencia, que el viajero, falto de tiempo, tiene que hacer á última hora y como al paso, ciertas diligencias ó visitas de despedida, viéndose en la precision de tomar entónces el carruaje por horas. Para este y para otros casos, que no se refieren ya sino incidentalmente al viaje, nos hemos extendido algun tanto en aquella exposicion, lo cual puede ser útil además al viajero que viene á Madrid, durante su permanencia en la córte.

Y hay más aún, y es que, á riesgo de pasar por machacones, creemos conveniente, dada la intencion aviesa de los cocheros de plaza y su propension al abuso (sea esto dicho con el respeto debido á la clase), insistir una y otra vez en que no se meta el que tiene que marchar apresuradamente á tomar el tren, en ningun coche de punto, sin exigir ántes al conductor la tarjeta de que se ha hablado arriba, porque si ordinariamente puede uno pasarse sin esta exigencia, no sucede lo mismo cuando los momentos apuran,

y el cochero es árbitro de llevar el camino que sea más corto y fácil á su juicio, pudiendo ocasionar con esto por malicia, ó por torpeza, ó porque ese juicio se halle en remojo, un retraso indebido, é inferir con él un grave perjuicio al viajero.

Nosotros hemos adoptado un medio que nos ha dado felicísimos resultados; pero que sin embargo no nos atrevemos á aconsejar como infalible. Cuando hemos querido volar, nos hemos deshecho en elogios del *penco* ponderando sus cualidades de gran corredor. Son por lo general los automedontes descendientes de Pelayo y de casa solariega y gente por lo mismo de gran amor propio, con lo cual, y redoblando la intensidad de las corrientes magnéticas ordinariamente establecidas entre ellos y su rocin, vuela éste más que el Pegaso, áun cuando esté á punto de exhalar el ánima, dado caso de que un matallon la tenga.

Pero no todos viajan á la ligera, que es lo más cómodo. Muchos hay que por la índole misma de su viaje, porque no van simplemente como de paso y á sus negocios, sino á residir á un punto durante un tiempo más ó ménos largo, por sus hábitos, por su apego á lo que poseen, no pueden

moverse de casa sin llevar un bagaje digno de los felices tiempos en que la galera acelerada era el *non plus ultra* de la locomocion y del movimiento rápido. Sobre todo las señoras no aciertan á viajar sin llevar todo un sistema de mundos, con sus satélites de cajas y cajoncitos, con chismes y fruslerías que en los cambios de via y en las estaciones, hacen la desesperacion de los maridos. Y cuenta que son éstas las ménos exigentes, porque las hemos visto viajar con más de cincuenta bultos de equipaje y llevar á los baños cofres, baules, maletas, sacos de noche y lios de todas formas y tamaños, y el botijo, y otro cacharro que no es botijo, y el gato en un talego, y hasta la jaula del loro, y una caja con pelucas, y dentro de ella el... ¡consorcio nefando!! el hidro-clyso ó clyso-bomba (que así se llama el instrumento perfeccionado) para que no ande nada perezoso. Y si pertenecen á la *bourgeoisie* elegante y en lugar de salir á Biarritz, ó Baden, se dirigen á San Vicente de la Barquera, ó á las playas de Suances, ¡oh! entónces hay que llevar docenas de vestidos y de faldas, y docenas de enaguas encañonadas, y docenas de ahuecadores, y docenas de *soi-disant* sombreros, vulgo caperuzas, con yedras y pámpanos, y moñas, y añadidos, y postizos emancipados del cementerio, y *crépés* de pelo

de negritos del Congo, y docenas de docenas de diminutas botitas con sus altos tacones, alias zancos, color de rosa como tus mejillas, queridísima viajera, que en este momento fijas tus divinos ojos en lo que hemos escrito, azules como tus celos, verdes como tus esperanzas, y aderezos que parecen de oro, con sus culos de vaso que imitan los diamantes de Golconda y del Brasil, las esmeraldas del Perú y los rubis de Ceylan. Porque el caso es ser *cabeza de mosca*, y figurar y darse tono, que el resto del año nadie ha de veros aunque tiriteis de frio abrigándoos las piernas con el tapete de la camilla, porque con la chimenea, siquiera sea de *cocke*, no hay para qué.

---

Sea empero lo que fuese, esos viajeros que necesitan llevar su casa á cuestas como el caracol, pueden conducir su equipaje á la estacion tomando uno ó más mozos no matriculados, discipulos de Macallister ó de Herman que les escamoteen algun bulto en el tránsito. Pueden valerse tambien de algun infanzon de Cantabria y *de los de chapa* y pagarles segun tarifa: hasta una arroba 2 reales; hasta ocho arrobas *una peseta*; desde ocho arrobas en adelante á precios convencionales.

Esto dice la chapa en la que además está grabado el número del mozo (1).

(1) Escrito este libro, los señores Weil y compañía, han establecido en Madrid el importante servicio de los *mandaderos públicos* convenientemente uniformados, numerados y organizados, y que tienen á su disposición un material completo para los trasportes. El servicio ordinario de los mismos dura en verano desde las seis de la mañana, hasta las ocho de la noche, y en invierno, desde las siete de la mañana hasta las siete de la noche. El servicio que hacen á las estaciones de los ferrocarriles, se comprende en el servicio ordinario cuya tarifa es la siguiente:

## CARRERAS.

- a* Por cada carrera sin carro 25 céntimos de peseta.— 1 REAL.  
*b* Por cada carrera con carro, u otro material, 50 *idem.*—2 REALES.  
 — Toda carrera cuya duracion sea de más de media hora, se cuenta por horas.

## POR HORAS.

- a* Mandadero sin carro, 50 céntimos de peseta,—2 REALES.  
*b* *Idem* con carro u otro material, 75 céntimos *idem.*—3 REALES.  
*c* *Idem* con plataforma, carruaje de cuatro ruedas, 1 PESETA.  
 Para estos carruajes deben tomarse cuando menos dos hombres.

Los encargos se pagan por adelantado á cambio de una *contraseña-recibo* que tiene por objeto comprobar los servicios, y garantir el reembolso en caso de pérdida ó deterioro, ó de infidelidad del *mandadero* hasta 2.500 pesetas.

El color de las *contraseñas* es el siguiente:

- a* Contraseña de 12 céntimos de peseta ó sea medio real, papel blanco.  
*b* Contraseña de 25 céntimos de peseta ó sea 1 real, papel verde.  
*c* Contraseña de 50 céntimos de peseta ó sean 2 reales, papel azul.  
*d* Contraseña de 75 céntimos de peseta ó sean 3 reales, papel morado.  
*e* Contraseña de 1 peseta ó sean 4 reales, papel amarillo.

La presentacion de estas *contraseñas-recibo* es la única garantía que asegura la indemnizacion en caso de daños ó perjuicios.

Los *mandaderos* deben esperar la llegada del último tren de la noche, sea cual fuere la hora en que se verifique sin exigir más retribucion que la estipulada en el caso de gran retraso por accidente imprevisto en la vía.

Sin embargo, estos medios están desacreditados y son en realidad detestables; hoy nadie se sirve de ellos.

Es preferible, aunque no el mejor, el servicio de los

**COCHES Á LA CALESERA.**—Tienen estos sus *paradas fijas* en la Glorieta del Hospital general, en la de la puerta de Bilbao, en la puerta de Toledo, en la de Alcalá y en la plaza del Progreso; y son sus *paradas accidentales* la plaza de la Puerta del Sol, la del Angel, la de la Cebada, la de San Marcial y la Cuesta de la Vega.

La autoridad puede, sin embargo, variar estas paradas temporal ó definitivamente.

**SU REGLAMENTO Y TARIFAS.**—Este servicio tiene asimismo su reglamento y tarifas, aprobados por el Excmo. Ayuntamiento en 11 de Setiembre de 1869, y publicados de orden del primer Alcalde popular.

Los coches á la calesera se hallan matriculados y llevan pintado de azul en los faroles, el número

---

El transporte de mercancías á los ferro-carriles se contrata por un tanto alzado.

Para más detalles, véase el reglamento aprobado por el Excmo. señor Gobernador de la provincia en 29 de Julio de 1871, que se da gratis en la direccion y oficinas, calle de las Conchas, núm. 4.

de la licencia. Además, este número va de amarillo en la testera de las carretelas y en los costados de los ómnibus, brecks, tartanas y sus análogos, donde se leen también estas palabras: *Servicio público*. (Art. 4.º del Reglamento.)

Los conductores y zagales usan una gorra de paño azul con la palabra *Calesería*, bordada con hilo blanco, y sobre ella el número del coche. (Art. 25.)

Todos los carruajes llevan en el interior la tarifa impresa y sellada por la comisaría del ramo, con el número del coche y el total de los asientos que puede contener. (Art. 5.º)

Estos asientos son de interior y de berlina, los cuales tienen el ancho mínimo de 48 centímetros, y de banqueta á los que no pueden subir las señoras, y cuyo ancho es, lo ménos también, de 45 centímetros. (Art. 6.º)

Todos los conductores ó cobradores tienen obligación de llevar un ejemplar del Reglamento y el seguro de la licencia (art. 13), y los que hacen el servicio á los ferro-carriles deben entregar á todo el que ajuste un carruaje una tarjeta con el número de éste y sitio de la cochera, arreglado al modelo que existe en la comisaría del ramo. (Artículo 27.)

Es obligación indispensable de los mayores advertir al público el precio del servicio antes de



empezarle, segun la nota puesta al final de la tarifa de servicios ordinarios.

El viajero, pues, que necesite un carruaje á la calesera para trasladarse con su familia á un ferro-carril y para conducir sus equipajes, marcha, ó envia á uno de sus criados, á cualesquiera de los puntos de parada y toma el carruaje que le acomoda entre los que vea con el tarjeton que dice *Se alquila*, levantado. (Art. 9.º)

Por lo demás el servicio de los carruajes á la calesera se divide en *ordinario* y *extraordinario*, estando comprendido en aquel el que hacen á los ferro-carriles. Puede ser tambien por asientos ó á domicilio.

TARIFA DE SERVICIOS ORDINARIOS (1).

Reales.

<i>Servicio por asientos.</i> —A los ferro-carriles desde la Puerta del Sol ó desde los despachos, por cada asiento.....	2
Por cada bulto hasta 40 kilogramos.....	1
Por cada sombrerera ú objeto equivalente.	”
<i>Servicio á domicilio.</i> —Por una carretela de	

(1) No se inserta la tarifa de servicios extraordinarios porque no tiene la menor relacion con el objeto de este libro. El único servicio extraordinario que los coches á la calesera pueden prestar al viajero es el de llevarle á una estacion dada, y en este caso, segun el art. 20, el ajuste es convencional.

Reales.

cuatro asientos, y 50 kilogramos de peso.	12
Por un ómnibus para una sola familia con una ó seis personas, y 100 kilogramos de equipaje, desde las estaciones á un domicilio, de seis de la mañana á doce de la noche. ....	16

Si excede de seis el número de personas ó de 100 kilogramos el equipaje, se paga 2 rs. por cada persona de más y otros 2 rs. por cada 10 kilogramos de exceso.

Está prohibido á los carruajes de que se trata hacer á la vez dos servicios á domicilio; pero si consiente en ello el que los alquila, se abonará por razon del segundo, ó tercer domicilio, 2 rs. por persona, y otros 2 rs. por cada 30 kilogramos de equipaje.

Desde las doce de la noche á las seis de la mañana podrá exigirse dos terceras partes de aumento en el precio de cada servicio. (*Párrafo al final de la tarifa de servicios extraordinarios.*)

Todos los precios rigen del mismo modo para los regresos. (Idem.)

Los niños menores de dos años y llevados en brazos no pagan asiento alguno. (Art 19.)

Todo pasajero puede llevar gratis un saco de

noche, manta, maleta, etc., siempre que lo lleve á mano y sin molestar á los demás. (Idem.)

Rigen en cuanto á estos carruajes las mismas disposiciones que para los coches de plaza, respecto de los objetos que queden olvidados en ellos y al modo de reclamarlos. El que haga la reclamacion deberá manifestar con precision y seguridad el número del coche. (Véanse los artículos 22 y 23.)

Mejor servicio que el de los coches á la calesera es sin duda el que prestan los

OMNIBUS EN COMBINACION CON LOS FERRO-CARRILES.—Hay en Madrid con arreglo á lo que se estableció en la Real orden de 14 de Marzo de 1856, dos despachos centrales de los caminos de hierro. Uno de ellos el «*Despacho central de los ferro-carriles del Norte*» se halla establecido en el núm. 9 de la Puerta del Sol; otro, el «*Despacho central de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante*» está en el núm. 2 de la calle de Alcalá.

No necesitan las Empresas que hagamos aquí el encomio de la exactitud y puntualidad de su servicio. El público lo tiene juzgado, y la afluencia de viajeros durante las veinticuatro horas del dia es su mejor elogio. ¿Quién va en efecto

á tomar su billete y á facturar su equipaje á las puertas de Atocha ó de San Vicente, pudiendo hacerlo en un punto céntrico de Madrid?

En combinacion con estos despachos están las empresas de camionaje y de ómnibus que prestan al público un servicio importantísimo. Ambas tienen sus mozos uniformados con su blusa azul y su gorra, en la que se lee el número que corresponde á cada uno. Al frente de ellos hay un capataz.

**TOMA DEL BILLETE EN EL DESPACHO CENTRAL.** — Pues bien: el viajero que ha dispuesto ya su equipaje, pasa al despacho central correspondiente, ó manda á él á un criado, y toma su billete.

**SERVICIO DE LAS EMPRESAS DE ÓMNIBUS.** — Deja en seguida al capataz las señas de su habitacion, y uno de los mozos de la empresa de ómnibus en combinacion con el ferro-carril, se presenta en su casa una ó dos horas ántes de salir el tren, carga el equipaje, le lleva al despacho central, y le registra ó factura si el viajero le ha confiado el billete; si no, esperará á que se presente con él para verificar la operacion. Retribucion del mozo, sea cual fuere el equipaje que debe trasportar, *una peseta*, sin perjuicio de la propina que quiera darle el dueño, segun el peso, y la distancia á que la estacion se halla de su casa. Excusado pa-

rece decir que si el número de bultos fuese tal que exigiese el servicio de dos ó más mozos, cada uno de ellos deberá recibir su retribucion.

Dejemos empero, el equipaje. De él no se acuerda ya el viajero que acudió al despacho central, hasta que tiene que pagar el exceso de peso si le hay, trasbordarle en los cambios de tren, ó sacarle de la sala correspondiente al llegar á su destino. Luego volveremos al mismo asunto cuando tengamos que decir qué es lo que debe hacer el que prefiere marchar directamente á la estacion para tomar allí el billete y hacer registrar los bultos, en persona.

Lo que por el momento nos importa saber es que, aproximándose el momento de la partida, el viajero que trató con el despacho central debe presentarse en él para montar en uno de los ómnibus y ser conducido á la estacion.

Tambien hay que establecer algunas distinciones en el servicio que prestan estos ómnibus, pues es *personal* ó por *asientos* y de *familia* ó á *domicilio*. Puede ser además *de dia* ó *de noche*. El de dia es desde las seis de la mañana hasta las doce de la noche; y el de noche, al contrario, desde las doce de la noche hasta las seis de la mañana.

## TARIFAS.

## LÍNEA DEL NORTE.

*Servicio por asientos.*

## DE DIA.

Rs. Céntis.

Por cada viajero desde el despacho central ó desde un punto cualquiera del itinerario á la estacion, ó viceversa..	2,00
Por cada caja, baul, baul maleta ó maleta, de un peso de 40 kilogramos y volúmen ordinario.....	1,00
Por cada sombrerera, saco de noche ú objeto equivalente.....	0,50

## DE NOCHE.

Por cada viajero desde el despacho central ó desde un punto cualquiera del itinerario á la estacion, ó viceversa..	4,00
Por cada caja, baul, baul maleta ó maleta de un peso de 40 kilogramos y volúmen ordinario.....	2,00
Por cada sombrerera, saco de noche ú objeto equivalente.....	1,00
Son convencionales, tanto de dia como de no-	

che, los precios de baules, cofres, cajas ú otro bulto cualquiera de un peso ó volúmen extraordinario.

Los niños de pecho ó menores de dos años, llevados en brazos de los viajeros, no pagan cantidad alguna.

Los viajeros pueden llevar consigo, sin que se les exija pago, un bulto pequeño, tal como un saquito de noche, *necesar*, lio de manta, etc., pero á condicion de colocarlo precisamente debajo de su asiento ó sobre las rodillas y de no incomodar á los demás viajeros.

Además de estas advertencias hay otras que son comunes á los que obtienen el servicio por asientos y los que le obtienen á domicilio, las cuales se insertan á continuacion de la tarifa correspondiente á este último.

*Servicio á domicilio.*

DE DIA.

Rs. Cénts.

Por el alquiler de un coche de una á seis personas, con 80 kilogramos de equipaje, desde un solo domicilio á la estacion, ó viceversa. . . . .	16,00
--	-------

## DE NOCHE.

Rs. Cénts.

Por el alquiler de un coche de una á seis personas, con 80 kilogramos de equipaje, desde un solo domicilio á la estacion, ó viceversa.....	32,00
--	-------

*Para más de un domicilio.*

## DE DIA.

Por el primer domicilio, con 40 kilogramos de equipaje.....	10,00
Por el segundo, con 40 kilogramos de equipaje.....	10,00
Si el mismo carruaje hiciese alguno más, con 40 kilogramos. ....	8,00
Si una misma familia toma un coche á domicilio y pára en dos ó más sitios distintos, bien para hospedarse ú otras diligencias, paga por el primer punto.....	10,00
Por cada uno más.....	8,00

## DE NOCHE.

Por el primer domicilio, con 40 kilogramos de equipaje.....	20,00
---	-------



	Rs. Cént.
Por el segundo, con 40 kilogramos de equipaje.....	20,00
Si el mismo carruaje hiciese alguno más con 40 kilogramos.....	16,00
Si una misma familia toma un coche á domicilio y pára en dos ó más sitios distintos para hospedarse ó para otras diligencias, paga por el primer punto.	20,00
Por cada uno más.....	16,00

*Servicio á domicilio para distintas familias.*

DE DIA.

Cada uno paga, con 40 kilogramos de equipaje.....	8,00
Exceso de equipaje por cada 10 kilogramos.....	2,00

DE NOCHE.

Cada uno paga, con 40 kilogramos de equipaje.....	16,00
Exceso de equipaje por cada 10 kilogramos.....	4,00

DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS. — Tanto en el servicio de ómnibus por asientos, como en el que

se hace á domicilio, rigen tambien las siguientes disposiciones:

Está prohibido admitir en los ómnibus toda materia que pueda producir explosiones ó incendios.

No se permite tampoco la entrada en ellos de ninguna persona en estado de embriaguez, ni que lleve consigo arma de fuego cargada, ó paquetes que por su forma, volúmen, ó mal olor, puedan molestar á los viajeros.

Los viajeros tienen derecho á que los empleados de la empresa, ó los del Gobierno, hagan desocupar el carruaje á todo el que por su falta de compostura, palabras ó acciones, ofenda el decoro de los demás, altere el órden establecido, ó produzca disturbios ó disgustos.

Para que los viajeros puedan consignar sus reclamaciones, no sólo contra la empresa, sino contra sus agentes ó empleados, hay en las estaciones del ferro-carril y en el despacho central un registro destinado á este objeto. Está recomendado á los viajeros que se sirvan firmar y poner las señas de su domicilio cuando produzcan alguna queja.

---

 LÍNEA DE MADRID Á ZARAGOZA Y ALICANTE.
 

---

*Servicio por asientos.*

## DE DIA.

Rs. Cént.

Por cada viajero, desde el despacho central ú otro punto de la carrera, á la estacion, ó viceversa.....	2,00
Por cada caja, baul, maleta ó balija de volúmen y peso regular.....	2,00
Por cada sombrerera, saco de noche ú otro objeto equivalente.....	1,00

## DE NOCHE.

Por cada viajero, desde el despacho central ú otro punto de la carrera, á la estacion, ó viceversa.....	4,00
Por cada caja, baul, maleta ó balija de volúmen ó peso regular.....	2,00
Por cada sombrerera, saco de noche ú otro objeto equivalente.....	1,00

*Servicio á domicilio.*

## DE DIA.

Por cada coche para el transporte de una á ocho personas y 100 kilogramos de equipaje.....	20,00
Por cada 10 kilogramos de exceso.....	2,00

## DE NOCHE.

Rs. Cént.

Por cada coche para el transporte de una á ocho personas, y 100 kilogramos de equipaje.....	40,00
Por cada 10 kilogramos de exceso.....	4,00

Es convencional el precio, lo mismo de día que de noche, cuando se emplea un coche de más de ocho asientos, y aunque no exceda de este número, si se destina á un punto fuera del radio de la capital.

Lo es también el de los baules, cofres, cajas ú otros bultos de un peso ó volúmen extraordinario.

DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS.— Finalmente rigen respecto de estos ómnibus las mismas disposiciones que para los del servicio especial de los caminos de hierro del Norte, en cuanto á no admitirse en ellos materias explosibles ó inflamables, ni personas en estado de embriaguez, ó que lleven armas de fuego cargadas; acerca del derecho que tienen los viajeros de exigir que se haga salir del carruaje á los que falten á la compostura, ofendan el decoro, alteren el orden, ó produzcan disgustos, y sobre formular sus reclamaciones en los libros

destinados al efecto en la estacion y en el despacho central.

Comunes á unos y otros son tambien las disposiciones generales adoptadas para el servicio de carruajes á la calesera, que es inútil repetir aquí.

Sabe ya el viajero qué es lo que cuesta trasladarse á la estacion y conducir á ella su equipaje; de qué medios puede valerse; cuál es el más cómodo y barato; qué bultos puede llevar y de qué peso; qué es lo que debe pagar por ellos, y cuáles se le consiente llevar gratis; lo que rige respecto á los niños, y cuanto se refiere á la policia y á la comodidad y al modo de reclamar contra las faltas que observen.

Al coche, pues, que es la hora de la partida. —Ya están en él todos los viajeros.—Un par de latigazos, y arranca el tiro al galope atravesando la calle del Arenal, plazas de Isabel II y de Oriente, calle de Bailen y paseo de San Vicente hasta la estacion del Norte; ó bien la calle de Alcalá y el Prado, que conducen á la del Mediodia.—La animacion que se advierte en todos esos puntos, cuando se aproxima la hora de salida de los trenes, ó á poco de su llegada, la variedad y afluencia de los carruajes y hasta los diversos grados de premura con que marchan,

producen un excelente efecto en los que, como nosotros, gozan con el movimiento y la vida; y son, por una asociacion de ideas muy natural, objeto de gratos recuerdos para los amantes de los viajes. Pero hénos ya

### EN LA ESTACION.

ESTACIONES. — ¿Qué es una estacion?—El mismo nombre lo indica, porque viene del verbo latino *stare*, estar parado. Es el punto de parada de los trenes y de espera de los viajeros, y por consiguiente de sus equipajes, así como de las mercancías.

SU CLASIFICACION.— Hay estaciones de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> clase, y meros *apeaderos*; las unas son *extremas* ó cabezas de línea, y las otras *intermedias*.

LO QUE DEBEN CONTENER: RÓTULO Y RELOJES. — Cada estacion, segun el art. 24 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, dictado para la ejecucion de la ley de 14 de Noviembre de 1855 sobre policia de los ferro-carriles, debe tener en su fachada principal una enseña en que se exprese su nombre, y un reloj para arreglar el servicio de la misma y el movimiento de trenes.

Todos los relojes de una línea deben ajustarse

al de la estacion más importante, estando regido el de ésta por el tiempo medio. (Idem.)

Los de la línea de Tarragona á Martorell y Barcelona se rigen, sin embargo, por el meridiano de Madrid, y habiendo una diferencia de horas entre Madrid y Barcelona de 21' y 2'', y entre Madrid y Tarragona de 19' y 48'', habrá que tener en cuenta esta diferencia para calcular las horas de salida y llegada de los trenes.

**RÓTULO EN SUS DEPENDENCIAS.**—Deben estar asimismo rotulados de una manera clara y precisa todos los pasos para la circulacion de los concurrentes, carruajes y caballerías, de manera que se reconozcan fácilmente los despachos, oficinas, almacenes, talleres y demás dependencias de la Empresa. (Idem.)

**ALUMBRADO.**—Las estaciones deben estar alumbradas desde que se pone el sol hasta que pasa el último tren.—Tambien debe haber encendido en ellas un farol de mano con cristales de tres colores para hacer las señales que sean necesarias. (Art. 5.º R. G. E. N. *Movimiento.*)

**ANUNCIOS Y CUADROS DE TARIFAS Y DE LA MARCHA DE TRENES.**—Está igualmente mandado que en los sitios más públicos de cada estacion se hallen constantemente á la vista los anuncios de las horas de despacho, así como los de los billetes, iti-

nerarios y precios de las tarifas. (Art. 27, R. P.) Generalmente el cuadro de las del transporte de viajeros, se halla colocado cerca del ventanillo del despacho de billetes.

REGLAMENTO DE 8 DE JULIO DE 1859.—Debe haber además en las estaciones, y particularmente en las salas de espera, para conocimiento del público, ejemplares del Reglamento de 8 de Julio de 1859. (Art. 176, R. P.)

LIBRO DE RECLAMACIONES.—Y para que los viajeros puedan consignar sus reclamaciones, no sólo contra la Empresa, sino contra sus agentes y empleados, previene el Reglamento que haya en las estaciones un registro que visan mensualmente los encargados de la Inspeccion administrativa y mercantil, á quienes oportunamente daremos á conocer. (Art. 101, R. P.) Este libro de reclamaciones está rubricado por el Inspector, y producida en él una queja con el nombre y las señas de la habitacion del reclamante, el Jefe de estacion la copia en el parte diario que da á su superior inmediato. (Art. 5.º, R. G. E. N. *Atribuciones.*)

OFICINAS DE LAS INSPECCIONES, IDEM DE TELÉGRAFOS, DEPÓSITO DE OBJETOS EXTRAVIADOS Y BOTIQUIN.— Además en las estaciones que el Ministro de Fomento tiene designadas, hay un departamento



para las oficinas de las inspecciones y otro para el telégrafo, un depósito en la forma propuesta por la Empresa donde se custodian con toda seguridad los objetos extraviados pertenecientes á los viajeros, y un botiquin ó departamento de sanidad provisto de los medicamentos, vendajes y demás útiles que puedan necesitarse en un caso dado. (Art. 29, R. P.)

**SALAS DE ESPERA.**—Las salas de espera deben estar bien alumbradas y provistas de estufas, chimeneas ó caloríferos durante el invierno, y perfectamente aireadas en verano.

En las estaciones principales tiene la suya cada clase de viajeros, y dicho está que las reservadas á los que viajan en coches de primera son las que se hallan mejor acondicionadas. Sin embargo, entre las demás estaciones de las líneas hay muchas que sólo tienen dos clases de salas de espera, y otras en que, no habiendo más que una, todos los viajeros están confundidos. La ley de ferro-carriles y su Reglamento, la de policía con el suyo tambien, la orgánica para la inspeccion y vigilancia de los ferro-carriles y la instruccion que la sirve de complemento, nada dicen respecto de las salas de espera. Tampoco conocemos ninguna disposicion especial que trate de ellas, si bien se habla incidentalmente

en muchos de los Reglamentos por que se rigen los servicios particulares. El de los Inspectores del movimiento en las líneas del Norte trata por ejemplo, en su segunda parte, de la inspeccion de las estaciones, y los impone el deber de vigilar entre otras cosas, que «los vestíbulos, salas de espera y oficinas estén bien limpias y calentadas en invierno, aireadas en verano, y suficientemente alumbradas.»

**JEFES DE ESTACION.**—Todas las estaciones tienen un Jefe superior, al cual están subordinados los demás empleados de las mismas. (Art. 28, R. P.)

**SUS SUBORDINADOS.**—Estos empleados son los sub-jefes, vigilantes, expendedores de billetes, sus ayudantes, telegrafistas, ordenanzas, factores de expediciones y de llegadas, serenos, guarda-agujas, capataces, porteros, mozos de limpieza, expendedores de billetes de anden y mozos para el servicio interior. Sin embargo, no siempre existe este número de empleados ni aún en las estaciones de primera clase, habiendo muchas de segunda, y de tercera, que no tienen más que un Jefe de estacion, un factor, un telegrafista, un recaudador, uno ó dos guarda-agujas y tres ó cuatro mozos; ó bien un Jefe de estacion, un factor y un guarda-agujas.

**SERVICIO DE INSPECCION DEL GOBIERNO.**—Corres-

ponde al Gobierno vigilar que las Empresas cumplan religiosamente todos sus deberes y, al efecto, tiene establecido un servicio de inspeccion que se hace en las estaciones por medio de los comisarios primeros y segundos y de los celadores. Están unos y otros subordinados á los inspectores primeros, segundos y terceros, que son aquellos á quienes compete la inspeccion administrativa y mercantil de toda la línea. (Artículos 1.º 7.º 18.º R. I y V. y 53, I. E. I.)

DEBERES DE LOS MISMOS.—Entre los muchos deberes que pesan sobre aquellos empleados del Gobierno se cuenta el de vigilar el exacto cumplimiento de los artículos 24, 25, 26, 27, y 29 del Reglamento de 8 de Julio de 1859 que hemos mencionado y mencionaremos en lo sucesivo (Art. 63, I. E. I.), el de cuidar de que en los sitios más públicos de las estaciones y en las salas de espera, haya ejemplares del mismo, y que los cuadros de servicio se hallen expuestos en los sitios destinados á este objeto (Art. 68 idem), y el de hacer presente á los empleados de la Empresa cuantas faltas observen, recibiendo las reclamaciones que contra aquellos hagan los viajeros, si no prefieren éstos escribirlas en el libro que debe haber en todas las estaciones, segun se ha dicho arriba. (Artículo 69, idem.)

DEBERES DE LOS GOBERNADORES.—Por último, corresponde á los Gobernadores de provincia adoptar las medidas conducentes al mejor orden y buena policía de las estaciones, para la entrada y circulacion y para la permanencia en sus patios de los carruajes públicos y particulares destinados al transporte de los viajeros y de las mercaderías, si bien no son ejecutorios sus acuerdos hasta que han obtenido la aprobacion del Ministerio de Fomento. (Art. 30, R. P.)

BILLETES.—Hemos supuesto que el viajero tomó su billete en el despacho central y que tiene facturado su equipaje, con el correspondiente talon ó boletin que le habrá entregado uno de los mozos de aquella dependencia, en el bolsillo; pero como puede no suceder así y haberse él reservado el trabajo de tomar el billete y de facturar en persona sus bultos, veamos qué es lo que tendrá que hacer para todo esto.

Lo primero será entregar el equipaje á uno de los mozos de la estacion que, como todos los de su clase, llevará una gorra de paño azul con el número correspondiente que el viajero cuidará de tomar, para que le sea fácil hacer cualquiera reclamacion. Procurará además tener siempre á la vista los bultos que lleve á mano para que ninguna

alma caritativa, de las que van á ejercer su industria á las estaciones, le alivie de su peso, y esperará á que se abra el despacho de billetes.

ABRESE EL DESPACHO DE BILLETES.—Sucede esto lo ménos *treinta minutos* ántes de salir el tren, ó de su paso en las estaciones intermedias. Y aquí es donde empiezan á relacionarse los derechos recíprocos que tienen los viajeros entre sí.

ABUSOS DE LOS VIAJEROS AL SACAR EL BILLETE.—Es una solemne desatención, por desgracia muy frecuente, y una grave falta, tratar de anteponerse al que ha tomado puesto ántes, y con gritos y alargando los brazos al ventanillo como si fueran las aspas de un molino, pedir el billete al encargado de despacharlos, mareándole, no dejándole entenderse con las demás personas á quienes debe servir y dificultando sus operaciones. Con el fin de evitar esto hay dispuestas en algunas estaciones unas, como á manera de barreras, delante del despacho de billetes, para que los peticionarios se coloquen uno detrás de otro y guarden un turno riguroso; pero ni áun esto basta, habiendo personas tan inconsideradas que atropellan por todo y tratan de colocarse delante del ventanillo, entrando por el punto de salida, y dejando burlados á los demás.

¿Y no es cuando ménos una falta de educacion

tambien y de la consideracion que se debe guardar al público, la de acercarse al despacho de billetes sin saber lo que estos cuestan, y obligar al empleado que está al ventanillo á hacer prolijas operaciones para arreglar la cuenta á cada viajero, entrar en contestaciones con él, y entretener á los que esperan impacientes porque aún tienen que facturar sus equipajes, los momentos vuelan, y la locomotora no aguarda, corriendo por tanto el peligro de que se cierre el despacho de billetes y de tener que dejarlos, ó de quedarse ellos en tierra? Para averiguar lo que cuesta un billete, pedirle y pagarle basta un momento, pues por dos reales se puede comprar en todas las estaciones el *Indicador de los caminos de hierro* en que se consiguan, con toda prolijidad, los servicios y tarifas del transporte de viajeros en cada línea. Además, es un libro utilísimo en el resto del viaje.

Sucede otras veces que alguno de los que se hallan á la cola encuentra entre los que están delante, un amigo complaciente que, despues de haber sacado su billete personal, saca el del retardatario. Es esta otra falta de respeto á los derechos del público, porque si puede tolerarse que cuando dos ó más viajan juntos se encargue uno solo de tomar los billetes de todos, no sucede lo propio cuando el que viaja solo se constituye en

servidor de otro que ha tomado ya puesto entrando en fila, y á quien, por este mero hecho, no se puede servir sin hacer esperar indebidamente á los que están delante de él.

CLASES DE BILLETES.—Digamos ahora algo respecto de las distintas clases que hay de billetes.

PRIMERA, SEGUNDA Y TERCERA CLASE.—Siendo estos para viajar en coches de 1.<sup>a</sup> 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> clase, su precio por peaje y trasporte, se consigna en las tarifas que establecen las Empresas y que, aprobadas por el Gobierno, deben estar, como se ha dicho, expuestas en la estacion.

SU FORMA É INDICACIONES.—Los billetes son de carton: *rosa* para la 1.<sup>a</sup> clase, *amarillo* para la 2.<sup>a</sup> y *azul* para la 3.<sup>a</sup> en las líneas del Norte; y *rosa* para la 1.<sup>a</sup>, *blanco* para la 2.<sup>a</sup> y *azul* para la 3.<sup>a</sup> en las del Mediodia. Contienen además las indicaciones siguientes: la letra y el número de la serie; el nombre de las estaciones de salida y llegada; la designacion de la clase y el número de orden de la estacion.

ORDINARIOS.—DE MEDIO ASIENTO.—DE UN CUARTO DE ASIENTO.—Á PRECIO REDUCIDO.—Se dividen tambien los billetes en varias categorías: 1.<sup>a</sup> *Billetes ordinarios* que corresponden al precio ordinario de tarifa. 2.<sup>a</sup> *Billetes de medio asiento*, ó *cuarto de asiento*, que corresponden á la mitad ó

á la cuarta parte del precio ordinario, y 3.<sup>a</sup> *Billetes á precio reducido* que se dan por circunstancias especiales.

FRANQUICIA DE LOS NIÑOS MENORES DE TRES AÑOS.— Los niños menores de tres años son admitidos en los coches gratuitamente yendo en brazos de las personas que les acompañan.

DE LOS MAYORES DE TRES AÑOS Y MENORES DE SEIS.— Los mayores de tres años, pero menores de seis, pagan medio asiento con derecho á ocuparle entero.

Los de seis años en adelante pagan como los adultos.

DE LOS MILITARES Y MARINOS QUE VIAJAN SOLOS.— Los militares y marinos que viajan aisladamente por causa del servicio, ó para volver á sus hogares despues de licenciados, tampoco pagan por sí y por sus equipajes mas que la mitad del precio de tarifa. (R. L. F. C. *Disposicion* 13.—*Percep. D. T.*) Sobre la franquicia de sus equipajes existe además la Real órden de 16 de Julio de 1863. Para sacar su billete deben, pues, exhibir su hoja de ruta que recogen despues de haber sido timbrada en la estacion de salida, para hacer constar que han usado de ese derecho.

VIAJANDO EN CUERPO.— Cuando viajan en cuerpo, en la línea del Mediodia, pasando de 400 hombres



sólo pagan la cuarta parte del precio de tarifa. (R. L. F. C. *Disposicion* 13.—*Percep. D. T.*)

Un reglamento publicado en 9 de Octubre de 1867, estableció las disposiciones á que debe atemperarse el transporte de tropas y del material de guerra por los ferro-carriles.

IDEM DE LOS INDIGENTES, Y DE LAS CONGREGACIONES RELIGIOSAS.—Tambien disfrutan del beneficio del medio asiento, ó sea de la rebaja de la mitad en el precio de tarifa, los indigentes que reciben billetes de *caridad* y las congregaciones religiosas y otras personas que los obtienen de *favor*.

OTRAS FRANQUICIAS.—Tienen derecho á la circulacion gratuita los individuos del Consejo de Administracion, y del Comité de las Compañías, sus directores y los ingenieros jefes, los funcionarios y agentes del Gobierno, encargados de la vigilancia facultativa y administrativa, de la correspondencia y del telégrafo, y las personas provistas de billetes de circulacion que pueden consistir en una tarjeta anual, en un billete temporal ó en un permiso para un solo viaje.

Los billetes ordinarios y los de medio asiento ó cuarto de asiento, sólo valen para un solo viaje y para un tren determinado.

BILLETES Á PRECIO REDUCIDO.—En cuanto á los

*billetes á precio reducido* que, como hemos dicho, se expenden en circunstancias especiales, tales como expediciones de placer, ferias, fiestas, etc., sirven para varios trenes, y así para la ida como para la vuelta. Esos billetes no existen en las estaciones: el jefe de la intervencion los manda cuando el caso lo requiere, y recoge los que quedan, pasado el dia en que se hizo el servicio. Son de carton como los ordinarios, de los que se diferencian por las indicaciones y colores, que varian.

SUSCRIPCIONES.—Las Empresas reciben tambien suscripciones á precios convencionales, y reservan los compartimientos á los viajeros que lo desean, si lo piden al jefe de estacion una hora ántes de la salida del tren, pagando el valor de los ocho asientos. Esto mismo se concede á veces, no de derecho sino por via de favor, á los que lo solicitan de las Empresas y pagan seis asientos.

BERLINAS-CAMAS, COCHES SALONES.—En la línea del Norte hay tambien dos clases especiales de coches, que son las berlinas-camas y los coches salones. Las primeras cuestan un 10 por 100 más que los coches de primera clase, y respecto de los segundos, los precios son convencionales.

REGLA GENERAL EN PUNTO Á LOS BILLETES.—Como regla general, una vez expendido un billete no puede el viajero devolverlo á la Empresa ni exi-

gir que se le reintegre el importe. Sin embargo, si faltase al tren por causas ajenas á su voluntad, el jefe de estacion podrá visar el billete que, de este modo, será válido para viajar *en otro tren*.

- ÍNDOLE DE LOS BILLETES PERSONALES.—Los billetes personales son verdaderos títulos al portador, y cualquiera puede cederlos ó transmitirlos á voluntad; pero no sucede lo mismo con los de suscripcion, ni con los demás expedidos en favor de una persona ó familia determinadas.

BILLETES CON ENMIENDAS Ó RASPADURAS.—Los que tengan enmiendas ó raspaduras son desechados como falsos segun el *art. 25 del R. P.*

TRENES EXTRAORDINARIOS.—A veces el Gobierno ó los particulares necesitan partir fuera de las horas de los trenes regulares, solicitando para ello la salida de trenes extraordinarios. En las líneas del Norte y Mediodia, su precio es el de 40 rs. por kilometro, y el que obtiene un *express* puede retenerle doce horas si el trayecto recorrido hubiese sido de 100 kilometros, y veinticuatro horas si pasase de ellos. En Cataluña y Valencia el viajero paga 24 reales por kilometro á la ida, y conserva el tren á su disposicion veinticuatro horas, cualquiera que sea el recorrido; pero para regresar debe abonar 16 reales. En los ferro-carri-les andaluces, el precio es convencional.

CUESTIONES Á CONSECUENCIA DE LA FRANQUICIA CONCEDIDA Á LOS NIÑOS.—La franquicia de que hemos hablado ántes concedida á los niños, de viajar gratis, ó pagando sólo medio billete, suele producir dudas y altercados sobre su edad, que no es fácil resolver en el acto, porque ni las personas que van á su cuidado han de ir necesariamente provistas de la correspondiente partida de bautismo, ni tienen obligacion los empleados de las Empresas de ser tan buenos fisnomistas que no puedan equivocarse, sobre todo tratándose de niños cuyo desarrollo físico sea superior al que pudiera esperarse de sus años. En tal caso, si rehusa el empleado dar fe á la declaracion del interesado, padre ó mero acompañante del niño que es de necesidad presentarle al hacer el pedido, lo más prudente es que ese interesado tome el billete entero y exija que el empleado consigne su negativa por escrito y ante dos testigos que vayan al mismo punto que él, y puedan declarar sobre la identidad del niño; y que á su llegada, reclame la partida de bautismo, y con ella, con el atestado de la negativa, y con lo que los testigos puedan decir, exija del jefe de la estacion el reembolso de la diferencia indebidamente satisfecha.

BILLETES PARA PUNTOS ENLAZADOS CON LA LÍNEA.  
—En un principio, las Empresas sólo expendian

billetes para aquellas estaciones que debian servir los trenes; pero por Real orden de 22 de Abril de 1865 se estableció que las mismas debiesen darlos para los puntos que estuviesen enlazados con sus líneas. De manera que hoy, por ejemplo, puede el viajero tomar en Madrid billete para Málaga, sin embargo de tener que dejar la línea de Madrid á Almansa, en Alcázar; la de Alcázar á Ciudad Real, en Manzanares; y la de Manzanares á Córdoba, en este último punto donde empalma la de Córdoba á Málaga; y aún puede tomar asiento para Granada, no obstante de tener que dejar entónces la línea de Córdoba á Málaga, en Bobadilla. Al efecto se dispuso tambien por Real orden de 17 de Julio del mismo año 65, encargar á las Empresas cuyas líneas enlacen, que se den mútuo conocimiento de los cuadros de marcha de trenes, ántes de proponerlos á la aprobacion del Ministerio de Fomento.

**REGISTRO DE EQUIPAJES.**—Enterado de cuanto precede, el viajero tomó su billete que cuidará de llevar á mano para presentarle cuando le sea exigido, al factor, al portero de las salas de espera, ó á los interventores de ruta ó encargados de la revision, y toda vez que, para disponer su viaje, no eligió el medio más sencillo y no

se entendió con el despacho central, tiene que hacer lo que entónces habria hecho un mozo por él, y está en el caso de registrar ó facturar su equipaje. Afortunadamente aún no se ha cerrado el despacho que hay para esto, y puede hacerlo fácilmente.

CIÉRRASE EL DESPACHO DE EQUIPAJES.—En efecto, *quince minutos* ántes de la hora de partida en la estacion del Mediodia, y *diez* en la del Norte, el sonido de la campana indica que queda cerrado el despacho de equipajes. Los que todavía puedan tomar su billete no tienen derecho á facturarlos. El tiempo que invierta nuestro viajero en esta operacion habria podido pasarle descansando en una de las salas de espera, prévia la presentacion de su billete á la puerta. No habiéndolo hecho así, tanto peor para él y veamos.

¿QUÉ COSA ES EL REGISTRO DE EQUIPAJES?—«Para la seguridad de los equipajes, bultos y mercaderías, dice la ley, la administracion 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.» (Art. 26 del R. P.)

Añade á esto el mismo Reglamento, que «toda entrega que se verifique en el local designado á los encargados de la Empresa para recibir los efectos que deben trasportarse, se tendrá por bien hecha y legalmente realizada; pero que no se considerarán como tales encargados, los dependientes secundarios exclusivamente destinados á los trabajos materiales y á las ocupaciones mecánicas de las oficinas y estaciones.»

EMPLEADOS ENCARGADOS DEL REGISTRO.—¿Quiénes son, pues, los empleados que tienen por la Empresa el encargo de recibir los equipajes? Indudablemente los factores: el factor principal y los otros factores sus subordinados. Entre ellos los hay destinados á la báscula y á la recaudación.

EQUIPAJE DE LOS NIÑOS.—Dijimos cuando tratamos de explicar lo que debe entenderse por *equipaje*, que cada viajero tiene derecho al transporte gratuito de 30 kilogramos; y ahora debemos añadir que algunas Empresas exceptúan á los niños que disfrutan de medio asiento, los cuales sólo tienen derecho á llevar un peso gratuito de 15 kilogramos. El peso que excede de estos tipos se aprecia con arreglo á las tarifas generales, sin más excepcion que la declarada en favor de los militares y marinos que pagan sólo la mitad del asiento, ó la cuarta parte, por sí y sus equipajes,

cualquiera que sea su peso, según viajan solos ó en cuerpo, como se explicó arriba.

**EL REGISTRO ES OBLIGATORIO: MODO DE HACERLO.**—El registro de los bultos y equipajes es obligatorio y, para que se verifique ordenadamente, las Empresas deben llevar dos libros foliados y talonados: en el uno anotan los efectos que deben trasportarse con la velocidad de los viajeros, y en el otro toman razón de los que han de conducirse en los trenes de mercancías. En ambos se hace constar el peso y el precio del transporte de los objetos, por el mismo orden de las fechas en que aparecen anotados en el registro, á no ser que el remitente consienta voluntariamente en su postergación. Al tiempo de la entrega se le da, ó á su encargado, un talon donde se expresa el número de orden, la clase, peso y precio del transporte; y donde debería constar también, *porque así está mandado*, el tiempo en que este debe efectuarse. (Art. 109, R. P.)

**RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS CONSIGUIENTE AL REGISTRO.**—La responsabilidad de las Empresas por las entregas de que hace mérito ese artículo, comienza desde el momento en que se ha hecho cargo de ellas en el lugar destinado á recibirlas, aunque el encargado de este servicio no haya tomado razón de las mismas en los libros de registro. Art. 110, id. y 117 del Cod. de Com.)



NECESIDAD DE DECLARAR LAS JOYAS, BILLETES, DINERO, ETC.—Sin embargo, el viajero que lleve en su equipaje joyas, pedrería, billetes de Banco, dinero, acciones de sociedades industriales, títulos de la deuda pública, ú otros objetos de valor, deberá hacerlo constar escribiéndolos ántes de verificarse el registro, y manifestando la suma total que estos efectos representen, ya sea segun su valor en venta, ya por el precio en que los estime. La falta de este requisito releva de responsabilidad á las Empresas en caso de sustraccion ó extravío. (Art. 111, R. P.)

EXCEDENTE DE EQUIPAJE DE MAS DE 50 KILOGRAMOS.—Los excedentes de equipajes que, aunque embalados separadamente, pesen más de 50 kilogramos, se consideran como un solo bulto para la percepcion de los precios que en su tarifa especial tengan señalados. (Art. 122, id.)

TARIFAS ESPECIALES.—Las Empresas pueden establecer dentro de las tarifas máximas que tengan concedidas, otras especiales entre determinados puntos de sus líneas, sin que tengan opcion á disfrutar de ellas los trasportes que se verifiquen entre otros distintos. (Artículo 125, id.)

COMPROBACION DE PESAS Y MEDIDAS.—Las disposiciones legales que someten á comprobacion las

pesas y medidas de los comerciantes é industriales en sus almacenes, tiendas y talleres abiertos al público, son aplicables á las Empresas de ferrocarriles en cuanto tengan relacion con los transportes. (Art. 138, id.)

RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS POR SUSTRACCION Ó DETERIORO.—Son responsables las Empresas de la sustraccion ó deterioro de los efectos que se les hayan entregado, ya provenga el daño de sus mismos empleados, ó ya de los extraños que concurren á sus oficinas. (Art. 139 id.)

BAULES Ó BULTOS MAL CERRADOS Ó CON SEÑALES DE AVERÍA.—Por esta razon, teniendo las mismas el derecho de desechar los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente, y aquellos cuyos embalajes sean insuficientes á preservar las mercaderías que contienen, segun el reglamento para aplicacion de la ley de policia; y disponiendo el mismo que si el remitente insistiese en que se admitan, tengan la obligacion de recibirlos, pero quedando exentas de toda responsabilidad si hiciesen constar su oposicion en el resguardo expedido (Art. 118 id.), se ha hecho esto extensivo á los equipajes, de modo que los baules ó bultos que no están cerrados y presentan indicios de averías, así como los objetos frágiles, no se reciben sino despues de una garantía ó salva

responsabilidad dada y firmada por el viajero al respaldo de la hoja de ruta.

RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS POR PÉRDIDA Ó AVERÍA.—Fuera de este caso, ocurriendo pérdida ó avería de los efectos trasportados, no puede la Empresa primeramente encargada de su conduccion eximirse de responsabilidad, ni áun reclamando contra la que le suceda en el transporte, á ménos que pruebe que se los entregó en buen estado. (Art. 141 id.)

MARCA DEL REGISTRO EN EL BILLETE.—Colocado, pues, por un mozo de la estacion, el equipaje que le entrega el viajero sobre el mostrador de la sala destinada para recibirle, empieza el factor por pedirle el billete, que sella con la letra *E*, ó señala con un sacabocados en que está el nombre de la estacion, despues de asegurarse de que no está aún marcado, y le pasa al factor recaudador.

MODO DE HACER EL PESO.—En seguida hace el peso expresando en voz alta y clara para que el factor recaudador lo entienda, el destino de los bultos, su número, el peso bruto obtenido en la báscula y el número de viajeros.

El factor recaudador repite estas indicaciones en voz alta y las registra en el *Diario de equipajes y perros*, anotándolas además sobre la *Hoja de ruta* correspondiente.

Si se trata del equipaje de un militar, debe tambien poner en ellos la palabra *militar* y el número del billete de asiento. (Art. 59, I. G. P. N.)

ETIQUETAS DE LOS EQUIPAJES.—Hay en cada despacho de equipajes uno ó más casilleros para las etiquetas de los mismos. Estas etiquetas son impresas, segun las necesidades del servicio, y llevan el nombre de las estaciones de salida y llegada y su número. (Art. 56, id.)

NÚMERO, EXCESO DE PESO.—El factor recaudador indica pues tambien al de báscula el número que se ha de pegar en los bultos, lo que hace un mozo despues de haber arrancado, ó cruzado con un lápiz rojo las antiguas etiquetas ó poniendo sobre ellas las nuevas (1), y dice al viajero el exceso de peso que debe pagar, devolviéndole su billete visado, y con él el correspondiente boletin (vulgo talon) separado de la hoja de ruta. (Art. 58 y 62 id.)

EQUIPAJE RETRASADO.—Puede suceder que un viajero no haya podido facturar su equipaje por falta de tiempo, esto es, por haber llegado á pedir el billete en los *quince* minutos ántes de la hora de salida, si se trata de la estacion del Mediodia, ó en los

---

(1) Las etiquetas se pegan en los costados de los baules, cajas ó bultos largos; en el fondo de los sacos de noche, en la tapa de las sombrereras y pequeños bultos, y sobre las cuerdas de los bultos que van atados.

*diez* minutos ántes, si de la del Norte. En tal caso, y puesto que del retraso no es responsable la Compañía, el equipaje habrá de registrarse y tarifarse y ser remitido por el tren siguiente por cuenta del viajero; esto es como mensajería. (Art. 64, id.)

Si por el contrario, el equipaje quedase retrasado por culpa de la Compañía ó Empresa, ó de sus corresponsales, será registrado como mensajería; pero facturado con arreglo á la tarifa de equipajes, deduciendo 30 kilogramos concedidos francos, é indicándolo en la hoja de ruta como *equipaje retrasado*.

En uno y otro caso sólo será entregado á su dueño despues de satisfecho el transporte.

Cuando la omision ó culpa de la Compañía sean muy calificadas, el equipaje retrasado deberá ir franco y bajo la responsabilidad del jefe de estacion, que expondrá al de la intervencion los motivos que le obligaron á disponerlo así.

**PERROS.**—El perro es el amigo del hombre y hay *personas* que no pueden viajar sin su amigo. A las molestias del viaje, hay que agregar entónces las de una cruel separacion, porque el art. 9 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, dictado por un espíritu verdaderamente draconiano, es inexorable. «*Se prohíbe, dice, llevar perros en los carruajes de los viajeros*», y aunque despues añade: «no

»obstante, la Empresa podrá admitir en wagones  
»especiales á los que no quieran separarse de sus  
»perros, siempre que estos lleven bozales, » ¿quién  
fia en las entrañas de las Empresas? Lo que hacen  
éstas, es disponer una especie de depósito emi-  
nentemente democrático, en donde no se conocen  
las distinciones de clases ni de fortunas, y en el  
cual van confundidos el aristocrático galgo inglés  
con su preciosa gualdrapa recamada de blaso-  
nes, y el perro proletario, de enlodada pelambre,  
gran conocedor de la estrignina, merodeador noc-  
turno y chacal de los traperos, que al entrar por  
las puertas de Madrid al romper el alba, y exento  
ya del temor de la morcilla, se ha adherido á un  
cazador que, de grado le lleva á Alpedrete ó á  
Collado de Villalva, para experimentar si tiene  
*buenos vientos*. Todos los reclusos, sin embargo de  
ser registrados, expedidos y entregados, ¡oh bal-  
don! del mismo modo que los equipajes, están en  
la plena posesion del derecho de chillar, de la-  
drar y de aullar como si fuesen miembros de la  
*Commune* y como otros muchos que sin serlo se  
les parecen; todos son iguales ante la ley, y  
todos pueden expresar sus ideas segun su casta y  
sus pulmones, ora con el chillido que taladra el  
cerebro, dialecto propio del falderillo á quien  
peina y duerme Elvira en su regazo, mantenién-

dole con bizcochos y almíbares; ora con el gruñido más acentuado del dogo á quien hizo mutilar, para que engordase, la solterona doña Ana, enemiga, con su porqué, del sexo feo hasta en la raza canina; ora en fin con el poderoso ladrido, terror de las raposas y de los lobos, que alternando con la trompa, resonará dentro de poco repetido por el eco, en cerros y valles.

Afortunadamente, las perreras tienen sus compartimientos, y, gracias á ellos, no se anticipará el perro corsario los placeres de la caza arrancando á Alí una de sus blancas patitas que hacen el encanto de su lindísima dueña, y estrangulando al innoble dogo de doña Ana que, con un disforme gato condenado tambien por el inexorable furor de su ama á un involuntario y perdurable celibatismo, comparte las caricias de la casta Diva.

Metido el amigo del hombre en su perrera, recibe su amo el talon que ha de servirle de rescate al fin del viaje. Una furtiva lágrima brilla durante el trayecto, en los rasgados ojos de Elvira al oír los lastimeros aullidos de su chucho, y fiero síncope acomete tambien á la solterona, mientras sordo Nembrod á los lamentos del suyo, ensarta mentiras de aventuras pasadas, y piensa con placer en las emociones que le esperan cuando siga la pista de las fieras con su sabueso de sutil olfato.

EN EL ANDEN.—El viajero, el equipaje, el perro, todo está pronto para la marcha. Aún faltan algunos minutos; el viajero presenta su billete al empleado que guarda las salas de espera, el cual le toma, le señala y se le devuelve.

Son *cinco* los minutos que faltan, ciérrase el despacho de billetes, se abren las puertas de las salas de espera que dan sobre el andén para que los viajeros vayan saliendo al mismo por su orden: ántes que todos, los de primera; los de tercera los últimos.

BILLETES DE ANDEN.—Hemos supuesto que nuestro viajero va solo; pero lo general es que quieran acompañarle las personas queridas, su familia, sus amigos.

Las Empresas, á pesar de la terminante prescripción de los reglamentos para que persona alguna extraña al servicio pudiera introducirse sin autorización en los andenes ó en la vía, ó ser admitido en las salas de espera, tenían cierta tolerancia, y sin gran dificultad concedían permisos para la entrada en las estaciones; pero hoy constituye esta entrada un arbitrio para las mismas Empresas, y para el sostenimiento de los asilos de Aranjuez y del Pardo, que perciben la cuarta parte, siendo los tres cuartos de aquellas, y por consiguiente todo el que quiera recibir el



último *adios* de una persona querida cuando el tren se pone en marcha, debe proveerse de un billete de anden que se expende en despacho aparte en las mismas estaciones y que le costará *dos reales*.

Con él podrá penetrar en las salas de espera y hacer desde el anden la última señal de despedida, al padre, á la madre, al hermano, al que con su partida se nos lleva, poco ó mucho, una parte del corazon.

Renunciamos á describir aquí la animacion y el espectáculo que ofrece el anden de una estacion momentos ántes de la partida. Siempre que asistimos á él, nos volvemos á casa cariacontecidos, y casi diriamos que con el corazon henchido de envidia de los que se van, si no fuera la envidia un sentimiento bastardo, que consiste en la tristeza del bien ajeno y que por lo mismo, no tiene cabida en nuestra alma.

UN POCO DE MURMURACION.—*Desde Madrid al cielo y en el cielo un agujerito para ver á Madrid.* Esto decian nuestras abuelas cuando la coronada villa no tenia anchas calles, ni plazas, ni *squares*, ni aceras, ni alumbrado, y cuando en punto á falta de policia, suciedad y mal gobierno estaba sobre poco más ó ménos como ahora. Esto pien-

san todavía algunos ricotes de provincia, que despues de haber sido individuos de ayuntamiento ó diputados provinciales, se han hecho elegir diputados á Córtes y han trasladado á Madrid su residencia con la grata esperanza de hacer papelon.

Sea en buen hora: vivir en Madrid es vivir en Jauja, porque en Madrid ni nos achicharramos en verano, ni nos helamos en invierno; ni se conocen los tifus, las intermitentes y las pulmonías. Tampoco pululan los farsantes, ni los gloriosos, ni los empleados incapaces, ni los políticos con su cuenta y razon, ni los publicistas hambrientos, ni las fortunas improvisadas, ni los *honorables* conspiradores, ni los truanes, ni las traviatas, ni los mendigos, ni los usureros, ni sus congéneres las mujeres públicas; ni estamos expuestos á cada momento á que nos atropelle el coche de un D. Magnífico que ayer se acostó pelgar, ó de una entretenida elevada al rango de duquesa; ni á edificarnos con las interjecciones y con las blasfemias de un populacho soez y descreido; ni á que en los jardines del Parque de Madrid se reproduzca con deterioro de nuestra persona, una de esas escenas dignas de los Niños de Écija ó de los bandidos calabreses.

Nada de eso: todo está aquí en su lugar; el

equilibrio es perfecto. Tenemos una monarquía aunque no lo parezca; un laborioso pueblo que de dia juega al tejo y va á los toros, y descansa de noche de sus fatigas tomando el fresco en las aceras; una parte numerosa de la clase media que se instruye en la lectura de los periódicos y fuma y habla de política y murmura y habla por ciencia infusa de todos los ramos del saber humano en los cafés, y hace sus negocios en los cafés, y vive en los cafés; y va pisando huevos por la calle, y se pára en los escaparates, y abusa de las interjecciones; á la que se le atraganta el *dispense usted*, y que cobra sus sueldos cuando se los pagan, y trabaja si tiene ganas, y tiene gana pocas veces, pero aspira á elevadas posiciones, y á mandar, y conspira, y se sale con la suya y asi va ello; y como consecuencia, una brillante pléyade de generales parecidos á *Mambrú* por lo de generales; pero que no van á la guerra, y, si fueron, la mayor calamidad es que hayan vuelto; y una hornada, y otra hornada, y muchas hornadas más de ministros, de embajadores, de directores, de consejeros, entre los que los hay, como en producto de fábrica, de todas clases y tamaños y colores, y de todas condiciones, con estómagos de muchas capacidades; pero ninguno sin estómago; que se miran y se palpan y no se conocen,

y se preguntan unos á otros, y tienen que persuadirse de lo que son con un raciocinio como el de Descartes: *manduco ergo sum* (se sobreentiende lo demás); y banqueros opulentos que prestan al Gobierno al 200 por 100, y á quienes el Gobierno, agradecido, hace condes y marqueses, y ellos se lo creen; y no pocos jurisconsultos que sirven para todo... ; y así nos han puesto! Y tenemos ligeros los bolsillos y riegos abundantes... Vivir en Madrid es vivir en Jauja.

A pesar de todo, nosotros nos ponemos tristes y casi llorones cuando vemos que se marchan los amigos y no podemos hacer lo del humo, que se va y no vuelve.

Nonos separemos empero, de la estacion, porque la locomotora está impaciente como caballo de carrera á quien contiene el freno, y habiendo hecho ya todos sus cambios de vía y todas las evoluciones necesarias, se ha colocado á la cabeza del tren, dispuesta á lanzarle en el espacio con la velocidad del pensamiento.

ASPECTO DE UNA ESTACION Á LA SALIDA DE UN TREN.—Viajeros que llegan azorados y con un palmo de lengua fuera, porque *se les ha hecho tarde* y apenas pueden moverse con los bultos que llevan á la mano: mantas, sombrereras, sacos de noche, maletines, paraguas, etc., todo lo cual es

mucho para un hombre solo, y más si, como acontece, es apaisado; lindas muchachas llenas de perifollos y con su sombrerito de viaje en forma de apagador; cuyo corazón fluctúa entre la alegría y el placer; que derraman una preciosa lágrima por lo que dejan, ó sonríen á la grata ilusión de lo que esperan; más que, aspirando á representar el elemento conservador en la familia, tienen que resignarse á ser el símbolo del pasado y de la tradición, muestras lavadas hoy de una tela de vistosos colores, pero que pierde. Salen, sin embargo, contentas, de su vida habitual, á echar una cana al aire y á sustraerse durante la temporada de baños del pesado yugo del gobierno doméstico; grupos de viajeros rodeados de sus papás, de sus hijos, de sus hermanos, formando corro á la puerta de los coches; amigos que vienen y los abrazan y amiguitas que llegan y las besan; generales perfumados, oliendo á cien leguas á pronunciamiento; duquesas viejas y feas en quienes se despega lo de duquesas porque es de ayer; grandes de España que se distinguen por lo diminutos, por su voz de tiple, por la erre gutural, y por el acento y los modismos franceses de su conversacion; chiquillos que nos soban y nos cargan; vendedores de *La Correspondencia* y del *Indicador de los Caminos de Hierro*;

mozos de café con refrescos de agraz y de limon; equipajes que ruedan; cazadores armados hasta los dientes; trahillas de perros que ladran; empleados de la Empresa que van y vienen; curiosos que vienen y van; una *prima donna* que va á San Petersburgo acompañada de su secretario; una cuadrilla de toreros que marcha á San Sebastian; diálogos en todas las lenguas conocidas; las frases sueltas: *Que nos pongas un parte en llegando.*—*Que me escribas.*—*Dale muchos abrazos.*—*Que no se te olvide aquello*; suspiros, sollozos, lágrimas, señales de alegría por el que parte y señas de inteligencia al que se queda; y más allá, en lontananza, la irrupcion de los que viajan en tercera, que, como se ha dicho, son los últimos, y se precipitan como una avalancha sobre el anden, con sus voces, sus interjecciones, sus calañés y sus mantas, sus cestas de huevos y de queso manchego, sus papeles con longaniza, sus palos y sus varas, y sus alforjas, y sus encargos: un sombrero nuevo en la mano, comprado en la calle de Toledo; un caballo de carton para un chiquillo. Estos son los primeros que se meten en los coches para asomarse luego á las ventanillas y cruzar, desde ellas, algun chiste con soldados y lugareñas. Tal es el aspecto de la estacion á la salida de los trenes.

**TRENES.--EJES DE LAS LOCOMOTORAS, TENDERS, ETC.**  
—Fijémonos, empero, en el tren que es lo que importa. Debemos empezar diciendo para tranquilidad de los que viajan, que los ejes de las locomotoras, tenders y carruajes de todas clases pertenecientes al material de las Empresas, son forjados á martillo, fuertes y compactos, de superficie limpia, sin grietas ni hojas, y perfectamente apropiados al servicio que prestan, estando absolutamente proscritas las ruedas de hierro fundido. (Art. 33, R. P.)

**APARATOS CONTRA INCENDIOS.**—Las locomotoras deben hallarse siempre provistas de los aparatos necesarios para precaver todo peligro de incendio, y nunca prestan servicio sin haber sido reconocidas por la inspeccion facultativa que ejercen los ingenieros del Gobierno, auxiliados por sus subalternos. (Art. 3.º, R. I. y V.)

**MAQUINISTAS Y FOGONEROS.**—Sólo las personas destinadas al intento encienden las locomotoras, y ya dispuestas para el servicio, un maquinista ó un fogonero permanecen constantemente sobre su plataforma, cualquiera que sea la situacion de la máquina, así en las vias principales como en los apartaderos. (Art. 37, R. P.)

**AGUA Y COMBUSTIBLE, ÚTILES Y HERRAMIENTAS.**—  
Los tenders, además de las condiciones de solidez

y seguridad necesarias, tienen la capacidad suficiente 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 hay en ellos el espacio preciso para llevar en una caja los útiles y herramientas que se determine. (Art. 38, R. P.)

COCHES.—Pero lo que más interesa á los viajeros es lo concerniente á los coches en que deben hacer el viaje, pues por lo demás, algo han de conceder al celo de las Empresas y á la vigilancia que sobre ellas ejerce el Gobierno, por medio de la inspeccion facultativa, en todo cuanto se refiere á la seguridad de la via y al material.

RECONOCIMIENTO Y AUTORIZACION PARA QUE LOS COCHES ENTREN EN LA VIA.— Los carruajes destinados al transporte de los viajeros tampoco entran en servicio sin la autorizacion de la inspeccion facultativa, la cual sólo la concede cuando se reconoce, en la forma que el Gobierno determina, que llenan todas las condiciones para la seguridad y comodidad de los viajeros. (Art. 39, R. P.)

ASIENTOS DE LOS COCHES.— El sitio destinado á cada viajero debe tener por lo ménos 45 centímetros de ancho, 65 de fondo y un metro y 45 centímetros de altura, medida desde el asiento. (Art. 40, R. P.)



**TABLILLA CON EL NÚMERO DE ASIENTOS.**—En la parte interior de cada carruaje destinado á los viajeros se debe colocar una tablilla que exprese el número de sus asientos, marcando las divisiones que los separan, de una manera precisa. (Idem.)

**LÁMPARAS DE LOS COCHES.**—Además, los carruajes de viajeros deben estar provistos de la correspondiente lámpara (Art. 14, R. G. E. N.), toda vez que han de estar iluminados interiormente por la noche y durante el día en el paso de los subterráneos que el Gobierno designe, para lo cual se los prepara en la estacion inmediata, segun el orden de la marcha. (Art. 61, R. P.)

**CALORÍFEROS.**—Durante el invierno, los coches de primera de los trenes de viajeros y mistos, cuyo recorrido exceda de hora y media, deben estar provistos tambien de caloríferos. (R. O. de 9 de Enero de 1868.)

**INDICACIONES SOBRE LAS LOCOMOTORAS, TENDERS Y CARRUAJES.**—Todas las locomotoras, tenders y demás carruajes de un tren contienen: 1.º el nombre ó las iniciales del camino de hierro á que pertenecen; 2.º el número de orden; 3.º la letra y número de la serie procedente de la fábrica. Los coches de viajeros llevan tambien una letra que indica la clase, y son: la A para los de 1.ª, la B para los de 2.ª y la C para los de 3.ª Así, por

ejemplo, habrá observado el lector en los largueros de los coches, estas ó parecidas indicaciones: *M. Z. A..... A 87*—y á la izquierda y separado—*P. C. 069*—que quiere decir: *Madrid á Zaragoza y Alicante*.—*Coche de 1.<sup>a</sup>, núm. 87*.—*Serie P. C., núm. 069*.

CONSEJO.—Ahora bien: así como el que sube á un coche de plaza ó á la calesera debe tomar el número para evitar equivocaciones y dificultades, del mismo modo conviene que lo haga el que viaja por los ferro-carriles, porque es peligroso, si nos apeamos en una estacion y cuando los momentos son contados, recorrer todos los coches para conocer por las personas que viajan con nosotros y continúan en sus asientos cuál es el nuestro, y ha sucedido más de una vez que, estando el tren ya en marcha, ha tenido el viajero que meterse en cualquier coche abandonando el suyo, para no quedarse en tierra.

Conocido lo esencial acerca de las locomotoras, tenders y carruajes de viajeros, veamos de qué manera se forman los trenes.

FORMACION DE LOS TRENES.—El Ministro de Fomento es quien, á propuesta de las Empresas, segun los diversos puntos de las líneas y segun las circunstancias, fija: 1.º la velocidad de la mar-

cha; 2.º el número máximo de carruajes; 3.º el máximo de carga de los trenes de mercancías; y 4.º el número y peso de los carruajes con frenos, y el lugar que han de ocupar en el tren, teniendo presente que por necesidad ha de ser de esta clase el último de cada convoy. (Art. 44, R. P.)

NÚMERO DE VEHÍCULOS Y SU CLASE.—El número de vehiculos de cada convoy de viajeros no puede exceder de 24, á no mediar autorizacion expresa del Gobierno; pero podrá bajar de este número *siempre que haya los suficientes de cada clase para el transporte de los viajeros que se presenten*. A este fin deben establecerse en diversos puntos de la línea, depósitos de carruajes con los cuales puedan completarse los trenes, cuando así lo exijan la concurrencia y el mejor servicio público. (Artículo 46, R. P.)

CUESTION.—Parece deducirse de esto que en todos los trenes ha de haber por necesidad, carruajes de 1.ª 2.ª y 3.ª clase para los viajeros. Sin embargo no sucede así, porque por ejemplo, el tren correo 8-6 de la línea de Madrid á Alicante, lleva coches de 1.ª y 2.ª en todo su trayecto, y sólo los toma de 3.ª entre Madrid y Toledo, y para los viajeros que pasen de Albacete con destino á las líneas de Alicante y Cartagena.

El tren correo núm. 22 lleva tambien coches de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup>, tomándolos de 3.<sup>a</sup> para los que pasen de Santa Cruz y líneas combinadas de Sevilla, Cádiz y Málaga, ó más allá de Ciudad-Real. Lo propio sucede con el tren correo núm. 7 que lleva coches de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> en todo su trayecto, y de 3.<sup>a</sup> únicamente para los viajeros procedentes de la línea de Cartagena, y para los que tomen asiento desde Alicante á Chinchilla, inclusive, para una estación cualquiera mas acá de Albacete; y se podrian citar aún el tren correo núm. 21; el 21-83; el 22-84, y otros que se hallan en el mismo caso, y el *expres* que no lleva tampoco coches de 3.<sup>a</sup> clase.

Esto supuesto, ¿qué es lo que deberá hacer el viajero que, deseando meterse en un coche de 3.<sup>a</sup> se encuentra al llegar á la estación con que el tren sólo los lleva de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup>? ¿Deberá exigir que la empresa ponga sólo para él un coche de 3.<sup>a</sup>? ¿Deberá prescindir de su viaje y aplazarle para otro tren, con perjuicio quizá de sus intereses? Si se trata de un servicio ordinario que no sea el conocido con el nombre de *expres*, ú otro que las Empresas estén autorizadas á hacer con coches de 1.<sup>a</sup> y de 2.<sup>a</sup> clase únicamente, el viajero tendrá derecho, apoyado en el artículo que hemos copiado, para exigir que se le ponga un coche

de 3.<sup>a</sup>, ó para subir por el mismo precio en un coche de clase superior; pero cuando se trata de ese servicio ó de otro extraordinario y las Empresas han sido autorizadas para prescindir de los coches de última clase, el viajero no tiene más remedio que resignarse y tomar billete para viajar en 2.<sup>a</sup> ó 1.<sup>a</sup> si no quiere dilatar su viaje por algunas horas.

**SITIO DE LAS LOCOMOTORAS.** — El Gobierno es quien, á propuesta de las Empresas, determina acerca de la colocacion de los carruajes en los trenes de viajeros y en los mixtos. (Art. 48, R. P.) Las locomotoras deben marchar siempre á la cabeza, á ménos que haya de disponerse lo contrario para facilitar y hacer más seguras las maniobras indispensables en la proximidad de las estaciones y en los casos de socorro. Su velocidad entónces no debe exceder de 25 kilometros por hora. (Art. 47, R. P.)

**SU NÚMERO EN CADA TREN, TENDER Y WAGONES DE CHOQUE.** — Nunca deben colocarse más de dos locomotoras encendidas en cada convoy de viajeros, y á su cabeza, y despues del tender deben ir tantos wagones que no trasporten personas (wagones de choque) cuantas sean aquellas. (Art. 54, R. P.)

**WAGONES DE MERCANCÍAS Y FURGONES; WAGONES**

DE DETALLE, ANIMALES.—En los trenes mixtos de viajeros y mercancías éstas deben ir detrás de la máquina; despues el furgon del jefe de tren; siguen los wagoes de detalle, y por último los coches de viajeros. Si el tren lleva animales se colocan á la cola. (Artículos 12 y 16, R. G. E. N.)

RESERVADOS PARA SEÑORAS.—El Reglamento para la ejecucion de la ley de policia de los ferro-carriles dispuso que las Empresas reservasen siempre un compartimiento de 1.ª clase en los trenes de viajeros, para las señoras que, viajando solas lo solicitasen, y como no se cumpliera esta disposicion por la mayor parte de las Empresas, se las recordó, mandando al propio tiempo que, para facilitar á las señoras que se encuentren en aquel caso el ejercicio del derecho de que se trata, llevase el compartimiento reservado un tarjeton, colocado por su parte exterior, con el rótulo «*Reservado para señoras.*» (Art. 98, R. P. y R. O. de 23 de Octubre de 1863.)

PARA DEMENTES Y PENADOS.—Los dementes y los penados deben ir tambien en compartimientos separados con sus guardas. Así se practica en las líneas del Norte. (Art. 13, R. G. E.)

DILIGENCIAS Y MENSAJERÍAS.—Las diligencias, mensajerías y carruajes particulares pueden ir sobre los trucks; pero acerca de las primeras y de

las mensajerías se dictó una Real orden en 23 de Diciembre de 1859 mandando que para conducir las en los trenes, se separase la caja de los juegos de ruedas, y seatase sólidamente, lo cual se viene observando.

**OBLIGACION DE LOS MAQUINISTAS Y JEFES DE ESTACION ANTES DE LA PARTIDA.**—Es obligacion del maquinista cerciorarse, con la antelacion conveniente y haciendo un detenido exámen, de que las locomotoras y tenders confiados á su cuidado, se hallan en buen estado de servicio y provistos de los repuestos necesarios (Art. 56, R. P.), así como lo es de los jefes de los trenes reconocerlos con la mayor escrupulosidad, en el acto de recibirlos, para asegurarse de que están bien dispuestos para el servicio. (Art. 57 id.)

**LUCES DE LOS TRENES.**—Los trenes deben llevar una luz en cada uno de sus extremos durante la noche; la anterior es roja, la posterior azul ó verde. Estos colores son los mismos en todos los ferro-carriles. (Art. 60, R. P.)

**HORAS Y PUNTOS EN QUE SE ENCIENDEN.**—Las horas y puntos en que deben encenderse estos fuegos se fijan por órdenes especiales; pero se encienden siempre, áun de dia, en tiempo de nieblas. (Art. 14, R. G. E. N. *Composiciones de los trenes.*—Art. 8.º, R. S. M.)

ALUMBRADO INTERIOR DE LOS COCHES.—Durante la noche y en el paso de los subterráneos que el Gobierno designa, los carruajes de viajeros van iluminados interiormente, á cuyo efecto se preparan las luces en la estacion inmediata segun el órden de la marcha, como dijimos en otro lugar. (Art. 61, R. P.)

OBLIGACION DEL JEFE DE TREN, GUARDAFRENOS Y MAQUINISTA DURANTE EL VIAJE.—El jefe del tren, los guardafrenos y el maquinista están en comunicacion, en cuanto es posible, durante el trayecto, para poder dar en caso de accidente la señal de alarma (Art. 59, R. P.) y, ántes de que el tren se ponga en marcha, ellos y todos los empleados que deben acompañarle ocupan puntualmente sus puestos respectivos. (Art. 62, R. P.) Todo maquinista además, va provisto de los medios necesarios para hacer las señales que los reglamentos previenen. (Art. 45, R. P.)

MÁQUINAS DE AUXILIO Y WAGONES DE SOCORRO.—Para completar estas noticias, que por más que se refieran á pormenores que atañen á las Empresas, han de contribuir á dar seguridad y confianza al viajero, añadiremos que en los puntos de la línea que el Ministro de Fomento, habiendo oido á las Empresas, tiene designados, hay máquinas *de auxilio ó de reserva* siempre encendidas y dis-



puestas á prestar servicio, tanto de dia como de noche. (Art. 63, R. P.) Un reglamento especial determina el servicio de estas locomotoras. Hay además en los puntos en que las mismas se hallan establecidas un wagon *de socorro* con los útiles y efectos que á juicio del Gobierno, se consideran necesarios. Tambien los lleva cada uno de los convoyes puestos en marcha para el pronto auxilio de los viajeros y de los trenes, en un caso fortuito. (Art. 64, R. P.)

RECLAMACIONES SOBRE LO CONCERNIENTE Á LA FORMACION DE LOS TRENES.—Excusado es decir que, ejerciendo los comisarios y celadores la inspeccion de los ferro-carriles en los términos que al final se dirán, á ellos debe acudir tambien el público en queja de las faltas que observe en el servicio, así como en lo concerniente á las estaciones y en lo que se refiere á la formacion de los trenes.

AUTORIDAD DEL JEFE DE ESTACION ANTES DE LA PARTIDA.—Interin éstos no se ponen en marcha, el jefe de la estacion está en el lleno de sus atribuciones. (Art. 80, R. P.) Él es el que examina cómo están hechos los enganches; si los tornillos están apretados de tal modo que los topes se hallen en contacto; si los mismos y las cadenas de seguridad están levantados y recogidos; si funcionan los frenos; si los coches están limpios; si

se han introducido los caloríferos en los de primera, etc., etc. (Art. 11, R. G. E. N. *Composiciones de los trenes.*) El es tambien el que cuida de que en cada tren se reserve un compartimiento para las señoras; el que hace tocar la campana y abrir las salas de espera *quinze minutos* ántes de la salida de los trenes, y pasados otros diez minutos, esto es, *cinco* ántes de la partida, procede al embarque de los viajeros; el que *un minuto* ántes de la misma, debe cerciorarse de que todos los viajeros están embarcados, de que no queda ninguno en las salas de espera ni en la fonda, y de que las portezuelas están cerradas y las aldabas echadas, y por último, el que con el pito da al maquinista la señal de la partida. (Art. 17 al 25, R. G. E. N. *Salida de los trenes.*)

VIAJEROS AL TREN.—EBRIOS, VIAJEROS ARMADOS, ETC.—Este momento va á llegar: crúzanse los últimos abrazos, cierran los empleados de la estacion los carruajes con pestillos y aldabas... Sin embargo, al querer subir al coche uno de los viajeros, se suscita una cuestion, porque ese viajero se presenta ébrio, no se le puede permitir la entrada y tiene que quedarse en tierra. Lo mismo sucederia si se hubiese presentado con armas de fuego cargadas; con paquetes que por su forma,

volúmen ó mal olor pudieran molestar á los otros viajeros; con instrumentos agudos ó cortantes, tales como hoces, rastrillos, hachas, cuchillos, etc. sin funda (Art. 96, R. P.—21 y 22, R. G. E. N. y 25, R. C. T. N.), ó llevando materias propias para ocasionar explosiones ó incendios. (Artículo 50, R. P.—22, R. G. E. N. y 10, R. C. T. N.) Pero el altercado es cosa de un momento, porque *los que resisten á los empleados de los caminos de hierro en el ejercicio de sus funciones, son castigados con las penas que el Código penal impone á los que resisten á los agentes de la autoridad* (Art. 22, L. P.) y á mayor abundamiento, siempre hay en las estaciones medios de emplear la fuerza pública si llegase el caso extremo de recurrir á ella.

RECURSOS DEL QUE SE CONSIDERA AGRAVIADO.—Por lo demás, como se dirá en su lugar, el que se considera lastimado puede apelar de la determinacion del empleado que le impidió la entrada en el carruaje al jefe de la estacion, y de éste á los encargados de la inspeccion administrativa: celadores, comisarios, inspectores; y hasta al Gobernador y al Ministro de Fomento; y áun puede exigir que se le abonen daños y perjuicios si su detencion resultase injustificada, y recurrir para ello á los tribunales.

La hora ha sonado ya. El pito del jefe de estación da con su agudo sonido la señal de la partida; dos campanadas advierten al maquinista; silba la locomotora... Lentos y acompasados resoplidos siguen al primer movimiento de tensión que, haciendo resonar el hierro de cadenas y frenos, experimenta el convoy; esos resoplidos son gradualmente más precipitados y rápidos y llegan á hacerse vertiginosos, continuos; bocanadas primero, y después negras columnas de humo se escapan de la chimenea; surtidores de vapor de los flancos... Ya se ha lanzado el monstruo á la carrera; atraviesa los valles; cruza los ríos y los lagos; traspone las montañas... no hay para él obstáculos en la naturaleza; triunfa del espacio y del tiempo; sólo obedece al hombre.

---

Pero hemos dicho que un tren de viajeros no puede exceder de 24 carruajes, y como la afluencia era mucha y la Empresa no puede dejar en tierra á los que no han encontrado cabida en ellos, por necesidad tiene que arbitrar un medio para llenar el compromiso que ha contraído con la Administración y con el público.

Por otra parte, los que han tenido la fortuna de marchar se cruzarán probablemente con otros trenes que vienen en dirección contraria, y acaso

tendrán que esperar en alguna estacion la llegada de los mismos para continuar su viaje. A veces los retrasos indican que ha habido algun entorpecimiento en la vía ó que la recorre un tren extraordinario; habla el telégrafo; ve el viajero señales blancas, verdes ó rojas, señales que no entiende, y se impacienta ó teme; pregunta, inquiere sobre los motivos de la detencion, sobre su duracion probable, sobre la posibilidad de un accidente.

Para que no se alarme sin fundamento, le diremos oportunamente alguna cosa sobre todo esto, empezando ahora por hablarle de las distintas clases de trenes y sobre todo de los trenes *suplementarios*.

---

CLASIFICACION DE LOS TRENES.—Son los trenes *regulares, periódicos, facultativos, especiales y suplementarios* de los de viajeros.

CUADRO DE LA MARCHA DE TRENES REGULARES.—El Director de la explotacion propone la marcha de los trenes regulares, esto es, de los trenes que marchan todos los dias, al Consejo de Administracion de la Compañía, que la aprueba y la somete á la sancion del Ministro de Fomento. (Art. 65, R. P. y 1.º R. C. V. N.)

El itinerario de los trenes regulares se consigna

en un *cuadro de la marcha de los trenes* en el que se señalan las horas de paso, la duracion de las paradas y los cruzamientos de cada tren en las distintas estaciones, y ese cuadro además de distribuirse á los encargados del movimiento, de la traccion y de la via, debe fijarse en el interior de las estaciones y depósitos. (Art. 2.º, R. C. V. N.)

TRENES PERIÓDICOS.—Además de los trenes regulares diarios el *cuadro de la marcha de trenes* puede comprender los trenes llamados *periódicos*, cuyo itinerario es invariable, si bien su marcha sólo tiene lugar en dias determinados. (Art. 26, R. C. V. N.) En estos se los considera como regulares, y su marcha está sometida á las mismas reglas que ellos. (Art. 27, *idem.*)

TRENES FACULTATIVOS. — Finalmente el cuadro puede contener el itinerario de otros trenes que no tienen dias seguros de marcha, y son los *facultativos*. (Art. 26, *idem.*)

TRENES ESPECIALES.—Son trenes *especiales* los que se ponen en circulacion para atender á alguna necesidad del servicio ó del público, los cuales no tienen previsto en el cuadro su itinerario. (Art. 26, *idem.*)

TRENES SUPLEMENTARIOS DE LOS DE VIAJEROS EN LAS LÍNEAS DEL NORTE.—Finalmente, cuando un

tren de viajeros formado con el máximo de su composicion es insuficiente para trasportar á todos los que se presentan en una estacion, el jefe de ella está autorizado en las líneas del Norte para formar un tren *suplementario* á continuacion del primero, el cual debe salir lo menos diez minutos despues; llevando la misma velocidad; parar en las mismas estaciones; permanecer en ellas el mismo tiempo y efectuar los mismos cruzamientos en los mismos sitios. (Art. 46, R. C. V. N.)

Debiendo considerarse al tren suplementario como una continuacion del tren precedente, al cual está imaginariamente encadenado por un intervalo de diez minutos, ningun otro tren puede ponerse en circulacion entre ellos; de modo que, conocido el itinerario del tren precedente, es conocido el de su suplementario con solo retrasar diez minutos las horas de salida, paso y llegada de aquel. (Art. 47, idem.)

EN LAS LÍNEAS DE MADRID Á ZARAGOZA Y ALICANTE.—En las líneas de Madrid á Zaragoza y Alicante sólo el Director general ó el Jefe del movimiento pueden autorizar la circulacion de trenes suplementarios; y en el caso de que no sea posible pedirles anticipadamente la autorizacion, puede darla cada inspector en su seccion bajo su res-

ponsabilidad y cuando están expeditas las comunicaciones telegráficas. (Artículos 9 y 10, R. C. V. M.) El tren suplementario sólo puede salir quince minutos después del precedente, llevando una velocidad de 15 kilómetros á lo más, que es lo que por regla general está dispuesto para el caso en que un tren de viajeros siga á otro de igual clase. (Art. 15, idem.)

Volvamos, pues, á la estacion y á nuestro viajero que ha logrado, á pesar de la afluencia de gentes, ponerse en camino en un tren suplementario.

La estacion ha quedado desierta; los amigos, los parientes se han retirado tristes y silenciosos; cada momento que pasa acrecienta la distancia que separa á dos seres queridos: hijos, padres, esposos, amantes. El que ha marchado es el último tren; se han apagado los fuegos y la estacion ha quedado sumergida en las tinieblas y en el silencio.

Sigamos al tren.

### EN MARCHA.

DIGRESION SOBRE LOS ASIENTOS.—¿Cuál es el asiento preferible para viajar en camino de hierro? Cada cual elige el suyo, y mientras el tren



está en marcha permitasenos una ligera digresion sobre este punto, que no deja de ofrecer su interés.

ELECCION DE ASIENTO DE LOS VIAJEROS FATALISTAS.—El viajero fatalista ó despreocupado, á quien importa poco viajar en dia de *r*, y que tiene además el convencimiento de que nadie se muere sino cuando le llega su hora, suele meterse en el primer coche en que encuentra un asiento desocupado, en donde además le importa poco viajar de frente ó de espaldas; todo le es igual. Aunque no, porque si es jóven suele meterse con preferencia y como obligado por la falta de asiento en otros compartimientos, en aquellos donde hay señoras, y si son bonitas con más razon, por más que esto no deje de tener sus inconvenientes, y de muchas especies por cierto.

DE LOS VIAJEROS EGOISTAS.—Otros, y son los que tienen presente el adagio «en martes ni te cases ni te embarques,» que hacen extensivo á los caminos de hierro, en los que al fin tambien se *embarca* el viajero, cuidan extraordinariamente del número uno, y un mes ántes de emprender la marcha averiguan los dias fastos y los nefastos, calculan todas las eventualidades y preven todos los accidentes. Si al comer apresuradamente para ir á tomar el *expres* se les vertió el salero, ó si al

afeitarse por la mañana se les rompió el espejo, si al salir de casa han visto un tuerto, ó fuera de la *ex-puerta* de Atocha y ya tocando á la estación, una piara de, con perdon de ustedes, cerdos, adios viaje, pierden con gusto el billete y se vuelven á casa. Esta clase de viajeros (y entre ellos se cuentan los egoistas y los hipócritas) no se meterán sino en los coches que ocupan el medio del tren, y entre los tres compartimientos elegirán el del centro, por ser el ménos expuesto en caso de un choque.

DE LOS VIAJEROS DORMILONES.—Hay viajeros lirones, cestos ó marmotas cuyo ronquido nos recuerda la trompeta del juicio final, porque se oye en todas partes; y éstos lo primero que buscan es un rincón donde acurrucarse. Si se marean caminando hácia atrás, le eligen del testero, y están expuestos, si van á Zaragoza ó á Barcelona á encontrarse en Bilbao, y si á Cartagena á amanecer en Málaga ó en Cádiz.

DE LOS VIAJEROS QUE ABORRECEN AL SOL.—Otros en quienes basta para determinar una congestión cerebral ó un tifus oír hablar del sol, se enteran de todas las horas de salida de los trenes y de todas las situaciones del viajero durante el trayecto, de día y de noche; y trazan la meridiana para cada punto de la vía; y se colocan de modo

que el radiante astro del día, el manantial fecundo de la luz, del calor y de la vida les dé el ménos tiempo posible y puedan disponer á su antojo de las cortinillas. Estos llevarian tambien su quitasol dentro del carruaje á serles posible.

DE LOS VIAJEROS DELICADOS DE OJOS.—Los viajeros delicados de ojos, y que llevan constantemente gafas de conserva, eligen su asiento á barlovento, y además se colocan al vidrio y en el centro para evitar que se les introduzca en la conjuntiva alguna pequeña partícula de carbon, lo cual no deja de suceder con alguna frecuencia á los que se colocan en el rincon del testero y al socaire.

DE LOS FRIOLEROS, ENTUSIASTAS POR EL PAISAJE, Y ENCLENQUES.—Los frioleros se colocan de modo que tengan los cristales en jurisdiccion para asfixiar á los demás á su antojo. Lo mismo hacen los entusiastas, los admiradores de los bellos puntos de vista, por distinto motivo, aunque se hiele el prójimo; y lo propio ejecutan por otra razon los que padecen del estómago y tienen una naturaleza debilitada que les expone á sérias contingencias.

Pero no basta elegir el sitio, porque el viajero puede bajar de su asiento ántes de ponerse el tren en marcha, ó en alguna estacion intermedia, para *estirar las piernas*, para saludar á un amigo

que llega á verle, para tomar algun refrigerio, comprar el *Indicador*, etc., y sabido es el adagio: *quien fué á Sevilla perdió su silla*.

CONFLICTOS ENTRE LOS VIAJEROS POR RAZON DE LOS ASIEN-  
TOS.—La creencia de que tomado el asiento, basta dejar en él una prenda para tener el derecho de que se respete, ha dado lugar á muchos conflictos y á que se dictase la Real órden de 1.º de Diciembre de 1865 en que se dijo que «con el fin de evitar las cuestiones que sobre derecho á su asiento suelen ocurrir en las estaciones que no son de origen de tren, entre los viajeros de nueva entrada y los que venian ya ocupándolo, la Reina se habia servido declarar: 1.º Que todo viajero tiene derecho á continuar ocupando, hasta el término de su viaje, el asiento que á su entrada en el tren encontró vacío, sin perjuicio del que asiste á la Compañía para quitar los carruajes que no fuesen necesarios. 2.º Que para hacer valer el derecho declarado en el artículo anterior, es preciso que al abandonar momentáneamente un viajero el asiento que ha venido ocupando y en que es su ánimo continuar, deje en él una prenda ú objeto cualquiera de su pertenencia. 3.º Que la falta de toda prenda ú objeto en un asiento autoriza á cualquier viajero para ocuparlo. 4.º Que caso de suscitarse cues-

tiones acerca del sitio en que se encontraba un objeto ó una prenda, como señal de ocupacion de un asiento, haga fe, en defecto de la manifestacion de otros viajeros, la aseveracion del dueño del objeto ó prenda. 5.º Que la colocacion de un objeto ó de una prenda como señal de venir ocupado un asiento, sólo tenga valor en las estaciones siguientes á la de origen de un tren, y nunca en esta misma estacion de origen, en la cual será indispensable la presencia personal para que se repute ocupado un asiento. Y 6.º, que los empleados de las Empresas, y en caso necesario los de las inspecciones administrativas y mercantiles si se pidiese su intervencion, procuren el estricto cumplimiento de las anteriores prescripciones, encargándoseles muy eficazmente la mayor atencion y compostura para con los viajeros al aplicarlas.»

ABUSOS ACERCA DE LOS ASIENTOS.—Otra advertencia. Cada coche lleva, como hemos dicho en su lugar oportuno, una tablilla en que se expresa el número de sus asientos. Sucede, empero, que cuando hace calor á todo el mundo le gusta viajar holgado y que para ello se inventan los más extraños ardidés.

El que llega un poco tarde cuando los viajeros están en el andén ú ocupando sus asientos, y va

abriendo portezuelas, no deja de hacer un papel desairado cuando, al pedir que se le haga sitio, se le contesta que el número de viajeros está ya completo y se le cierran las puertas; pero por lo mismo importa que se cerciore bien, porque se han puesto á veces prendas en los asientos como para indicar que están ocupados sin estarlo, y se ha rechazado de este modo al que tenia derecho á entrar; y ha llegado el abuso hasta figurar una especie de maniquí con mantas y capas ó sobretodos coronados por un sombrero, al que se ha hecho pasar, con alguna facilidad de noche, por un viajero excluyente del retardatario. Esto no es lícito, son verdaderas supercherías en perjuicio de tercero que deberian castigarse severamente; porque si no se consiente á las Empresas que admitan en los coches más viajeros que los correspondientes á los asientos que aquellos contienen (Art. 95, R. P.), tampoco debe tolerarse que los viajeros se resistan á que se llene el número.

**COLOCACION DE BULTOS Á LA MANO.**—Cada viajero tiene su sitio correspondiente para colocar los bultos que lleva á mano, y este sitio es la parte de red ó de malla sobrepuesta á su asiento. Conviene colocar allí los objetos de modo que no puedan caerse y lastimar á los demás viajeros, si eso llega á suceder y son pesados. Si son muy

ligeros, tales como sombreros de paja, etc., y además están próximos á una ventanilla pueden caer con facilidad á la via.

REGLAS DE CONDUCTA Ó DEBERES RECÍPROCOS DE LOS VIAJEROS.—Ya metidos en el carruaje y el tren en marcha, los viajeros no deben tener ni vista, ni oído, ni olfato, ni voz; ó lo que es lo mismo, deben usar de todo ello de tal modo que sean todo circunspección, prudencia y tolerancia.

VIAJEROS CHARLATANES Y VIAJEROS MUDOS.—Entre los viajeros charlatanes que desde que entran en el coche son todo felicidad, expansión é intempestiva franqueza, y los viajeros mudos, estamos, y con mucho, por los últimos. ¿Qué me importa á mí, estimado compañero de viaje, que usted se llame D. Homobono y sea natural de la Rioja y tenga parientes en Almería, y de que comercie en esparto; de que su cara consorte de usted sea de Cádiz y muy salada y le dé muchos pesares; ni de que tenga un primo médico de la armada que la quitó el mareo yendo de Málaga á Gibraltar? ¿Qué me importa que sea usted concesionario de un canal sin agua, ni de que obtuviese usted la concesión por su yerno, mero administrador de no sé qué salinas y sin camisa hace seis años, pero conspi-

rador eterno y una de las personas más influyentes en la situación por su envidiable dentadura y mejor estómago, por su significación política y por sus riquezas? Guárdese usted todas esas cosas, que curaciones como la de su cara consorte de usted á bordo he visto muchas, é influencias y riquezas como la de su hijo político, que debe ser mozo de cuenta, las hallará á cada paso. No es esto lo que hoy debe admirarnos, señor mio, sino el ver á un hombre de bien con camisa y á un bribon sin coche.

Y atienda usted á esto, mi estimado *adlatere* y *vis à vis* del honrado D. Homobono; usted que va ensartándonos un discurso de política *palpitante* y busca á cada paso con sus miradas nuestro asentimiento. Por el pronto me parece usted harto indiscreto, porque nadie que conozca el mundo y sepa lo que es el trato de gentes debe suscitar conversaciones que, con la mayor facilidad pueden ser candentes, por el riesgo de que hieran sentimientos, creencias, susceptibilidades ó intereses que todos debemos respetar.

En un país tan dividido como el nuestro y en que tanto abundan las denominaciones, tan peligroso es hablar de política, cuando no se sabe delante de quien se habla, como de religion. ¿Qué me importa á mí, señor mio, lo que puede usted pen-



sar de todas esas cosas?—¿Que es usted carlista? ¿Carlista intransigente? ¿Carlista templado? ¿Moderado Isabelino? ¿Alfonsista? ¿Partidario de Montpensier? ¿De la fusion dinástica? ¿Unionista? ¿Que está usted á gusto con D. Amadeo? ¿Que es usted conservador? ¿Fronterizo? ¿Que milita usted entre los radicales? ¿Que pertenece usted á la fraccion de los Sagastinos? ¿Acaso á la de los Zorrillistas? ¿Que es usted partidario de la república? ¿De la república unitaria? ¿De la federal? ¿De la social? ¿De la roja? ¿De la que reconoce á Han de Islandia por jefe? ¿De la que trata de introducir en la vieja Europa las suaves costumbres de los canibales de la Nueva Zelandia...? Y á mí ¿qué me cuenta usted?—¡Ah! ¡Dichoso país el que tantas y tales denominaciones conoce! Yo, amigo mio, no me entusiasmo con ninguna de ellas, porque no espero la felicidad de los unos ni de los otros, y conmigo la historia. Nuestros males ni son politicos ni nos vienen de ayer; porque son propios de la naturaleza del hombre, trascienden por lo mismo á la sociedad que se compone de hombres, y se han sucedido incesantemente en la serie de los siglos, con algunas modificaciones, pero sin cambiar por eso de naturaleza y sin encontrar el remedio. ¿Son nuevas, por ventura, la codicia y la ambicion de los grandes, ni la inconsciente estolidez de

los pequeños, carne de cañon para que ellos medren; ni la tendencia de los Gobiernos á conservarse, ni las conspiraciones de aquellos para derribarlos, ni los movimientos sediciosos, ni los pronunciamientos, ni las revoluciones, ni los cambios de dinastías, ni los desmanes de los pueblos, ni sus horribles saturnales entre raudales de vino y de sangre, ni las restauraciones, ni los planes fracasados, ni los himnos frenéticos que entonan los vencedores á la victoria, ni las reacciones, ni los cadalsos que levantan para los vendidos? La humanidad presiente el bien, aspira al bien y le busca, pero no le halla; como el individuo presiente la felicidad, aspira á ella, la busca y no la encuentra; y así como el individuo atribuye este vacío á su posicion entre sus semejantes, porque cree que la dicha ha de hallarse en otras posiciones que considera superiores á la suya; del mismo modo la sociedad atribuye á su organizacion política, á sus leyes fundamentales y orgánicas y á la falta de equilibrio entre los poderes públicos, ó quizá á su propia defectuosa organizacion, el vicio que está encarnado y constituye una especie de virus en la naturaleza humana. El mal, empero, no es político, no es social siquiera; es el mal de la humanidad, fruto de su prevaricacion, de esa prevaricacion que hizo

necesario el trabajo sublime de la redención para que el hombre no perdiese hasta su última esperanza de salud.

Las sociedades se forman, se desarrollan, progresan y prosperan como las islas de coral en el Océano Pacífico, lentamente, pausadamente, con un trabajo perdurable, por una serie eterna de acciones y de reacciones, destruyendo y levantando, demoliendo y reedificando, pero adelantando siempre en medio de una lucha constante con los elementos, arrostrando el formidable poder de las olas, triunfando de los vientos, prevaleciendo contra las tempestades. ¿Qué son, en efecto, las denominaciones? ¿Qué son los partidos? ¿Qué son en medio de ese trabajo incesante de las fuerzas ocultas de la sociedad tantas eternas luchas, tantas y tan continuas batallas, tantas sangrientas hecatombes como día por día registra la historia, sino la guerra perenne con los elementos, tempestades que se levantan en el proceloso mar de los deseos, de las aspiraciones y de las pasiones humanas?

Cuando sobreviene después una calma aparente, y el cielo está cubierto todavía de nubes sinietras, y se oye á lo lejos el sordo rumor de la marejada, arrojan quizá á nuestros piés las verdinegras olas algunas tablas rotas, tristes y mudos

testigos de un lejano naufragio, de acerbos dolores, de ignoradas agonías; pero en la armonía del universo no son estas sino ligeras disonancias, y el trabajo de la humanidad continúa incansable, perseverante, momento por momento, día por día, durante años, durante siglos, sin tregua ni reposo, porque el hombre vive sólo un instante, pero la humanidad se perpetúa, y ella verá allá si males que nos parecen hoy evidentes serán bienes en las edades futuras, y si los dolores presentes fructificarán en el porvenir. ¿Estamos por ventura en el caso de dar piés forzados á la Providencia para que realice el bien en la tierra? ¿Podemos asignarla un plazo? ¿Se le asignaron quizá Newton y Keppler, Watt y Franklin para que les diese á gustar maduro y sazonado el fruto de sus portentosos descubrimientos? ¿No trabajaron tambien estos genios colosales para las edades futuras?

No, señor mio, nuestros males no concluirán para usted, ni para mí, ni para nadie con que se sustituyan ésta ó la otra forma de gobierno; con que imperen éstas ó las otras doctrinas; con que manden éstos ó los otros hombres; porque todas las escuelas, todas las creencias, todos los partidos, así el del derecho divino como el de los derechos individuales, el de la autoridad como el de la libertad, tienen algo bueno y mucho malo.

Por eso en medio de la efervescencia de las luchas políticas en que se agitan y revuelven tantos elementos deletéreos, tantas materias infecundas, tantos inmoderados deseos, tantas vanidades, tanta intemperancia, fórmase lentamente y como por vía de sedimento una opinión, que tiende á propagar la misma tenaz persistencia de nuestros males, y es la de los hombres desengañados y la de las inteligencias desapasionadas y frías, la cual sin desconocer el interés que puedan tener las cuestiones que á la política se refieren, sostiene, sin embargo, que lo que nos hace falta es más costumbres y ménos pasión; más actividad y ménos ambiciones; más benevolencia y ménos susceptibilidades; más apego al trabajo y ménos política. Sólo de este modo, por la restauración de las costumbres y por el amor al trabajo, puede aprovecharse el efecto útil de las acciones y reacciones sucesivas en la marcha de las ideas; porque no de otra manera tampoco es posible despojarlas de sus asperezas, de sus exageraciones, de lo que tienen de egoísta y de impuro, moderándolas, llevándolas por un camino fácil y amortiguando de este modo el choque, ya que no esté en nuestra mano evitarle.

¿Qué otra solución puede haber para nuestras miserias cuando se considera á la política como

un medio de hacer fortuna fácil y pronto, y hay en todos los partidos los mismos vicios y la misma corrupcion, y en los hombres de que se componen esos partidos la misma inmodestia, la misma sed de placeres y de goces y la misma laxitud en la eleccion de los medios si ellos conducen al apetecido fin?

Queremos todos vivir como príncipes, pero como el trabajo, sobre resistirse á nuestra naturaleza y ser lento en sus resultados, no da para tanto, vamos á buscar nuestro filon en el presupuesto. Mas el presupuesto con sus dos mil y pico de millones no puede dar gusto á todos. Nos afiliamos, pues, á un partido, y empezando por engañarnos á nosotros mismos, invocamos las ideas más santas de moralidad, y de filantropía, y de amor al bien, y de respeto al derecho, y de tranquilidad, y de orden, sin tener en cuenta que somos entón-ces como los ventrilocuos que hablan con el estómago. Y como el hambre y la necesidad, y si no ellas, la codicia y la ambicion, son malas consejeras, exageramos esas ideas, no por convencimiento, sino por el propio interés, y nos hacemos intolerantes é intransigentes como lo son por necesidad dos perros hambrientos que se lanzan á roer el mismo hueso, dando con esto lugar á esa lucha sin tregua ni cuartel, á ese estado de cons-

piracion permanente, á esas coaliciones inmora-  
les y absurdas que tienen por objeto derribar lo  
existente *para volver á comenzar despues*. Y el  
país es quien lo sufre; ese pobre país que recibe  
con gusto y agradecido lo poquito bueno que le  
queda del flujo y reflujo de los partidos; pero que  
lo paga muy caro, porque se ve en cambio devo-  
rado por dos monstruos insaciables que son la  
*empleomanía y el militarismo*.

¿Pero y qué tiene esto que hacer con los cami-  
nos de hierro?... Pues ahí verá usted, mi querido  
compañero de viaje. Nada, absolutamente nada.  
Ha sido una mera digresion como otras muchas,  
y ella le demostrará á usted la inconveniencia de  
ciertas indiscreciones. Usted venia contándonos  
sus ideas políticas y sus esperanzas, y entonando  
himnos en loor de ciertos hombres, y yo que no  
pienso como usted, he sido indiscreto á mi vez y  
he tratado de establecer la preeminencia de la  
virtud y del trabajo sobre la política. Volvamos,  
pues, á nuestros viajeros.

ENFERMOS, SEÑORAS Y NIÑOS.—Generalmente so-  
lemos encontrarnos en los viajes con personas de  
una salud delicada, con señoras y niños. El estado  
de los primeros y la debilidad de los unos y de los  
otros exigen que seamos todo circunspeccion y mi-  
ramientos, porque, no ya la educacion, sino la hu-

manidad y la caridad nos obligan imperiosamente á sobrellevar con paciencia las pequeñas molestias y las incomodidades de los que sufren y de los que, por su flaqueza, son acreedores á nuestro interés y proteccion. Vea pues lo que vea, el viajero no debe darse por entendido de ello y procurará no aumentar el sufrimiento de sus atribulados compañeros con palabras ó ademanes que indiquen disgusto ó impaciencia. Hasta por egoísmo debe obrar de este modo, toda vez que en los viajes son frecuentes las contrariedades y nadie está seguro de ellas.

Son muchos los ejemplos que con este motivo podríamos citar; pero la materia no se presta, y además creemos que lo que decimos esté en la conciencia de todos. Sólo citaremos uno y es el de un amigo nuestro, magistrado dignísimo por cierto, el cual tuvo que agradecer mucho en cierta ocasion al mundo, al trato de gentes y á la tolerancia de un distinguido caballero inglés que venia en el mismo coche que él leyendo el *Times*, y que se le alargó sin decir palabra, como el hecho más natural del mundo, cuando creyó que podia necesitarle y que le interesaba más que á él su lectura.

WAGONES RETRETES.—Por Real orden de 4 de Julio de 1865 se invitó á las Empresas de los cami-



nos de hierro en explotacion para que estableciesen *wagones retretes* en los trenes de viajeros, conforme habia algunas que los tenian ya ántes de aquella época; pero si bien han correspondido á esta invitacion, ha sido lentamente. La Empresa de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante tiene ya algunos wagones-retretes que hacen servicio, y otros en construccion; en la del Norte creemos que sucede lo mismo; pero la medida no se ha generalizado, y hoy no podemos decir todavía que en todos los trenes, sin excepcion, encontrará el viajero establecida esa utilísima reforma: utilísima para todos, pero especialmente para las personas delicadas y poco habituadas á viajar, y que desconocen por lo mismo la higiene que conviene adoptar en tales circunstancias, por más que sean pocas las reglas generales que pueden darse sobre la materia, y entren por mucho el temperamento y la naturaleza de cada individuo en particular.

VENTANAS DE LOS COCHES.—Hay viajeros, segun hemos dicho ántes, frioleros como perros chinos, que siempre querrian tener los vidrios echados; al paso que otros, demasiado fogosos, desearian tenerlos abiertos aun helando. La situacion de viajero impone deberes y sacrificios recíprocos, y sobre esto hay que consultar, como sobre todo,

al interés general y á la intensidad del mal que se debe evitar. Si un viajero maniático quiere tener el coche herméticamente cerrado en los días de calor asfixiando á los otros, podrá hacerlo mientras los mismos se lo consientan; pero no en el caso contrario. Lo mismo diremos si se propone convertirse á sí mismo y convertir á sus compañeros de viaje en carámbano, porque podrán estos obligarle á que cierre el vidrio, si no de grado, acudiendo al jefe de tren, en la primera parada, para que le obligue á ello. En Francia existe una regla y es la de que toda vez que los coches están bien ventilados, aún teniendo los vidrios cerrados, éstos no se abran durante el frío. Cuando hace mal tiempo, los conductores hacen que vayan echados los de la parte del viento, así como las cortinillas deben ir corridas de la parte del sol.

LÁMPARAS DE LOS COCHES.—Las lámparas de los coches están provistas de una pantalla ó viso de tafetan para que su luz no ofenda durante la noche á los viajeros que quieran conciliar el sueño. ¿Será justo que, á deshora, se proponga uno de ellos tener más luz para leer ó por mero capricho? No por cierto, porque las horas de la noche son las destinadas al reposo y al sueño; y si es verdad que uno tiene el derecho de leer cuando le acomode y de estar en vela, los otros tienen el de descansar, y

no hay derecho contra el derecho, porque en este mero hecho degenera en abuso. Además, la comodidad del mayor número exige que el que no tiene sueño se aguante y no moleste á los otros en las horas en que hasta la naturaleza está entregada al silencio y al reposo y parece como que está dormida.

FUMADORES.—¿Y qué no podríamos decir aquí de los fumadores? ¿Qué de los que tienen la desgracia de experimentar síncope, mareos y toses con el humo del tabaco? ¿Qué materia ésta tan difícil para señalar el límite de los deberes recíprocos de los que viajan; de aquellos á quienes hace felices aspirar el humo de un cigarro y de los que se dan á los diablos y echan las tripas con ese mismo humo de ese mismísimo cigarro; de los que saborean con delectacion morosa la humilde tagarnina ó el rico habano de la Vuelta de abajo y los que tienen que toser y echar los pulmones con lo que los otros fuman!

Es el fumar una cosa que tiene más de diálogo que de monólogo, y que exige entre el fumador y el que ve fumar verdadera simpatía, unidad de gustos, de sensibilidad, de temperamento; porque si es cierto que para comer un pollo se necesitan por lo ménos dos, el que le come y el pollo, para fumar es indispensable que haya quien chupe y

quien aspire, y esto raras veces se circunscribe al fumador porque constituye un acto trascendental á todo el que está presente y no carece de órganos de la respiracion, ó lo que es lo mismo, á todo el que está presente y vive.

Hay personas para quienes el cigarro es la fórmula de vida, más necesario que el dormir, más que el comer, y si todos fuéramos iguales (porque el principio de la igualdad natural fracasa en este punto) ¡qué manantial de goces tan barato y tan fecundo!... desarrollándose el espíritu de asociación se formarían, como por ensalmo, miles de compañías anónimas de fumadores para la explotación de un cigarro, que apurarian en corro chupando por turno y pasando el humo de una á otra boca, como lo hacían durante la guerra civil nuestros *blanquillos*. Pero como no acontece así, hé ahí la razón de todos esos conflictos de derecho, de todas esas colisiones que se originan entre los que fuman y los que no quieren sufrir las consecuencias del acto de fumar al que son completamente extraños.

Y es que en el mundo no hay más que víctimas y verdugos. Piensan los entusiastas del cigarro que están en su derecho al extraer el quilo y el quimo al compañero que tienen en frente, determinando en él una función penosa y anormal, y al

ejercer por lo mismo sobre su físico un acto de verdadera tiranía; piensan que el infeliz asmático que llevan al lado, tiene el deber de dejarse saturar de humo los pulmones y ahogarse con gusto para que ellos no se priven de un placer; se figuran, en una palabra, en posesion de un verdadero derecho de servidumbre, en que su paladar es el predio dominante, y el estómago y las vias respiratorias de sus vecinos son el predio sirviente; pero sus vecinos piensan precisamente todo lo contrario.

Se verifica aquí, puesto que de vecinos se trata, lo que le pasa á un amigo nuestro con uno que le ha deparado el diablo, que padeciendo de una monomanía, al parecer congénita, por la declamacion estentórea y tremebunda, por la música *cursi* y por el baile *macizo*, ha puesto con sus reuniones un veto á su sueño y al de sus hijos; y á pesar de los recados atentos y hasta suplicantes que le ha pasado, se empeña en meterles en el cerebro el *Puñal del godo* y la polka del *Molinero de Subiza* en las altas horas de la noche, amenazándoles además, con el baile, dejarlos sepultados bajo los escombros de la casa, que amenaza ya ruina.

Un zapatero de viejo que vive en frente, *chato pero honrado*, zapatero, pero hombre de sentido comun, aunque no sabe leer ni escribir, ni ha

concurrido á la Universidad, ni ha estudiado derecho, ni es licenciado, ni doctor, ni eminente jurisconsulto, le decia dias atrás que no alcanzaba cómo sufría semejante desman; que si el vecino tiene el derecho de declamar, él y su familia tenían el de reposar durante la noche; que no hay derecho contra el derecho, y aún añadía, citando al cura de su pueblo, este aforismo: *In suo quisque facere non prohibetur dum alteri non nocet.*

Con el texto latino del zapatero y con el artículo 604 del Código penal que castiga como faltas las *vejaciones injustas* que no constituyen delito, llevó nuestro amigo á su vecino ante el juez municipal.

Un senado de tres jueces, jurisconsultos menores de edad, examinó el caso que calificó de *árduo y grave*. Revolvió desde el Fuero Juzgo hasta el Código penal reformado, ojeó comentaristas, (dejando á un lado los que habian escrito en latin); discurrió sobre si era ó nó vejacion no dejar dormir á otro cuando tiene el derecho de hacerlo; examinó despues si, aún habiendo vejacion, era injusta, y decidió que el de la música podia dar funciones de toros, si queria, en su cuarto, de dia y de noche, y que nuestro amigo tenia que aguantarse. Consecuencia inmediata: vamos á poner un tiro de pistola en nuestro gabinete.

Otra consecuencia: somos fogosos, hace mucho calor, abrimos los balcones y nos ponemos á pasear en cueros por la sala. Si una bala penetra nuestro tabique, como penetran por el de nuestro amigo la música y las declamaciones del susodicho vecino, habremos estado en nuestro derecho; si los vecinos de enfrente, y sobre todo las vecinas, se escandalizan al vernos tan frescos, que se muden, nosotros estamos en nuestro derecho. Calomarde cerró las universidades y abrió la escuela de tauromaquia en Sevilla. Hizo bien: á cada país lo suyo, y en el nuestro no discurren peor que algunos jurisconsultos los zapateros.

Volvamos empero á los fumadores. Allá en otros tiempos no estaba bien visto el fumar delante de personas con quienes no se tuviese cierta confianza. Hoy fuman todos, grandes y chicos, ricos y pobres, y las mujeres y hasta las damas, y por consiguiente se fuma en todas partes y de todas las maneras posibles. Los chicos de la escuela fuman anís y pajas de silla en el cuarto ménos oxigenado de la casa; los de segunda enseñanza compran, en no sé qué perfumería, cigarrillos aromáticos y, como la cosa no lleva malicia, los fuman delante de sus papás, preparándolos de este modo para sorpresas mayores. El estudiante de derecho ó de medicina fuma de todo: merodea

en las cajas de habanos del autor de sus dias, ó vive de gorra y ejercita los músculos faciales chupando un palo de silla, que no arderia ni áun inyectado de alquitran. A la conclusion de la carrera todos fuman como hulanos y cada cual posee su pipa *culotée*: la del futuro magistrado es de imitaciones de magnesita y de ambar con virolas de plaquet; la del Avicena en ciernes de raíz de brezo con su boquilla negra de asta. *Fortunæ cætera mando*; lo demás queda á la buena ó mala suerte de cada quisque. El que ha nacido para ochavo morirá envenenado por la nicotina; aquel á quien sonrie el hado fumará regalías, imperiales, veguereros, trabucos, culebrinas, lóndres, y sustituirá, á la pipa de imitacion, la de legitima espuma de mar de la Anatolia con su boquilla de ambar blanco del Báltico y sus virolas de oro cincelado.

Pero concretemos ya la cuestion. ¿Es lícito á uno darse el placer de fumar durante el viaje, cuando produce molestias á los que van con él y puede acarrearles quizá sérias perturbaciones en su economía, que no por ser del momento dejan de ser incómodas y verdaderos sufrimientos? La solucion no es fácil si la cuestion se presenta como *stricti juris* porque implica el conocimiento de una porcion de datos, á saber: Quién fuma,



qué es lo que fuma, de qué clase fuma, cómo lo fuma, cuánto fuma y contra quién fuma. Nuestro código, pues, sería casuístico en la materia, y diríamos: Artículo 1.º En todos los trenes habrá un coche reservado para los fumadores de profesion. Art. 2.º Cuando estos prefieran viajar en los coches no reservados, fumarán cuanto gusten si no van en ellos señoras y lo toleran los demás viajeros. Art. 3.º Si en un coche van cuatro ó seis fumadores tomarán vez para fumar, de modo que sólo haya dos cigarros encendidos á la vez, como máximum. Art. 4.º Se prohíbe fumar cuando el calor ó el frio no consientan tener abiertos los cristales. Art. 5.º Se prohíbe asimismo en los coches de primera y segunda el uso de las tagarninas y el de la pipa, las cuales sólo se podrán fumar en los coches reservados ó en los de tercera, áun usando el caporal ó el tabaco turco. Art. 6.º Los fumadores deberán tragarse el humo, arrojarle por lo alto, ó expelerle hácia abajo por las fosas nasales, de modo que no dé en el rostro á los demás viajeros y ménos si fuesen damas que, por ser caros los preparados de bismuto, hiciesen uso para refrescarse el cutis de los preparados de plomo. Art. 7.º Queda proscrito el uso del papelillo. No siendo los que le usan verdaderos fumadores sino gente baladí y

de mal gusto, y produciendo el papel un olor empireumático insoportable é incompatible con el aseo y limpieza, sólo se podrá fumar en los trucks de los trenes mistos. Art. 8.º Será declarado como de patente súcia todo coche en que se encuentre una punta de papelillo y sus viajeros sometidos á cuarentena y á fumigaciones por espacio de veinte dias. Art. 9.º Queda absolutamente prohibido el uso de los fósforos, y sólo se consentirá el de la mecha para evitar todo peligro de incendios. Artículo 10. Los empleados de las Empresas y los de las inspecciones, son responsables del exacto cumplimiento de estos artículos.

Pero dejemos el género humorístico, y digamos que las Empresas reservan para evitar estos inconvenientes un coche en cada tren á las señoras que viajan solas, como hemos dicho arriba. Pero ¿y si no viajan solas? ¿si viajan con sus padres, maridos, hermanos, etc.? ¿Será justo imponerlas el sacrificio de ir separadas, sólo para que los que tienen el hábito de fumar no sufran una privación ó no limiten ese placer por espacio de algunas horas?

En Francia, la prohibición de fumar, no sólo en los coches sino en las estaciones, es absoluta, y sólo puede derogarse á solicitud de las Compañías, tomando medidas especiales de precaución.

(Art. 63 de la Ordenanza de 15 de Noviembre de 1846.) Estas medidas consisten casi siempre en el uso de coches reservados para los fumadores; pero sin embargo de la invitacion que en 11 de Marzo de 1857 dirigió el Ministro de Obras públicas á las Compañías, no se puede decir que hayan sido generalmente adoptadas. «La administracion »no ignora, se decia en ella, cuán difícil es re- »primir este abuso tanto por el número de los »contraventores, cuanto por la dificultad de pro- »bar semejante clase de infracciones; pero á las »Compañías toca, de concierto con la Adminis- »tracion, buscar los medios más á propósito para »conciliar las prescripciones de reglamento con »un uso que ha llegado á hacerse general.»

Nosotros creemos que más que á las Compañías y á la Administracion, toca conciliar los extremos y evitar los conflictos al mismo público. El dia en que todos lleguen á convencerse de que no basta para ser caballero y persona decente anteponer un *Don* á su nombre y vestir como las personas decentes, sino que es preciso tener educacion, no esa educacion que se da en las escuelas y que consiste en saber leer y escribir y en otras nociones igualmente elementales, sino la que nos enseña á conocer el derecho de los otros que es el nuestro y el de todos, y los respetos y

consideraciones recíprocos que la sociedad nos impone, y á tener cultura y *urbanidad*; ese dia muy lejano todavía por cierto para nosotros, se habrán evitado en todos los órdenes de ideas y en todas las esferas muchos conflictos que no bastan á alejar ni prevenir las leyes, porque sabido es con cuánta facilidad se eluden.

Nada en la digresion que precede es ocioso. Son reglas de conducta que constituyen otros tantos deberes y obligaciones recíprocos, y que por más que muchos no estén escritos en leyes ni reglamentos, constituyen, no obstante, por el uso, por la costumbre, y sobre todo por el buen sentido, una parte del Código de los que viajan por los caminos de hierro.

**DEBERES DE LOS VIAJEROS PARA CON LA EMPRESA.**—Ocupémonos ahora del tren y de los deberes de los viajeros para con la Empresa, y de ésta para con los viajeros.

**VIAJEROS SIN BILLETE Ó DE CLASE INFERIOR Á SU ASIENTO.**—El viajero que no presenta el billete que le da derecho á ocupar un asiento en los trenes, ó que teniéndole de clase inferior, ocupa uno de otra superior, debe pagar en el primer caso el doble de su precio, segun tarifa, y en el segundo dos veces la diferencia de su importe, á contar

desde la estacion en que se verificó su entrada en el tren hasta el punto donde termine su viaje.

A no justificar el punto de su entrada (lo que podrá hacer con el talon ó sea boletin de su equipaje) el doble precio se valúa por la distancia recorrida desde el sitio en que tuvo lugar la última comprobacion de billetes. (Art. 92, R. P.)

VIAJEROS QUE REBASAN SU ITINERARIO.—Si el viajero pasa más allá del punto indicado en su billete, abonará sólo el exceso que corresponda al aumento del trayecto recorrido si dió aviso al jefe del tren ántes de salir de la última estacion. (Art. 93, R. P.) El revisor le reclamará entónces su boletin de equipaje, tomará nota de él y la remitirá al jefe del tren para que la conserve hasta el nuevo destino del viajero. El conductor apunta esta nota sobre su hoja de ruta, y á la llegada se hace la percepcion suplementaria del equipaje. (Art. 40, I. G. P. N.)

Si el viajero no hizo al jefe del tren la advertencia prévia de que continuaba su viaje, debe satisfacer el doble del importe correspondiente al trayecto que ha recorrido de más (Art. 93, R. P.)

VIAJERO OBLIGADO Á ENTRAR EN UN CARRUAJE DE CLASE SUPERIOR.—El viajero que por falta de carruaje se ve obligado á entrar en uno de clase

superior al designado en su billete, nada tiene que satisfacer á la Empresa por el exceso de precio.

IDEM OBLIGADO Á ENTRAR EN CARRUAJE DE CLASE INFERIOR.—Pero si por el contrario, en virtud de la misma causa tuviese que ocupar una localidad de clase inferior, la Empresa le devolverá el importe de su billete tan pronto como termine el viaje. (Art. 94, R. P.)

NUESTRA OPINION SOBRE ESTE CASO.—Esta disposicion debe entenderse á nuestro juicio, sólo en el concepto de que el viajero lo consienta, porque de lo contrario estaria en oposicion con el artículo 46 del mismo Reglamento, que dice que el número de carruajes de cada convoy podrá bajar de 24, pero en el supuesto de que *ha de haber siempre los suficientes de cada clase para el transporte de los viajeros que se presenten*. De otro modo no nos pareceria justa, porque el que toma un billete de primera es porque quiere viajar en primera, esto es, con las comodidades que proporcionan los coches de esta clase, y cuando se le defrauda en su legítima exigencia no se le compensa con reducirle el precio, porque no es cuestion de precio, sino de comodidad y de bienestar. Si esto le fuese indiferente, habria pedido un billete de segunda ó tercera y no de primera clase.

Cuando el número de viajeros que se queda en tierra es tal que pueda disponerse un tren suplementario, la cuestión queda resuelta; pero, si es corto, la solución no parece tan fácil.

Sin embargo, entre el perjuicio que ocasionaría á la Empresa la precisión de poner un tren suplementario para uno ó dos viajeros y el que sufre aquel que en plena salud y sin gran inconveniente puede ir algo ménos cómodo de lo que deseaba, si no la justicia y el estricto derecho, la equidad y la razón dicen que debe optarse por el último. Otra cosa sería si el viajero fuese un octogenario ó enfermo, en quien la falta de comodidad pudiera determinar algun grave accidente ó retraso en su curación, porque creemos que entónces debería obligarse á la Empresa á poner un tren suplementario, áun cuando sólo hubiese de llevar un vehículo de viajeros.

PROHIBICIONES IMPUESTAS Á LOS VIAJEROS.—Está prohibido á todo viajero entrar y salir en los coches por otra portezuela que no sea la que se abre sobre los andenes.

Trasladarse de uno á otro coche, ó avanzar el cuerpo fuera de su caja durante la marcha.

Entrar ó salir en los coches, á no ser en las estaciones y cuando el tren se halle completamente parado y

Subir á los coches puesto ya el tren en movimiento. (Art. 95, R. P.)

INTERVENTORES DE RUTA, SUS DEBERES DE URBANIDAD.—Hay en los ferro-carriles una clase de funcionarios que con el nombre de interventores de ruta, revisores ú otro, se hallan á las órdenes del jefe de la intervencion para todo cuanto se refiere á las recaudaciones. Tienen muy recomendada estos empleados la mayor política y urbanidad en su trato con los viajeros, á quienes deben explicar con brevedad y calma las reglas que están en el caso de aplicar para la percepcion suplementaria y para todo cuanto dice relacion con el servicio que desempeñan. (Arts. 30 y 31, I. G. P. N.)

SUS FUNCIONES.—Consiste este servicio en ver si todos los viajeros están provistos de sus correspondientes billetes.

Si estos billetes corresponden á la clase de caruaje que ocupan, y si llevan el número del tren y la fecha del dia en que se hace el servicio.

Si corresponden al trayecto que los viajeros recorren y

En hacer constar y pagar los desperfectos que los viajeros hubiesen causado en los coches. (Artículo 33, idem.)

PUNTOS DE LA REVISION DE BILLETES.—Los interventores ó revisores reciben periódicamente sus



itinerarios en que se les marcan las secciones donde deberán exigir á los viajeros la presentacion de sus billetes; y esas secciones varian para que los viajeros no puedan prever los puntos en que se ha de hacer la revision. (Art. 34, idem.)

**MARCA DE LOS BILLETES.**—Cada revisor lleva su sacabocados con una señal distinta, y con el que taladra los billetes intervenidos. (Art. 35, idem.)

**EXHIBICION DE OTROS DOCUMENTOS.**—Estos empleados exigen tambien en el camino la exhibicion de los documentos que han servido para obtener los billetes á precio reducido, como son las hojas de ruta para los militares y marinos que viajan solos; los bonos ó permisos de transporte de un cuerpo; la obediencia para las hermanas de las congregaciones religiosas autorizadas; los bonos de rebaja, ó cualquier autorizacion regular dada á los agentes de la Compañía ó á personas extrañas.

Cuando no se presentan estos documentos, ó no son válidos, cobran los suplementos, así como los cobran en los casos arriba expresados de no llevar el viajero billete, llevarle de una clase inferior ó haber pasado del trayecto para que le habia tomado, con ó sin conocimiento del jefe del tren. (Art. 36 y siguientes, idem.)

**BOLETIN DE SUPLEMENTO.**—Recibida cualquier

cantidad por via de suplemento los interventores ó revisores deben entregar necesariamente al viajero un recibo ó boletín extraído del cuaderno de *Boletines de percepcion suplementaria*. (Art. 44, idem.)

**DEBERES DE LAS EMPRESAS PARA CON EL PÚBLICO.**—Y hémos ya en el caso de hablar de los deberes de las Empresas para con el público, que son muchos y de índole muy diversa; y sobre todo del que tienen de garantizar la seguridad personal de los viajeros durante la marcha. A este fin puede decirse, que tienden todas las medidas tomadas para regularizar los servicios, y aún la creación de ellos. Por consiguiente, estos deberes de las Empresas nacen con ellas, son de tracto sucesivo y continuo, de todos los días, de todos los momentos y no se limitan sólo al tiempo en que los trenes están en la vía. Hablemos de algunos de ellos.

El Ministro de Fomento es quien, como se ha dicho en otro lugar, determina, á propuesta de las Empresas, la direccion que debe presidir al movimiento de los trenes y máquinas aisladas en los ferro-carriles de doble vía, así como los puntos de cruzamiento en los de una vía sola. (Artículo 65, R. P.) También establece, á propuesta,

asimismo de las Empresas: 1.º Las medidas especiales de precaucion y seguridad que sean necesarias para la circulacion de los trenes en los planos inclinados, en los tunels 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 invertirse en su trayecto. Y 4.º Las precauciones que habrán de adoptarse en la expedicion y en la marcha de los trenes extraordinarios. (Art. 70, idem.)

Nosotros vamos á hablar de todo esto; vamos á dar alguna idea al viajero sobre cosas que tanto le interesan, puesto que tienen una relacion inmediata con el sentimiento instintivo de la propia conservacion, y haremos que, al meterse en uno de los coches de un tren, no vaya completamente á ciegas y como entregado á su destino próspero ó adverso sin comprender nada de lo que pasa en derredor suyo y convirtiéndose en cosa cuando es persona, y es inteligente, y debe tener conciencia de todos sus actos y de los actos de los demás que á su persona se refieren. Un viajero no es una mercancía que se factura y se entrega al llegar al punto de su destino con averías ó sin ellas, sino que es un ente racional que tiene derechos y obligaciones, y siendo la primera de estas la de la propia conservacion, no puede de-

legarla inconscientemente en un tercero sin incurrir en una grave responsabilidad moral para consigo mismo y para con su Criador.

Veamos, pues, toda vez que á nadie pueden ocultarse los riesgos más ó ménos remotos que se corren en un viaje, qué es lo que las Empresas de los caminos de hierro hacen ó deben hacer para conjurarlos.

#### REGLAS GENERALES PARA LA SALIDA, CIRCULACION Y ENTRADA DE LOS TRENES.

REGLA GENERAL PARA LA PARTIDA.—Empezaremos diciendo que un camino de hierro, por más que se halle dividido en secciones, estaciones etc., constituye un conjunto en el cual las divisiones y subdivisiones no tienen otro objeto que el de asegurar por medio de la regularidad y del orden, la unidad del servicio. Así es que todos están allí en todo, y cuando parte un tren, tienen conocimiento de ello todos los empleados de la línea, que se aperciben, ocupan oportunamente sus puestos y concurren cada uno según sus funciones, dando órdenes, trasmitiéndolas, ó ejecutándolas, para que encuentre expedita la vía y para garantizarle en ella de toda suerte de accidentes. Por eso se ha mandado, entre otras cosas, que ningún tren pueda partir

de la estacion (hablamos ahora de los regulares) ántes de la hora marcada de servicio (Art. 66, R. P.) y que se conforme precisamente en su marcha á las indicaciones del cuadro que todos los empleados de la línea conocen, puesto que se distribuye á los agentes del movimiento, de la traccion y de la vía, y se fija además en el interior de las estaciones y depósitos. (Art. 2, R. C. V. N.)

REGLA GENERAL SOBRE LA CIRCULACION.—Como regla general, los trenes y máquinas deben circular sobre la vía izquierda, mirando hácia el punto hácia el cual se dirigen. (Art. 11, R. C. T. N.) Salvo en los casos de absoluta necesidad, está prohibido hacer circular los trenes por otra vía que la fijada para su direccion y entónces, ha de ser tomando las medidas necesarias para detener toda circulacion en sentido opuesto sobre la parte del trayecto que deban recorrer contramarchando. (Art. 29, R. S. N.)

Veremos á su tiempo cuáles son las disposiciones que rigen en cuanto á la velocidad con que deben marchar los trenes ordinarios y los extraordinarios. Complemento de ellas es la determinacion de las horas de entrada en las estaciones intermedias, y de las de salida, y resultado de todo la armonía y la regularidad en el servicio, y la dificultad de que dos trenes se encuentren en la vía

de un modo imprevisto, y del peligro en los cruzamientos.

REGLA GENERAL SOBRE SU LLEGADA Á LAS ESTACIONES.—Pero como pueden ocurrir algunos motivos justificados de detencion y de retraso, segun despues se verá, ó bien por el contrario, podria acontecer que un tren se anticipase y esto seria por demás expuesto, se ha mandado que en caso de algun impedimento, los trenes puedan llegar á una estacion despues de la hora prescrita, *pero nunca ántes.* (Art. 90, R. C. V. N.)

#### OTRAS REGLAS.

ENTRADA EN LAS ESTACIONES Y DISMINUCION DE LA VELOCIDAD.—Al aproximarse los trenes á las estacione donde han de hacer alto, el maquinista modera la velocidad á la distancia necesaria para que no rebasen el anden ó muelle destinado á que se apeen los viajeros. Puede tambien, segun las circunstancias, parar la locomotora ántes de acercarse á aquel punto, y llegar despues á él, poniéndola de nuevo en movimiento. (Art. 76, id.)

AUTORIZACION PARA LA ENTRADA Y SALIDA DE LOS TRENES EN LAS ESTACIONES.—Ningun tren puede entrar en una estacion, pasar, pararse ó salir de ella sin la autorizacion del jefe, que debe darla por

medio de las señales de reglamento (art. 68, R. P.) y además por escrito, en el caso de que por retardo de un tren se traslade un cruzamiento regular de la estacion señalada, á la siguiente. (Art. 6 y 21, R. C. V. N.)

SEÑALES DE ESA AUTORIZACION.—Estas señales, como se verá en su lugar, consisten en los discos que se hallan colocados en las cercanías de las estaciones, de las agujas de empalme, de los puentes giratorios etc. De ellas y de las otras señales se hablará oportunamente; baste por ahora decir que el disco paralelo á la vía, indica que está expedita; dispuesto perpendicularmente á la misma y presentando la cara al tren, denota que está cerrada y que hay que *parar*. Durante la noche los discos tienen un farol que da segun la posicion de los mismos, una luz blanca ó roja: la luz roja cierra la vía; la luz blanca la abre. A falta de discos, ó si estos no maniobran, se hacen las indicaciones por medio de las señales ordinarias que daremos á conocer despues por lo que afectan á la seguridad del viajero y á su tranquilidad. (Art. 12, R. S. N.—4.º, R. S. M.)

SEGURIDAD DE QUE QUEDA EXPEDITA LA VÍA RECORRIDA.—El jefe de una estacion, á la que llega un tren, no debe anunciar esta llegada á ninguna estacion sino despues de haberse puesto en comu-

nicacion con el conductor del mismo y de haberse asegurado que no hay motivo para creer que la vía no esté expedita. En el caso contrario, debe avisar exactamente, si puede, ó con aproximacion por lo ménos, el kilometro donde se encuentre el obstáculo, y su naturaleza, para que el jefe de la estacion de donde llega el tren, pueda dejar salir otro con las debidas precauciones. (Art. 13, R. C. V. N.—Art. 6.º, R. C. V. M.)

SEGURIDAD DE QUE ESTÁ EXPEDITA LA VÍA POR RECORRER.—Está prohibido de la manera más absoluta á todo jefe de estacion lanzar un tren en la vía, ántes de adquirir la certeza de que ningun otro tren marchando en sentido contrario, viene por ella entre su estacion y la inmediata. (Art. 15, R. C. V. N.—Artículos 2.º y 4.º, R. C. V. M.)

ESTACIONES CERRADAS POR LOS DISCOS.—Un tren no debe entrar nunca en una estacion cuando está cubierta con el disco. Las estaciones están siempre cubiertas por los discos fuera del tiempo necesario para el paso de los trenes, porque aquellos sólo se abren cinco minutos ántes de la llegada, y se cierran inmediatamente despues de la entrada en la estacion, áun cuando los trenes no deban parar en ella. *En una vía única, los dos discos de una estacion no pueden por consiguiente estar nunca abiertos á la vez.* (Art. 10, R. C. V. N.)



REGLAS PARA LA PARTIDA.—Una vez el tren en una estacion, no puede ponerse en marcha si entra otro por el lado opuesto, hasta que éste quede completamente parado. (Art. 13, R. C. V. N.—Art. 5.º, R. C. V. M.)

#### CRUZAMIENTOS.

CRUZAMIENTOS REGULARES.—Los puntos en que deben cruzarse los trenes regulares y suplementarios, están designados en los cuadros del servicio (art. 7.º, R. C. V. M.—2.º, R. C. V. N.) y se conocen con el nombre de *cruzamientos regulares*. Los trenes que marchando en direcciones encontradas deben cruzarse, se llaman *trenes de cruzamiento*.

CRUZAMIENTOS ACCIDENTALES.—Independientemente de las estaciones designadas para los cruzamientos regulares, los trenes pueden, en circunstancias determinadas, trasladar su cruzamiento á otras estaciones en que sea posible hacerlo por la disposicion de la vía. Estas estaciones se llaman de *cruzamiento accidental*, y tienen todas un puesto telegráfico completo. (Artículo 5.º, R. C. V. N.)

DISMINUCION DE LA VELOCIDAD CERCA DE LOS CRUZAMIENTOS.—A la distancia de 500 metros de los

cruzamientos de la vía debe el maquinista moderar la velocidad de tal manera, que pueda pasar completamente ántes de tocar en aquel punto, si así lo requieren las circunstancias. (Art. 74, R. P.)

**SALIDA DE LOS TRENES CON Ó SIN HABER HECHO TODOS SUS CRUZAMIENTOS.**—Cuando un tren regular llega á una estacion despues de haber efectuado todos sus cruzamientos, el jefe de ella, si no ha recibido ningun aviso, puede, en las líneas del Norte, dejarle salir sin recurrir al telégrafo; pero si no se halla en ese caso, esto es, si no ha verificado todos sus cruzamientos, le está prohibido autorizar su salida sin pedirla préviamente y sin estar aceptada por el jefe de la estacion siguiente, de donde ha de llegar el tren de cruzamiento. (Art. 16, R. C. V. N.—12, R. C. V. M.)

En las líneas del Mediterráneo, ó sea de Madrid á Zaragoza y Alicante, la salida de los trenes se anuncia siempre por telégrafo á la estacion á que se dirigen, cuando hay comunicacion telegráfica. (Art. 2.º, R. C. V. M.)

**CUANDO EL TELÉGRAFO NO FUNCIONA.**—Cuando el telégrafo está interrumpido, lo que sucede frecuentemente en la estacion de los grandes temporales, en caso de una tormenta, por haber sido cortados los alambres etc., el tren debe esperar

al de cruzamiento en la estacion en que éste debe verificarse, sean cuales fueren los retrasos que resulten, á no ser que el jefe de estacion, habiendo enviado un propio, ó por otro medio, adquiriera la certeza de que la vía no está ocupada entre su estacion y la siguiente. En este caso, y habiendo regresado el propio con el recibo del jefe de la segunda estacion diciendo que la vía está expedita, puede dar salida al tren. (Art. 16, R. C. V. N.—8 y 12, C. V. M.)

CONCLUSION.—Compréndese por lo mismo que un tren pueda perder su cruzamiento regular, trasladándole á la estacion siguiente, y aún que pueda continuar así su marcha de estacion en estacion sin encontrar al tren de cruzamiento, á condicion de ser siempre anunciado en los términos que quedan expuestos. De este modo llegará á una estacion en que esté anunciado el tren de cruzamiento y deba esperarle, en cuyo caso parará para efectuarlo. (Art. 16, R. C. V. N.—12, R. C. V. M.)

#### SALIDA DE TRENES EXTRAORDINARIOS.

ANUNCIO Á LAS ESTACIONES DE LA SALIDA DE TRENES EXTRAORDINARIOS.--Cuando la Empresa acuerda la salida de un tren extraordinario, le anuncia

siempre por telégrafo á todas las estaciones. (Artículo 71, R. P.—Art. 28, R. C. V. N.—2.º, R. C. V. M.)

Ya hemos visto cuáles son esos trenes extraordinarios que salen sin período fijo: los *facultativos* y los *especiales*.

ACUSE DE RECIBO DE LOS ANUNCIOS.—Desde el momento en que un jefe de estacion recibe el aviso de la marcha de uno de estos trenes, dirige el acuse de recibo al jefe del movimiento. Estos acuses de recibo se registran sucesivamente en la oficina del movimiento sobre un impreso en que están indicadas todas las estaciones.

SUS EFECTOS.—Con los acuses de recibo de todos los jefes de las estaciones de la linea que el tren debe recorrer, se considera ya que ha sido *anunciado regularmente*. (Art. 28, R. C. V. N.)

Todo tren facultativo ó especial, cuando ha sido anunciado regularmente, se considera como un tren regular y sigue en su marcha las mismas reglas. (Art. 30, R. C. V. N.)

MODO DE ANUNCIAR LOS TRENES FACULTATIVOS.—Los trenes *facultativos* son anunciados: primero, por las señales colocadas en el tren que los precede y que consisten de dia, en un banderín verde y desplegado puesto en el último wagon y al costado derecho en el sentido de la marcha, y de no-

che, en un fuego verde colocado en el ángulo derecho del último coche; segundo, haciendo distribuir avisos especificados sobre hojas impresas, á todos los jefes de estacion de la línea y á los principales agentes de la vía, por medio del tren que los precede ó de cualquier otro anterior; tercero, por medio del telégrafo. Cuando es posible, estas distintas formas de aviso se emplean á la vez.

IDEM LOS ESPECIALES.—Los trenes *especiales* se anuncian del mismo modo, con la diferencia de que el banderín ó el fuego verde se colocan á la izquierda y el aviso escrito se reemplaza por la *orden del día* en que el jefe del movimiento fija el itinerario, indicando con precision las estaciones de cruzamiento y los números de los trenes que deben cruzar. (Art. 31, 32 y 34, R. C. V. N.—15, R. S. N.)

NECESIDAD DEL ANUNCIO EN LA ÓRDEN DEL DÍA.—Esta orden del día se comunica al jefe del tren y al maquinista, y es tan necesaria, que deben negarse á ponerse en marcha si no se les entrega, salvos algunos casos que se exceptúan. (Art. 35, R. C. V. N.)

SOBRE LOS ACUSES DE RECIBO DE LOS ANUNCIOS.—Cuando los acuses de recibo sólo se refieren á una parte de la línea, el tren únicamente se considera regular en la extension de su trayecto. (Artículo 37, id.)

TRENES FACULTATIVOS Y ESPECIALES NO ANUNCIADOS REGULARMENTE, SUS PARADAS Y MARCHAS.—Los trenes facultativos ó especiales que no se han anunciado regularmente y que deben ir montados, á ser posible, por un inspector, un jefe de estacion ó cualquiera otro empleado superior del movimiento delegado al efecto por el jefe del mismo, que sea responsable de la marcha, deben parar en todas las estaciones y no continuarán su viaje hasta tanto que les sea abierta la vía por el jefe de estacion. (Artículos 40 y 41, R. C. V. N.—3.º y 4.º, R. C. V. M.)

IDEM DE LAS MÁQUINAS AISLADAS.—Las máquinas que circulan aisladamente por la vía, se asimilan á los trenes regulares, cuando recorren un mismo itinerario fijado con anterioridad por una orden de servicio regularmente anunciada á toda la línea, ó por el cuadro de la marcha de trenes. (Artículo 44, R. C. V. N.) En los demás casos se asimilan á los trenes especiales. (Art. 4.º, R. C. V. M.)

#### TRENES SUPLEMENTARIOS DE LOS DE VIAJEROS.

ANUNCIOS DE LOS TRENES SUPLEMENTARIOS Á LAS ESTACIONES DE LA LÍNEA.—El jefe de estacion que forma un tren *suplementario*, le anuncia inmediatamente á todos los jefes de estacion de la línea,

al inspector administrativo y mercantil que se halle en el trayecto que aquel debe recorrer, si la comunicacion telegráfica no se halla interrumpida (Art. 48, R. C. V. N.) y al jefe del movimiento, pidiendo al depósito la máquina necesaria, designando el personal y vigilando su composicion. (Art. 49, id.)

IDEM POR MEDIO DE SEÑALES EN EL TREN PRECEDENTE Y POR SUS PARADAS.—El tren precedente anuncia el paso del suplementario por medio de dos banderines verdes de dia, ó por dos fuegos del mismo color durantela noche, colocados unos y otros en el último wagon, uno á la derecha y otro á la izquierda. (Art. 51, R. C. V. N.) Además el tren precedente debe parar: primero, en todas las estaciones en que hay cruzamiento regular ó accidental; segundo, en todas las estaciones que son cabeza de vía; tercero, delante de todas las agujas de las cascajeras. En todas estas paradas el jefe del tren hace firmar al de estacion ó al guarda aguja de la cascajera un *aviso de advertencia* relativo al tren suplementario. (Art. 52, id.)

EFFECTOS DE ESTOS ANUNCIOS. — Cumplidas estas prescripciones, el tren suplementario es considerado como un tren especial regularmente anunciado, y marcha conforme á las reglas establecidas para estos trenes. (Art. 53, id.)

Los jefes de estacion avisados, no pueden ocupar la vía hasta despues del paso del tren suplementario, salvos los casos de cambio de cruzamiento regularmente anunciado por virtud del retraso de aquel. En su consecuencia detendrán todos los trenes, y lo mismo harán los guarda-agujas de las cascajeras con los de trabajo, que retirarán dentro de los apartaderos, hasta que el tren suplementario haya pasado. (Art. 55, id.)

Las estaciones intermedias por donde pase el tren precedente sin parar, deberán en vista de la doble señal verde, tomar sus disposiciones para asegurar el libre paso del tren suplementario y tener sus discos abiertos para recibirlo.

VELOCIDAD EXCESIVA DEL TREN SUPLEMENTARIO, RETRASO DEL PRECEDENTE.—Si el tren suplementario se presenta en la vía ó en la estacion ántes de cinco minutos despues del paso del tren precedente, los agentes que se habrán apostado en ella á la vista de la doble señal verde, hacen la de parada. Por su parte los del tren precedente que han seguido observando con atencion la velocidad del mismo, en el caso de retrasarse en medio de la vía, colocan en ella petardos cuando no encuentran agentes prontos á hacer al tren suplementario la señal de parada ó de disminuir la velocidad. (Art. 56, id.)



## TRENES MARCHANDO EN LA MISMA DIRECCION.

EN LAS LÍNEAS DEL NORTE.—Cuando dos trenes marchaban en una direccion, se observaba en las líneas del Norte que el segundo no podia salir hasta cinco minutos despues, al ménos, del paso del primero, si éste era un tren de viajeros, y de diez si era tren de mercancías.

En los empalmes, este intervalo se reducía á cinco minutos cuando los trenes se expedían en direcciones distintas, teniendo en la estacion un trozo comun de 3 kilometros de largo á lo más. (Art. 14, R. C. V. N.)

REALES ÓRDENES DE 13 DE OCTUBRE DE 1862 Y 23 DE FEBRERO DE 1863 SOBRE LO MISMO.—Pero por Real órden de 13 de Octubre de 1862 en que se aprobaron los reglamentos para la explotacion de las líneas del Norte, se previno que no pudiera salir de las estaciones ningun tren sin que hubiese en ellas aviso de haber llegado á la inmediata el que le precedió. Reclamó contra esto la Compañía, y á su instancia recayó otra Real órden, en que se dijo: 1.º que se cumpla lo prevenido en aquella cuando los trenes que preceden en la salida marchen con ménos velocidad que los que hayan de seguirlos; 2.º que cuando los trenes que prece-

den en la salida marchen con mayor velocidad que los que hayan de ir detrás, puedan estos partir sin esperar el aviso de que han llegado los otros á la estacion inmediata, con tal que hayan trascurrido diez minutos por lo ménos desde aquella salida; 3.º que cuando se halle inutilizado el telégrafo que deberia transmitir el aviso necesario, si el tren que precede lleva ménos velocidad que el que ha de seguirle, no pueda salir éste de la estacion sin que medien, desde que lo hizo el otro, quince minutos, á más del tiempo fijado al mismo para llegar á la estacion inmediata; y 4.º que entre la salida de trenes que llevan una misma direccion y marchan con igual velocidad, medien por lo ménos veinticinco minutos, excepto si hubo aviso de la llegada del tren que marchó primero. (Real orden de 23 de Febrero de 1863.)

EN LAS LÍNEAS DE MADRID Á ZARAGOZA Y ALICANTE.  
—Por lo que hace á las líneas de Madrid á Zaragoza y Alicante, su Reglamento de circulacion por la vía única fué aprobado en 1.º de Octubre de 1864, y en él se dispuso que un tren de viajeros puede salir de una estacion quince minutos detrás de otro tren de viajeros, pero el segundo deberá llevar una velocidad de 25 kilometros á lo más, y en todo caso menor velocidad que el que le precede; que un tren de mercancías puede

salir de una estacion veinte minutos detrás de otro de mercancías, llevando sólo una velocidad de 15 kilometros por hora; que un tren de mercancías puede siempre salir de una estacion veinticinco minutos detrás de uno de viajeros, llevando una velocidad de 15 kilometros por hora; que un tren de viajeros puede salir detrás de un tren de mercancías cuando hayan mediado desde la salida de este tren treinta minutos más que el tiempo fijado en el cuadro de su marcha, pero deberá ir á la velocidad de 25 kilometros por hora á lo más; y que en los cuatro casos que quedan previstos deberá ir en la máquina un empleado de la estacion, y en caso que no sea posible, el conductor, para cuidar de que no se alteren las condiciones de la marcha, que quedan fijadas, sustituyendo al conductor con un empleado de la estacion ó mozo de plantilla. (Art. 15, R. C. V. M.)

**AVISO AL CONDUCTOR Y MAQUINISTA DEL SEGUNDO TREN.**—El jefe de estacion avisará al conductor y maquinista que va otro tren delante, indicándoles la hora á que ha salido de su estacion, para que observen con el mayor cuidado tanto las señales de la vía, como las del tren que le precede si hubiere lugar. (Art. 14, R. C. V. N.)

**CAMBIO EN LA MARCHA.**—Si se invierte la marcha,

el jefe de estacion debe avisar por telégrafo al jefe de la inmediata que tal tren ha salido ántes que tal otro. (Art. 14, R. C. V. N.)

EXCEPCION: MÁQUINAS Y TRENES DE SOCORRO.—Estas reglas no son aplicables á las máquinas y trenes de socorro, cuyas salidas están dispuestas en cada caso por el empleado encargado de prestar el auxilio. (Art. 15, R. C. V. M.)

ESTACIONES DE REUNION.—Las reglas que se han expuesto relativas á los cruzamientos, no son aplicables á los trenes que se alcanzan marchando en un mismo sentido. Las estaciones en que se verifica este encuentro se llaman *estaciones de reunion*. (Art. 25, R. C. V. N.)

DETENCIONES EN LA VIA.—VELOCIDAD.—RETRASO.

Pero no basta que el viajero conozca las precauciones adoptadas por las Empresas para cumplir con su primer deber que es el de garantizar su seguridad, precaviendo los choques en las estaciones y fuera de ellas, por medio de las reglas dictadas para la entrada y salida de los trenes y regularizando los cruzamientos y todo lo concerniente á la marcha de los ordinarios y extraordinarios; sino que es preciso que sepa que en los mismos trenes en marcha se toman ciertas

medidas para evitar los efectos desastrosos que podria ocasionar cualquiera detencion; que está perfectamente reglamentado el servicio de telégrafos, de las agujas y pasos de nivel y el de las señales; que se tiene un cuidado especial en el paso por los desmontes, curvas, pendientes y subterráneos, y que se atiende á la conservacion y vigilancia de la vía por medio de reglamentos para los obreros y para los guardas de noche y de dia, cuyo objeto es no sólo el de evitar los choques sino tambien los descarrilamientos y otros accidentes tan funestos como ellos.

DETENCION DE LOS TRENES EN LA VÍA.—Está, pues, mandado que sólo en los casos fortuitos, de fuerza mayor ó de reparacion de la vía, puedan detenerse los convoyes en los apartaderos ó puntos destinados para recibir los viajeros y las mercancías; pero que jamás, ni por ningun concepto, lo hagan en la vía destinada á la circulacion. (Artículo 69, R. P.)

MEDIDAS PARA EL CASO DE DETENCION EN LA VÍA.—Cuando por motivos de fuerza mayor ó de reparaciones en la vía, el tren se para en ella, el jefe que le monta debe enviar un hombre á la carrera en cada una de las dos opuestas direcciones, ó en caso de necesidad va él mismo, para hacer á 800 metros lo ménos, del punto en que se ha de-

tenido el tren y de modo que se vean á 500 metros y á uno y otro lado, las señales de parada que deben protegerle. (Art. 72, id.—Art. 14. R. C. T. y 15, R. S. M.) Si las señales no pueden verse á 500 metros, como puede suceder en dias de niebla y en las curvas, deben ponerse á 1.200 metros. (Art. 19, R. S. N.)

Estas señales son: de dia un banderín rojo, y de noche un farol con cristal del mismo color, y, tanto de dia como de noche si los hombres enviados no encuentran agentes ú obreros en la vía á quienes encargar que aseguren las señales y tienen que volver al tren, ó si hubiese nieblas, los petardos, los cuales deben ser colocados sobre los rails, dos á la vez, uno á derecha y otro á la izquierda, ó tres si el tiempo es húmedo, con una distancia entre ellos de 25 á 30 metros. Su explosion indicará al maquinista de todo tren ó locomotora que sobrevenga que inmediatamente debe hacer alto. (Art. 14, R. C. T. N.—6 y 26, R. S. N.—Art. 9, 10 y 15, R. S. M.)

A su vez los conductores del tren que sobreviene, al ver las señales ó al oír las detonaciones de los petardos, aprietan inmediatamente los frenos sin esperar la señal del maquinista. (Art. 8, R. C. T. N.)

Compréndese perfectamente que pueden ser in-

finitos los accidentes que un tren experimente durante su marcha, é infinitas tambien las causas de su retraso y los peligros que habria por razon del mismo, si no se tuviesen presentes para precaverlos.

VELOCIDAD DE LOS TRENES ORDINARIOS.—Nada hay establecido por regla general respecto de la velocidad que han de llevar los trenes ordinarios ó regulares. Las Empresas presentan los cuadros de velocidad á la aprobacion del Gobierno y éste los sanciona. Los trenes mixtos llevan generalmente una velocidad de 27 á 34 kilometros por hora. Los correos y el *express* de 36 á 44.

IDEM DE LOS EXTRAORDINARIOS.—En cuanto á la velocidad con que deben marchar los trenes extraordinarios cuando las Compañías no los anuncian préviamente, se mandó á consecuencia de una queja inscrita en el libro de reclamaciones de la estacion de Albacete por algunos viajeros del tren extraordinario que salió de Alicante el dia 10 de Junio de 1862, comprobada por la inspeccion del Gobierno, sobre la gran lentitud y excesivas é inmotivadas detenciones que dicho tren experimentó en su marcha, que cuando las Empresas de los ferro-carriles no anuncian de antemano la velocidad, tiempo de paradas y hora de llegada á su destino de los trenes de viajeros, se entiende que

rigen y son obligatorias para las mismas las de los trenes ordinarios que figuran en los cuadros de servicio de cada línea, salvas la variaciones indispensables para los cruzamientos, y guardadala proporcion de las diversas horas de salida. (R. O. de 17 de Julio de 1862.)

Esta Real orden está modificada en cuanto á las líneas de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante por el artículo 15 de su Reglamento de Circulacion en lo que se refiere á los trenes que marchan en una misma direccion, como se ha visto en su lugar oportuno.

RETRASOS TOLERABLES.—Ahora bien; como lo reconoció una Real orden de 10 de Enero de 1863, pueden verificarse multitud de retrasos de pequeña importancia con relacion á los itinerarios fijados en los cuadros de servicio de cada línea, que son una cosa inherente á la explotacion mejor organizada, por lo cual debe dejarse á las Empresas la necesaria libertad de accion en el itinerario de sus trenes dentro de ciertos limites. Aquella disposicion consideró por lo mismo como pequeños retrasos, de que ni aún debia darse cuenta á la Direccion general ni á los gobernadores de las provincias, los de los trenes de viajeros que no excedian, siendo trenes correos ó arrastrando sólo coches de primera y segunda clase,



de *diez* minutos en un trayecto de 50 kilómetros; de *quince* en una extension de 50 á 100; de *veinticinco* minutos en la de 100 á 200; de *treinta y tres* minutos en un trayecto de 200 á 300; de *cuarenta* en una extension de 300 á 400, y así sucesivamente, aumentando *cinco minutos* por cada 100 kilómetros; y siendo trenes ómnibus ó mixtos, los que no pasaban de *doce, diez y ocho, treinta y dos y cuarenta y tres* minutos respectivamente en los mismos trayectos, aumentando despues *siete* minutos por cada 100 kilómetros, siempre que estos retrasos fuesen involuntarios y no envolviesen otra falta determinada.

PARADA EN LAS ESTACIONES DE LOS TRENES RETRASADOS.—Consecuencia de los retrasos que pueden experimentar los trenes en su marcha era fijar el tiempo de parada que los que llegasen retrasados debian hacer en las estaciones, á fin de que recuperasen en ellas el tiempo perdido y se restableciese el órden y el equilibrio alterados, y á esto ocurrió una circular de la Direccion de Obras públicas expedida con motivo de cierta reclamacion de la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, y en vista de las razones que al trasladarla, expuso el ingeniero jefe de las divisiones de Madrid y Almansa. Se dijo en ella: 1.º Que la principal obligacion

de las Empresas consiste en esa parte, en procurar que la salida de los trenes se verifique á la hora marcada para cada estacion en los respectivos cuadros de servicio. 2.º Que para que esto tenga lugar, se reduzca el tiempo de parada en las estaciones cuando sea necesario, por llegar los trenes con algun retraso, al más estrictamente indispensable para dejar viajeros ó tomarlos, poniéndolo oportunamente en conocimiento de éstos, y salvas las detenciones fijadas de antemano para la comida ó almuerzo. 3.º Que las anteriores aclaraciones no se entiendan aplicables cuando el retraso de un tren sea tal que haya producido ya un retraso completo en el servicio. Y 4.º Que en ningun caso es lícito anticipar la hora de salida designada para cada estacion en el itinerario de los trenes. (Circular de la Direccion de 15 de Abril de 1863.)

PARADA DE LOS TRENES EN LAS ESTACIONES INTERMEDIAS.—Pero hagamos aquí un paréntesis y volvamos á nuestro viajero, á quien tenemos olvidado. Hasta ahora sigue su viaje sin que le haya ocurrido novedad alguna. Ha parado en algunas estaciones intermedias; los conductores han pronunciado en alta voz los nombres de las mismas y el tiempo de parada para conoci-

miento de los viajeros y para que pudiesen bajar los que habian llegado á su destino; han dado tambien á los jefes de estacion las indicaciones necesarias sobre el número de asientos de que podian disponer; han hecho añadir ó quitar los coches convenientes, segun las necesidades del servicio; han tomado nota en el regulador de las estaciones, de las horas de llegada y salida; han ejecutado, en fin, con rapidez, la carga y descarga de los equipajes. (Art. 29, R. C. T. N.) Por suparte los jefes de las estaciones intermedias, que habian hecho cesar la distribucion de billetes y el registro de equipajes desde que tuvieron el tren á la vista, y habian hecho que los viajeros que para montar en él tenian que atravesar la via, lo verificasen prontamente (Art. 28, R. G. E. N.), se han asegurado á la llegada de aquel, de que todo estaba dispuesto para que el servicio siguiera cumpliéndose debidamente y de que los enganches estaban bien hechos; han ido á los furgones para vigilar la carga de los equipajes y mensajerías y la descarga de los que debian quedar en la estacion, así como la entrega de las hojas y para estampar la firma de los recibos, y por último, han estado atentos á las señas que pudieran hacerles los viajeros, para atenderlos. (Artículos 28 y 29, R. G. E. N.)

LOS VIAJEROS HACEN CONOCIMIENTO. — Estos á su vez se han ido conociendo durante el viaje. Nosotros hemos hablado ya del singular Don Homobono y del político-maniaco, causa de una de nuestras digresiones.—Siendo éste hijo de un honrado labrador de Játiva, dejó el terruño por venir á estudiar á la córte; pero costándole trabajo, prefirió hacerlo en los garitos y arruinó á su padre, que murió en la miseria. El hambre le hizo zurupeto, lo fué despues de bellezas no muy zahareñas por complacer á un ex-ministro buen mozo y galante, y éste le hizo, en premio de sus honrosos servicios, oficial de un Gobierno de provincia, y luego secretario, y, por último, gobernador, en cuya posicion se ha rehecho con creces. En seis años ha sufrido doce cesantías, y para que no le venga encima la décimatercia, se ha hecho neo-conservador, pero subiendo de tal modo el diapason de su intolerancia, que pegaria fuego á media provincia para que el Gobierno no fuese derrotado en unas elecciones. Este es su criterio; no hay para él más principio de justicia, ni otro derecho, ni otro regulador de sus actos; y profesando la doctrina de que las leyes se han hecho para servir á los amigos, esto es, á los que le dan su voto, y fastidiar á los enemigos, á los que se le niegan, es un verdadero señor de vidas y ha-

ciendas, que así caduca indebidamente una concesion minera, y abre un expediente de talas, y da carpetazo á cualquier negocio, y maneja las comisiones de apremio, como hace la vista gorda y tiene la manga más ancha que la de un fraile. La razon gime en un manicomio, y la justicia constantemente cubierta con un velo negro en señal de duelo, no se atreve á salir ni áun de noche, por temor de que la prendan; pero en cambio la inmoralidad, monstruo de cien cabezas, las murmuraciones, los odios, los rencores, la enemistad de las familias, los agravios, las persecuciones, las venganzas y otros vestiglos pueblan los aires y se ciernen dando gritos siniestros sobre la desolada provincia, como las bandadas de cuervos sobre un campo de batalla.

Viene tambien con nuestro viajero un antiguo ministro jubilado del extinguido Tribunal Supremo de Guerra y Marina, que habiendo marchitado los mejores años de su vida en la ingrata y ruda tarea de ir al Tribunal, cuando no se lo impedia un catarro crónico, á las doce, para echar una siesta y volverse á casa á la una, y habiendo llenado por lo mismo dignamente su puesto, ese apetecido *otium cum dignitate*, norte de tantos deseos y puerto al que iban á estacionarse tantos pontones inútiles para la carena, se gasta su jubilacion en-

tregado para no perder los hábitos, á un dulcísimo *far niente*, en compañía de su hija única, niña de treinta y seis años y no muy linda; pero que en compensacion es muy sensible y padece ataques histérico-nerviosos, y le dan pataletas, y rie y llora diez veces en una hora y dice una fresca al lucero del alba. Acompañale ella y, á los dos, un jóven abogado *in partibus infidelium* que, encontrando que la profesion del foro es de resultados muy problemáticos y está llena de espinas y ofrece pocos lances, á pesar de no haber en Madrid más que mil setecientos y tantos abogados, seiscientos treinta y siete con estudio abierto, ha preferido meterse á gacetillero, é inspirándose en la suavísima condicion de su amada, ensarta sueltos furibundos y lanza rayos y truenos contra quien se le mande, porque tiene la formal promesa de que *quando seamos poder* se le llevará de auxiliar á un Ministerio, y ya allí ¡oh ventura! le dará su blanca mano la apasionada Tisbe, podrá gastarse con ella medio sueldo en tilas y antehistóricas, amoniaco y sal de Inglaterra y vestirá en pocos años la toga del papá suegro.

Hasta ahora no vemos aquí más que personas útiles bajo el punto de vista de la produccion y del aumento de la riqueza, talentos bien empleados, idólatras de la actividad, del estudio y del

trabajo; pero nos falta aún dar razon de otros dos viajeros.

Uno de ellos es un jóven coronel, de veintiseis años, alferez en Alcolea, que acaba de pedir su reemplazo porque se ve postergado y marcha con el patriótico fin de conspirar, á Burdeos; y el que resta no es él, que es ella. Es una señora viuda de un antiguo oficial de marina, madre de seis hijos, fresca y vistosa todavía, pero lagarta si las hay, y con mucha labia, como buena cartagenera, la cual, sin embargo de tener, así como sus retoños, sendos bienes de fortuna, se ha dado tal maña que ha hecho de sus seis pedazos del corazon seis empleados, entregando á un administrador asalariado sus minas de plomo y sus fábricas de fundicion. Sus hijos no serán ricos industriales, fabricantes ni mecánicos, pero prosperarán y serán generales, almirantes, magistrados, obispos, etc. y tendrán vistosos uniformes, y plumas, y bandas y púrpuras. Es cuestion de raza; el relumbron nos seduce.

No es, pues, extraño que se atragantasen á nuestros compañeros de viaje las palabras *empleomanía* y *militarismo* que se nos escaparon en una de nuestras digresiones, y que hiciéramos *flasco*. Preciso es que nos expliquemos y vaya otra digresion.

## DIGRESION CONSECUENCIA DE OTRA ANTERIOR.—

No quisimos decir entónces, estimados compañeros, que en un Estado no deba haber todos los empleados que exija el mecanismo más ó ménos complicado de su administracion; no tratamos de inferir la más leve ofensa á una clase benemérita, escasamente recompensada, quizá por esa misma necesidad de hacer partícipe de los beneficios del presupuesto al mayor número posible, en un país en el que el *desideratum* de todos es el empleo. Nos lamentábamos únicamente de la *empleomanía*, mal arraigadísimo entre nosotros y que ha sido, es y será causa de nuestros disturbios; que ahoga y sofoca al patriotismo, si por casualidad crece á su lado, y que nos desacredita y nos deshonra á los ojos del mundo; deplorábamos un mal que esterilizará siempre los altos fines de cualquier gobierno, que será un inconveniente insuperable para todo poder, que hace que los descontentos excedan en mucho en todas las situaciones á los hombres de orden, y que ha de ser un peligro constante para el Estado; porque del descontento nacen las murmuraciones, y con ellas el descrédito, y con el descrédito el desprestigio de la autoridad, y con él el complot, y la conspiracion permanente, y las medidas de represion, y ya en este camino, las exajeraciones en el ejercicio del poder y el pú-



blico malestar; deplorábamos un mal que deja desiertos nuestros campos y nuestros talleres, apartando las inteligencias del vastísimo estadio de las ciencias y de las artes y de su aplicación á la agricultura y á la industria; que obstruye, por consiguiente, las fuentes de la riqueza pública, que fomenta la ignorancia y sostiene un lujo ficticio, y con él la insufrible vanidad burocrática, que da á cualquier pelafustan los humos de un dictador, y rebaja y humilla al contribuyente, que sombrero en mano, y casi balbuciendo, se acerca á su mesa para que no duerma el expediente de cuya resolución depende quizá la fortuna ó el bienestar de muchas familias; deplorábamos, en fin, que en nuestro país sean imposibles los Stephenson y los Krupp, y que, al paso que se tributa un culto idólatra al empleo y á la milicia, y crece al lado de la *empleomanía* ese otro cáncer del *militarismo*, con sus injustificables ambiciones, sus irritantes privilegios, sus pronunciamientos de todos los días, su espíritu de sedición permanente nunca reprimido, ántes bien, absurdamente recompensado, y su perniciosa influencia en los destinos de la patria, se mire con el más soberano desden á esa otra milicia de la actividad y del trabajo, que no gasta uniformes abigarrados, cuyas fecundísimas victorias son tanto como

fecundas, modestas y silenciosas, porque en sus luchas con las fuerzas titánicas de la naturaleza no hay alocuciones, ni estruendo, ni vocerío, ni himnos, ni marchas triunfales, ni se recibe á los vencedores con aclamaciones, con flámulas ni gallardetes, ni se les ciñe el laurel regado con lágrimas y con sangre; pero que se ve diezmada por las enfermedades y por las explosiones, los hundimientos y las inundaciones más espantosas, en una campaña que dura toda la vida, en que son diarias las batallas y diarios también los triunfos.

El empleo no es un fin, es un medio de mantener el orden con la seguridad y la protección de las personas y de las propiedades para que fructifique el trabajo, y así como en la familia todo el que está en aptitud de trabajar y aumentar los recursos con que cuenta la misma debe hacerlo, absteniéndose de serla gravoso, los que en una nación pueden trabajar y no trabajan y escatiman á la misma los frutos de su inteligencia y de su actividad y exigen que ella los mantenga, en cambio de servicios dudosos y muchas veces improductivos y efimeros, son lo que el hijo haragan y perezoso, una carga insoportable para la familia.

.....

Nuestros compañeros de viaje se han dormido. Despertémosles y animemos la escena. No tene-

mos necesidad de lo primero: en cuanto ha cesado el sermón han vuelto como por encanto á la vida. Entablemos un diálogo.

—Me parece, mi querido coronel, que he conocido á alguno de su familia de usted. ¿No tenía usted un hermano que se le parecía mucho?

—Sí, señor; mi hermano Víctor. Dicen, en efecto que se me parecía, sino que tenía más edad y era abogado.

—¡Ya! Esto es como aquello:

    Mi madre nació en Segovia,  
    y mi padre es portugués,  
    y un hermanito que tengo  
    es teniente coronel...

—Cabal: eso mismo es lo que me pasaba á mí con mi hermano. El pobre murió ya, en 1866, hallándose en Beas en la provincia de Jaen.

—No sabe usted el sentimiento que me da con esa triste noticia. ¿De qué murió su señor hermano de usted? ¿Quizá del cólera?

—No, señor. El alcalde de Beas dió un parte al gobernador de la provincia diciendo que allí habían muerto en el mismo día ocho individuos: cinco del cólera y tres de enfermedades saludables, y mi hermano fué de los últimos.

—Su pobre señora y toda su familia quedarían inconsolables?

—Yo diré á usted. Su mujer habia quedado con nosotros y en dias de parir y nada pudo decírsela por el momento; porque precisamente, cuando se recibió la carta, mi asistente me la llevó al cuartel con la noticia de que mi buena cuñada habia parido *dos jamelgos*. Comprendí que queria decir dos gemelos, y así era verdad, mi hermano tenia dos póstumos que segun la fuerza de sus pulmones, tal maña se daban á llorar, habrian podido mandar las maniobras de mi regimiento en la dehesa de Amanuel. Pasados algunos dias hubo quedar la triste noticia á la viuda que en el colmo de su afliccion exclamó: ¡Mi esposo ha muerto! ¡Todo sea por Dios! ¡Lástima de hombre, bello sujeto! Por lo demás, el difunto habia mandado que se le enterrase boca abajo para que las viejas al besar el suelo...

La conversacion es demasiado triste; la señorita del magistrado se nos desvanece y hay que darla á aspirar en supomo de sal de Inglaterra. Su papá nos dice que esta sensibilidad es de familia. Uno de sus tios en viendo lechugas se desmayaba; otro murió de tristeza porque se le quedó calvo un loro, de puro viejo. Corazones sensibles como estos se han visto muchos y sabida es la triste historia de aquel alcalde de Totana que tambien murió de pena porque el sastre sacó corto un cha-

leco á un amigo suyo. Nuestro magistrado se pone á morir cuando el habilitado tarda unos dias en llevarle su jubilacion.

Afortunadamente la solicitud y los cuidados de los viajeros han podido salvar á la niña, que pone el complemento á su curacion engullendo un par de docenas de *sandwichs*, vulgo, empaderados. Dicese que son utilísimos para calmar las penas. Prueba al canto.

HISTORIA LASTIMOSA.—Fué cierto *gentleman* en una ocasion, á visitar una fábrica de salchichas. Sucedia esto en Inglaterra y excusado es decir que toda la maquinaria estaba movido por el vapor. Tuvo nuestro héroe la desgracia de ser cogido por una banda de cuero movida por una fuerza de cincuenta caballos y en ménos tiempo del que tardamos en contarle, fué suspendido, tajado, machacado, reducido á pasta, salado, sazonado y puesto en disposicion de pasar al embudo y de allí á la consabida membrana, vulgo tripa, para recibir su última envoltura de papel de estaño.

Nadie se apercibió del funesto accidente y nada se supo del paradero del infortunado *gentleman*. Su desolada esposa hizo los imposibles para averiguarlo. Quién le suponía en Madras ó en Calcuta; quién en el Canadá, y no faltó por último quien

dijese que debia hallarse á bordo del *Erebo* ó del *Terror* recorriendo el mar de Baffin ó el estrecho de Lancaster y formando parte de la expedicion de Franklin á las regiones boreales.

Así pasaron meses. La inconsolable esposa de nuestro héroe no tenia ya ojos para llorar. Diz, sin embargo que las inglesas tienen una gran pasion por los embutidos y Miss Penélope era inglesa. Sentíase un dia triste, muy triste, porque habia pasado una noche eterna de insomnio y de lágrimas, cuando fué llamada por una de sus doncellas al comedor donde estaba servido el almuerzo. Tenemos en España un refran que dice: *El muerto á la huesa y el vivo á la mesa*. Y como Miss Penélope á pesar de su acerbo dolor aún vivia, bajó á la mesa. ¿Comió Miss Penélope? No lo sabemos. Sólo sí nos consta que al partir un soberbio embutido, salchicha ó morcilla, porque el nombre importa poco, encontró en ella incrustado, perfectamente incrustado como si fuera un pedazo de lomo ó de tocino... ¿qué dirán ustedes?... ¡Un boton!... y un boton que habia debido tener su ojal en un tirante. Miss Penélope, que además de ser inglesa era mujer, y por consiguiente un tanto agorera y tenia sus corazonadas ó sus presentimientos, supuso desde luego que aquel boton tenia algo que ver con su marido; comprendió

todo el peso de su infortunio... y cayó desplomada en su sillón.

Vuelta en sí se propuso hacer serias investigaciones. Pero es el caso que un botón puede dar muy pocas luces. Si se tratara de un hueso, siquiera de una hormilla, ya habría sido otra cosa... La anatomía comparada desde que el célebre Cuvier descubrió la ley de correlación de los órganos, ofrece recursos infinitos, y basta examinar una esquirola para venir en conocimiento de si el esqueleto á que perteneció fué el de un cuadrumano ó antropomorfo; el de uno de esos lindos paquidermos que se admiran por sus elegantes formas en nuestros Museos y en las obras de paleontología, ó el del que, con la modestia propia de la especie llamó Linneo *Homo sapiens*; y en este caso, si pertenecía el difunto á la raza africana, malaya ó caucásica; si era negro, olivino ó blanco, alto ó bajo, rubio ó pelinegro, si era iracundo ó flemático, abogado ó tendero de ultramarinos, si se limpiaba los dientes y si se dejaba pegar por su mujer. ¡Pero un botón!

Sin embargo, nuestro botón, queremos decir el botón del embutido, tenía un letrero siguiendo el contorno, y sin embargo de estar lleno de verdin y oxidado podía leerse en él esta palabra: *Wood*.—Este era ya un indicio;—pero hay tantos

Wood en Inglaterra... ¿Era el apellido del fabricante? ¿Era el del sastre?—¡Horrible ansiedad!— Así se llamaba, es cierto, el sastre del esposo de Miss Penélope; pero... Con el auxilio de un lente, y despues de haber limpiado bien el boton, pudo darse un paso más y verse al cabo de mucho tiempo una *D* precediendo al *Wood*.—¡Cielo santo! ¡qué descubrimiento! ¡ya no cabia duda!—Daniel Wood habia sido el sastre del desaparecido.

Pero aquí se venia encima un mundo de perplejidades... Daniel Wood habia muerto de setenta años y échese usted á averiguar cuántos botones habria cosido en su vida ó se coserian en su taller... pero, ¡qué no puede un espíritu verdaderamente investigador! El nombre y apellido del sastre estaban precedidos y seguidos de un asterisco y en la parte opuesta se leia tambien: *Taylor, 50, Baker street*; y como Daniel Wood sólo habia vivido ó tenido su taller en *Baker street* el último mes que precedió á su muerte ocurrida en Mayo del 45, es indudable que se iba estrechando el círculo de las conjeturas y que no habia más que averiguar á qué pantalon de los que se habia confeccionado en aquel corto período correspondia el boton. Pero esto era precisamente lo difícil, porque Daniel Wood ponía la misma clase de botones en toda prenda que se viste por los piés, y segun los libros



que exhibió complaciente su viuda se hicieron muchos pantalones en el mes de Mayo del 45.

Hasta aquí habian llegado las investigaciones y parecia imposible pasar adelante... Se partió el embutido que habia hecho conservar Miss Penélope, en todas direcciones, á lo largo, á lo ancho, se hizo pedazos, se picó para ver si contenia algun otro vestigio... ¡nada!—Pero Miss Penélope en medio de su desgracia era afortunada.

Se habia observado en un principio que el boton conservaba todavía una hilacha de seda verde y no se habia dado gran importancia á este detalle; pero cuando se recordó que Daniel Wood desde que le habia hecho mal una ensalada de puerros aborrecia todo lo verde y no permitia que entrase en sus talleres ni una hebra de este color, á no exigirlo expresamente los parroquianos, lo cual no era probable; cuando se supo que el esposo de Miss Penélope, por una extravagancia enteramente contraria, preferia todo lo verde, lo que se atribuia á que estuvo prendado de unos ojos color de esmeralda, otros decian de una señorita llamada *Green* (Verde), ántes de dar su mano á la que podemos llamar ya su viuda, y cuando se averiguó que en aquella época, se habia hecho un pantalon escocés todo verde que no se habia puesto más que un dia, el dia precisamente

de su desaparicion, cayó el velo de los ojos de Miss Penélope y pudo comprender en toda su horrible desnudez su espantosa desgracia. Su desesperacion empero no tuvo limites al recordar que habia desaparecido con su esposo un pequeño *King Charles* y que ambos, el amo y ¡oh cielos! tambien el perrito habian servido para hacer salchichas.

Miss Penélope tenia que morir de dolor; pero primero era cumplir sus últimos deberes para con los restos mortales de su infortunado esposo y del *King Charles*. Algunos dias despues atravesaba las calles de Lóndres un féretro arrastrado por seis caballos enlutados y con penachos negros, conducidos por tres criados vestidos de negro tambien. En ese féretro iba... Ustedes lo han adivinado... ¡un picadillo!...

Pero ¿y los emparedados? Vamos á eso. Miss Penélope lloró, gimió, enflaqueció, se demacró y vino á punto de morir. Una fiebre lenta la consumia; se le presentó la tos; la enfermedad hacia estragos y todavia no se habian descubierto las pastillas de Belmet. Todo era en vano: la pasta de caracoles, la cola de burro, las tisanas, los tónicos... nada, absolutamente nada. Miss Penélope se moria... cuando una noche... Sí, una noche...

o Pero la catástrofe de que fué víctima nuestro *gentleman* hace pensar á nuestros viajeros por una asociacion de ideas algo original, en las que de vez en cuando suelen ocurrir en los caminos de hierro y es preciso tranquilizarlos. ¿Quién piensa ya en emparedados?

Hemos hecho hasta ahora el viaje, como ántes dijimos, sin la menor novedad. Esperemos en la Providencia que en lo sucesivo no experimentarán los viajeros ningun contratiempo. Sin embargo, no sólo en nuestro compartimiento, sino en todos los demás, van señoras y niños; van tambien otras personas de ánimo apocado que, leyendo todos los dias en los periódicos los accidentes de que son teatro las vías férreas, sueñan con choques y descarrilamientos, hundimientos de puentes, viaductos y subterráneos, incendios y trenes reducidos á pavesas ó lanzados en el espacio, y se figuran que el número y frecuencia de las catástrofes son proporcionales al espanto que produce su relato.

o Tranquilícense ustedes, amables y bellas viajeras, y ustedes estimados compañeros, solícitos é incansables custodios del yo y felices adoradores del antiguo régimen, sólo porque entónces se viajaba en galera, lo cual, bajo el punto de vista de la seguridad personal dicen

ustedes que era preferible, por más que tuviesen ustedes que atravesar en siete dias un trayecto de catorce leguas, estuviesen ustedes expuestos á encontrar una cuadrilla de ladrones detrás de cada peña, y fuesen los terribles y desastrosos vuelcos de aquellas groseras máquinas mucho más numerosos relativamente, que los descarrilamientos y choques en nuestras vías férreas. Tranquilícense ustedes, repito, y sírvanse fijar la atención en unos cuantos guarismos que á continuación vamos á consignar, lo cual si nada tiene que ver con sus derechos y obligaciones de ustedes como viajeros, importa y mucho para que calmen ustedes su inquietud y vuelvan la serenidad á su espíritu.

1867	140	1861	140
1862	185	1862	185
1868	178	1868	178
1867	141	1867	141
1868	136	1868	136
1869	114	1869	114
1869	1338	1869	1338

## DATOS ESTADÍSTICOS

Número de accidentes personales ocurridos en inclusive, y relacion de los muertos y heridos

AÑOS.	Accidentes personales.	Número de viajeros por todas las líneas.	Kilometros recorridos.	Viajeros muertos.
1861..	106	7.513.715	2.380.000	1
1862..	142	8.200.421	2.756.000	2
1863..	192	10.548.277	3.587.000	24
1864..	149	11.564.399	4.068.000	5
1865..	187	11.442.321	4.600.853	5
1866..	172	10.964.142	4.823.533	9
1867..	141	10.230.035	5.186.939	8
1868..	136	10.970.036	5.375.112	7
1869..	114	10.201.270	5.441.661	5
	1.339	91.634.616	.....	66

## SOBRE SINIESTROS.

nuestras vías férreas desde 1861 á 1869, ambos con el número de personas que circularon por ellos.

Relacion con su número.	Viajeros heridos.	Relacion con su número.	EMPLEADOS de la Empresa, del Gobierno y personas extrañas.	
			Muertos.	Heridos.
1 por 7.513.715	24	1 por 813.071	24	57
1 por 4.001.210	33	1 por 242.498	51	56
1 por 439.511	39	1 por 270.468	41	92
1 por 2.313.880	30	1 por 385.480	53	61
1 por 2.284.464	39	1 por 293.393	57	76
1 por 1.218.238	30	1 por 365.471	48	85
1 por 1.278.754	24	1 por 426.251	50	58
1 por 1.567.148	15	1 por 731.335	51	64
1 por 2.040.254	22	1 por 463.694	37	50
.....	256	.....	412	599

Para que sea tan corto el número de las desgracias personales comparado con el de los viajeros que transitan al cabo del año por los ferrocarriles, se necesita que las Empresas y el Gobierno hayan adoptado todo género de precauciones, como hemos dicho poco hace, y en efecto es así. Volvamos á tratar de ellas despues del paréntesis que hemos hecho para evitar en parte la monotonía de nuestro trabajo.

Ya hemos visto el exquisito cuidado que se pone en la combinacion de los cruzamientos ya sean regulares ya accidentales, y en la marcha de los trenes que llevan una misma direccion, con el fin de evitar los choques. Hemos dicho algo tambien de la detencion de los trenes en la vía y de sus retrasos, y que todo esto seria insuficiente si no estuviesen perfectamente organizados otros servicios con el fin de evitar los choques y descarrilamientos y en general toda suerte de accidentes.

#### TELÉGRAFO.

SU UTILIDAD.—Uno de estos servicios, el más esencial quizá, es el del telégrafo eléctrico. Por lo que hemos dicho hasta ahora y habremos de decir en adelante puede conocerse su importancia.

Sin ese poderoso auxiliar, el servicio de los ferrocarriles sería completamente imposible, sobre todo en los de una sola vía. Él es el vehículo del pensamiento que se trasmite con la misma ó mayor velocidad que la palabra, pero que no reconoce distancias. Por su medio se ponen en comunicacion inmediata, directa, instantánea, todas las estaciones de una línea; se dan las horas de entrada y salida de los trenes; arreglan los cruzamientos; se anuncian el estado de la vía; se mandan recíprocamente expedir ó detener los convoyes; se avisan los deterioros del camino, el levantamiento de los rails, el hundimiento de los terraplenes y de los puentes; se participan los siniestros; se transmiten los avisos pidiendo socorro; se ayudan y auxilian en todos los casos y circunstancias y se transmiten todas las órdenes. Un tren nunca marcha á ciegas con el auxilio del telégrafo, y á cada momento, en cada instante, se sabe cuál es el punto de la línea que recorre, y qué es lo que ha encontrado en él, los peligros que le asedian y cómo los ha de evitar. El tren es el órgano que anda; la locomotora el músculo que le mueve; el telégrafo la expresion de la voluntad que los rige. Veamos qué disposiciones existen sobre esta importante materia.

DISPOSICIONES SOBRE EL TELÉGRAFO.—La ley ge-



neral de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, dijo que «en todas las líneas se establecerá un telégrafo eléctrico con los hilos que se determinen en la concesion de cada una. La construccion y conservacion se hará por cuenta de las Empresas, y el servicio de la correspondencia oficial y privada correrá á cargo del Gobierno, cuyos empleados estarán á la vez obligados á desempeñar el especial de las líneas si las Empresas lo exigieren.» (Art. 37.)

Despues, en el pliego de condiciones generales y modelo de tarifa para la concesion de los ferro-carriles de servicio general publicado con el reglamento de 15 de Febrero de 1856, se añadió: «Establecerá la Empresa un telégrafo eléctrico exclusivamente para el servicio de la explotacion. Los postes de este telégrafo estarán dispuestos para recibir el número de hilos que el Gobierno necesite para su servicio y el del público, estando obligada la Empresa á facilitar el local conveniente en sus estaciones para dicho servicio. La custodia, conservacion y reparaciones de los hilos y de todo el material exterior á las estaciones que establezca el Gobierno, será de cuenta de la Empresa.» (Art. 19.)

Finalmente, en el reglamento para la ejecucion de la ley de policia de los ferro-carriles se mandó,

como hemos visto al hablar de las estaciones, que en las que el Ministro de Fomento designase hubiese un departamento para el telégrafo. (Artículo 29, R. P.)

El principal objeto que se trató de llenar al establecer este servicio en los ferro-carriles, como se colige de las disposiciones que quedan citadas y de dos Reales órdenes dictadas en 19 de Febrero de 1859 que citaremos en otro lugar, fué el de que se trasmitieran con toda velocidad los despachos necesarios para la mejor explotacion de la vía. El objeto secundario, la trasmision de los despachos del Gobierno y de los particulares. Sobre estos han recaído varias disposiciones de que oportunamente haremos mérito en lo sucesivo.

ALGUNOS PORMENORES SOBRE EL TELÉGRAFO.—Los hilos telegráficos independientes de los del Gobierno de que hacen uso las Compañías y tienen para su servicio, son el *hilo directo*, el *hilo ómnibus*, y el *hilo especial*.

Con el *hilo directo* están en comunicacion permanente (para que se pueda pedir socorro, participar los accidentes que ocurran y expedir otros despachos á gran distancia) los aparatos telegráficos de las estaciones principales con depósito de locomotoras ó máquinas de socorro. Estos puestos funcionan de dia y de noche y pueden

*atacar* y ser *atacados* (solicitar y ser solicitados) en cualquier momento.

Los aparatos de las estaciones de menor importancia, no provistas de depósito de máquinas, pero de las cuales puede necesitarse para formar un tren ó pedirles material en el caso de una afluencia extraordinaria de viajeros, están en *comunicacion directa* con el hilo directo; funcionan tambien de dia y de noche; pueden solicitar á los vecinos, pero no ser solicitados por ellos.

El *hilo omnibus* por medio del cual se ponen en comunicacion permanente los aparatos de las estaciones que se hallan á *distancias dadas* sirve para atender á las necesidades diarias de la explotacion. Estos puestos funcionan tambien de dia y de noche, y pueden solicitar y ser solicitados por los puestos vecinos.

En las estaciones en que no se hace servicio de noche, el jefe debe ántes de retirarse, tener cuidado de colocar el receptor y el conmutador de timbre en *comunicacion directa*, para que los despachos que se crucen durante la interrupcion del servicio puedan llegar á su destino.

Si hay necesidad de telegrafiar, el jefe de estacion que habrá despertado al sonido del timbre, se levanta inmediatamente y se pone á disposicion del agente que debe trasmitirle el despacho.

Los aparatos de los puestos llamados de *socorro* instalados en las estaciones intermedias, en la proximidad de los puntos peligrosos ó en aquellos en que deben ejecutarse las maniobras, están en *comunicacion directa* con el hilo ómnibus. Estos aparatos que sólo sirven, como lo indica su nombre, para pedir socorro en caso de apuro ó de accidente, pueden solicitar á los puestos vecinos sin reciprocidad.

Finalmente el *hilo especial* (instalado sólo en algunas líneas) tiene por objeto reunir muchas estaciones pequeñas de una zona determinada á otra de primer orden para que no se interrumpa el servicio de la línea general con la trasmision de despachos de poca importancia.

#### GUARDA-AGUJAS.

SU UTILIDAD Y DEPENDENCIA.—Otro de los servicios más importantes para precaver los accidentes, es el de los guarda-agujas ó agentes especiales que tienen las Compañías para el servicio de las agujas en los cambios de vía.

Estos empleados dependen en las estaciones de los jefes de ellas; y en todo lo que se refiere al engrasado, á la conservacion de las agujas, rastillaje de la arena y separacion de la nieve, á la

maniobra y á los cambios de vía fuera de las estaciones, de los sobrestantes y agentes del servicio de la vía. (Art. 1.º, R. G. A. N.)

ALGO SOBRE SUS DEBERES.—Los guarda-agujas no deben permitir ningun movimiento de tren ó de máquina ántes de haberse tomado las precauciones prescritas por los reglamentos ú órdenes especiales. (Art. 2.º, id.)

Cuando una señal funciona á distancia para proteger un movimiento, los guarda-agujas no deben autorizarle hasta asegurarse de que ninguna máquina, ningun tren ó ningun wagon están puestos en la vía entre la señal y las agujas. Ellos mismos deben estar siempre prontos á hacer una señal de parada, de dia con un banderín rojo, de noche con un fuego del mismo color. (Art. 3.º, id.)

Los reglamentos les prescriben todos los detalles de la maniobra, ya sean las palancas de contrapeso fijo, ya le tengan movable, para el caso en que el tren deba pararse sobre las agujas, ó para aquel en que deba cambiar retrocediendo; les instruyen sobre lo que deberán hacer cuando por una lamentable equivocacion ó á consecuencia de una señal mal comprendida, es conducido un tren por una vía distinta de la de su direccion, que es mandarle parar, hacerle retroceder de modo que las agujas queden completamente

libres, y hacerle allí rectificar; les marcan la velocidad que á la entrada y salida de los talleres y depósitos ó al verificar los movimientos en las estaciones, deben llevar los trenes, una vez tomadas las agujas por las puntas; les ordenan examinarlas despues de una maniobra para cerciorarse de que han vuelto á su posicion normal; les dictan reglas para tenerlas constantemente limpias y engrasados los ejes de sus palancas de cambio y los coginetes; y por último, *los hacen responsables de la falsa direccion que puedan tomar los trenes, castigándoles severamente.* (Art. 22, id.)

#### SEÑALES.

Es tan importante como los servicios de que hemos hablado el de las señales, que puede considerarse como una especie de telégrafo localizado y circunscrito, toda vez que tienen por objeto la trasmision, por medio de signos convenidos, de los avisos y órdenes indispensables para la acertada ejecucion de las maniobras y para la marcha segura de los trenes. Las señales son tambien una de las cosas que más llaman la atencion y más excitan la curiosidad del viajero, que desea saber qué es lo que se dice y por qué se dice, cuando le va en ello nada ménos que la vida;

y siendo como son los casos de accidente puramente excepcionales, su conocimiento tiende, más que á infundir la alarma y á dificultar la sangre fria y la serenidad tan indispensables en todo siniestro, á dar seguridad y confianza á los que ven un peligro y se inquietan cuando ven ú oyen algo que difiere de lo que es ordinario y habitual. Un banderín, un silbido pueden no expresar que la vía está libre y expedita, y sin embargo no ser tampoco una señal de alarma.

ALGO SOBRE SUS CLASES Y USOS.—Las señales que, con arreglo al reglamento para la ejecucion de la ley de policía de los ferro-carriles deben ser iguales en todas las líneas, se clasifican de este modo: *Señales de oído* y *señales de vista*, en las que el ENCARNADO ó ROJO denota *peligro*,... *alto*; el VERDE *precaucion*,... *disminucion de la velocidad*; y el BLANCO *seguridad*,... *la vía está expedita*. (Artículo 7.º, R. S. N.)

#### *Señales de oído.*

TROMPA.—Un sonido prolongado, indica *atencion*.

Dos sonidos sucesivos y prolongados en la direccion de la marcha del tren, *tren á la vista*.

Varios sonidos secos y vivamente repetidos, *alarma*. (Art. 3.º, R. S. N.—6, R. S. M.)

SILBATO.—Un sonido prolongado sirve de aviso é indica *atencion*.

Dos silbidos cortos y seguidos, *apretar los frenos*.

Un silbido breve, *aflojar los frenos*.

En los empalmes: un silbido de *atencion*, *direccion á la izquierda*.

Tres silbidos prolongados, *direccion á la derecha*. (Art. 5.º, R. S. N. — 13, R. S. M.)

PETARDOS.—Colocados en los rails, indican con su detonacion bajo la presion de las ruedas de la máquina, *hacer alto*. (Art. 6.º, R. S. N. — 9 y 10, R. S. M.)

### *Señales de vista.*

BANDERINES DE MANO.—Encarnado, desplegado y agitado, vuelto de cara al tren el empleado que le tiene, *alto*.

Enrollado, con el brazo extendido horizontalmente, *vía expedita*.

Verde, desplegado con el asta inclinada hácia los rails, *mal estado de la vía; disminucion de la velocidad local*.

Verde, con el asta levantada sobre la cabeza, *paso reciente de otro tren; disminu-*



*cion de velocidad sostenida.* (Art. 8.º, R. S. N.—12, R. O. V. N.) (1).

**BANDERINES FIJOS.**—Encarnado, colocado verticalmente al costado de la vía, *alto.*

Verde, del mismo modo, *disminucion de la velocidad momentánea.* (Art. 9, R. S. N.)

**FAROL DE MANO Ó EN POSTE.** (Señal de noche.)—

Con cristal blanco, *vía expedita; casilla de empleado; depósito; paso de nivel; puente giratorio; estacion; taller ú otro punto particular.*—Manda al maquinista hacer la señal de advertencia, *atencion.*

Con cristal rojo, *parada.*

Con cristal verde fijo, *disminucion de la velocidad local.*

Con cristales verde alternado con rojo, *disminucion de velocidad sostenida* (2).

**BRAZOS EN CASO DE NECESIDAD.**—Extendido uno horizontalmente en sentido de la marcha del tren y otro con la mano en la cadera, *vía expedita.*

(1) El reglamento de señales para las líneas de Madrid á Zaragoza y Alicante, sólo dice que el banderín plegado indica *vía libre*, y el desplegado *parada en el mas breve tiempo posible.* (Art. 5.º)

(2) Respecto de la señal con faroles de mano y fijos, sólo dice tambien que el farol con cristal claro indica *vía libre*, y con cristal rojo *parada lo mas pronto posible.* (Art. 5.º)

Inclinado uno hácia los rails y el otro con la mano en la cadera, *disminucion de velocidad local.*

Idem por encima de la cabeza, *disminucion de velocidad sostenida.*

Violentamente agitados, *alto.* (Art. 11, R. S. N.) (1).

Discos.—Paralelo á la vía, *vía expedita.*

Perpendicular á la vía y de cara al tren, *vía cerrada; alto.*

De noche, con luz blanca, *vía expedita.*

Id., con luz roja, *vía cerrada; alto.* (Art. 12, R. S. N.—2.º y 4.º, R. S. M.)

SEÑAL GENERAL DE PARADA.—De dia y de noche los brazos ó cualquiera objeto vivamente agitado, cualquiera que sea su naturaleza, indica hacer *alto.* (Art. 13, R. S. N.—3.º, R. S. M.)

### *Señales en los trenes.*

Ya hemos visto que los trenes regulares de viajeros no llevan señales de dia, y que de noche,

---

(1) En cuanto á la señal con los brazos, añade simplemente que á falta de banderín la parada se indica, sea alzando en el aire un objeto cualquiera, sea levantando los brazos verticalmente, dando frente al tren. (Art. 5.º)

segun el art. 60 del reglamento para la ejecucion de la ley de policia, deben llevar una luz roja delante y otra detrás azul ó verde. En las lineas del Norte se observa sin embargo, que llevan por delante dos fuegos blancos ó un fuego blanco y otro rojo colocados en la máquina, y por detrás tres fuegos rojos, dos de ellos colocados en los ángulos superiores del último coche, y el tercero á la altura de los enganches. Los dos fuegos laterales proyectan hácia delante una luz blanca que permite cerciorarse de que ningun coche se ha separado del tren. (Art. 14, R. S. N.)

En los ferro-carriles de M. á Z. y A., las seña-les para que el maquinista se asegure de si el tren va ó no completo, son: de dia la bandera plegada ó desplegada á la derecha del último carruaje, y de noche su farol con luz clara ó roja. (Art. 14, R. S. M.)

Los trenes de mercancías llevan además un fuego verde delante entre los dos fuegos blancos. (Art. 14, R. S. N.)

Los trenes que llevan de dia un banderín verde desplegado al costado derecho del último wagon en el sentido de la marcha, anuncia, como dijimos en otro lugar, la llegada más ó menos próxima de un tren *facultativo*. De noche esta señal se sustituye con un fuego verde en el ángulo de-

recho del último coche, en lugar del farol encarnado. (Art. 15, id.)

Los trenes *especiales* se anuncian del mismo modo, con la diferencia de que el banderín ó el fuego verde van al costado izquierdo. (Idem.)

Los trenes *suplementarios* se anuncian por medio de dos banderines verdes de día, y dos faroles del mismo color de noche colocados uno en el ángulo derecho y otro en el izquierdo del último coche.

Finalmente, las máquinas que marchan solas fuera de las estaciones, no llevan señal alguna de día, pero marchan con dos fuegos blancos delante y dos rojos detrás durante la noche. (Artículo 16, id.)

En los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante con un farol rojo por delante y otro por detrás. (Art. 7.º, R. S. M.)

Si las máquinas llevan el tender por delante, los fuegos blancos se colocan en éste y los rojos en aquella. (Art. 16. R. S. N.)

Si salen del depósito para volver poco despues, lo anuncian así con un banderín verde, desplegado en su parte trasera, de día; y de noche, por medio de dos fuegos verdes colocados, uno en la parte de delante, sustituyendo á uno de los fuegos blancos, y otro en la trasera, sustituyendo á

uno de los fuegos rojos. A su regreso vuelven á tomar las señales ordinarias. (Art. 16, idem.)

AUSENCIA DE TODA SEÑAL.—La ausencia de toda señal indica que la vía está expedita. (Art. 3, R. S. N.—1.º, R. S. M.) Pero de noche la falta de luz en un disco equivale á un fuego rojo. (Art. 34, R. S. N.)

#### USO DE LAS SEÑALES.

Hemos dicho respecto de las señales y de sus indicaciones aquello que más puede interesar al viajero; hagamos lo mismo al hablar de las distancias á que deben hacerse y de su uso.

DISTANCIA DE LAS SEÑALES.—Las señales de *disminucion de velocidad* se hacen á 400 metros lo ménos ántes de llegar al punto en que es necesaria, y las de *parada* á 800 metros. Deben colocarse tambien de manera que se distingan á una distancia de 500 metros, y cuando no puede llenarse esta condicion como en las curvas, ó en tiempo oscuro, la de *disminucion de la velocidad* se lleva 200 metros más léjos y 400 la de *parada*. Los postes telegráficos colocados á 50 metros uno de otro sirven para medir estas distancias. (Art 19, R. S. N.)

USO DE LA TROMPA.—La señal de *atencion* con

la trompa tiene lugar desde el momento en que se oye la señal que anuncia la llegada de un tren y ántes que esté á la vista. Tambien en todos los casos que reclaman *vigilancia*.

La señal de *tren á la vista* se usa cuando el tren se ha hecho visible ó cuando se le oye andar.

La de *alarma* sólo en circunstancias grandes como son reparaciones urgentes que haya que hacer en la vía, accidentes, actos de violencia etc.

Todo empleado á quien no detenga un servicio perentorio debe acudir en seguida al punto de donde sale la señal.

En los puntos de estacionamiento la llegada de un tren á la vista se anuncia por medio de la señal primera, esto es, con un toque prolongado y su salida con la segunda ó sea con dos toques sucesivos y prolongados. (Art. 20, R. S. N.)

Uso DEL SILBATO.—El maquinista da el silbido de *advertencia* ántes de poner en movimiento su máquina; en la aproximacion á los empalmes, cambios de vía que se presentan de punta, estaciones, curvas en desmonte, pasos á nivel y en suma en todas aquellas partes en que hay señales fijas y prescriben este silbido, cuando divisa una ó más personas en la via y al paso de los túnels.

En tiempo de niebla debe repetirse con frecuen-

cia la señal para anunciar la aproximidad del tren.

En la cercanía de los empalmes y sea cual fuere el estado de las señales de la vía, el maquinista que marcha hácia uno de ellos indicará siempre la dirección que va á tomar por medio del silbido de atención si se dirige á la izquierda y de tres silbidos prolongados si á la derecha. (Art. 21, id.)

USO DE LOS PETARDOS.—Se emplean los petardos cuando los agentes, ya sean de la vía ó del tren no pueden quedarse en la línea para hacer las señales de vista y cuando la niebla sea tan densa que no se vea á más de 100 metros. Entónces deben colocarse tres petardos, á 50 metros uno de otro, esto es, los que estén en el mismo rail, porque el art. 14 del reglamento de los conductores de tren dice que se pongan uno en el rail de la derecha y otro en el de la izquierda á la distancia de 25 á 30 metros uno de otro, de lo que se colige que cuando son tres, el tercero debe hallarse á 50 ó 60 metros del primero.—En tiempo normal ó sea en día claro los petardos son dos solamente.—También hacen uso de esta señal los trenes que quedan parados en la vía, como se vió en su lugar, y por último aquellos en que la velocidad es tan corta que hace temer el alcance de otro tren. (Artículo 22, R. S.—14, R. C. T. N.)

Uso DE LOS DISCOS.—Los discos se cierran en los casos siguientes: En las estaciones, por espacio de cinco minutos, despues de la salida ó del paso de un tren de viajeros; durante diez minutos á lo ménos despues de la salida ó del paso de un tren de mercancías, y en general durante el tiempo que fijan las órdenes de servicio para la sucesion de los diferentes trenes, fuera de estos límites.—Mientras duran las maniobras que se hacen en las estaciones ó sobre las agujas.—En las cercanías de los puentes giratorios ántes de abrirlos y hasta que hayan vuelto á quedar colocados en el sentido de los rails, calzados y corridos los cerros.

En vía única los discos indican constantemente la parada y sólo se abren cinco minutos ántes de la llegada de los trenes.

En los empalmes, la vía está constantemente cerrada en las tres direcciones, y sólo se abre cuando se oye el silbido que anuncia la llegada y direccion de un tren, si no hay obstáculo en la direccion que pide el silbato. Si se presentan varios trenes á la vista se retira sucesivamente para cada uno de ellos la señal de parada, cuidando de no dejar abierta á la vez más que una sola vía. (Artículo 23, R. S. N.)

HORAS EN QUE SE USAN LAS SEÑALES DE NOCHE.



—Se hace uso de las señales de noche desde que el sol se pone hasta que sale; en tiempo de niebla y en los túnels. (Art. 40, R. S. N.—8 y 11, R. S. M.)

RESPONSABILIDAD DE LOS EMPLEADOS DE LOS FERRO-CARRILES EN LO CONCERNIENTE Á LAS SEÑALES.— Los maquinistas son responsables de la colocacion de las señales sobre las máquinas y tender; los jefes de tren de las de los coches; los agentes de la vía de las que deben hacerse en ella, y los jefes de estacion de las que están prescritas para las estaciones. (Art. 32, R. S. N.)

#### POLICÍA Y VIGILANCIA DE LA VÍA.

La *policía y vigilancia* de la vía están confiadas especialmente: de dia, á los capataces de los obreros encargados de la conservacion de la misma, para lo cual dan las órdenes oportunas á los peones de su *brigada* ó *cuadrilla*, á los guardas especiales y á los guarda-barreras; y de noche á los guardas de noche, á los guardas especiales y á los guardas de los pasos á nivel designados por orden especial. (Art. 1.º, R. V. V. M.—1.º, R. O. V. N.)

ALGO SOBRE LAS OBLIGACIONES COMUNES Á LOS CAPATACES, OBREROS, GUARDA-VÍAS Y GUARDA-BARRERAS.— Estos agentes tienen por objeto vigilar con el

mayor cuidado por la seguridad de la circulación de los trenes, impidiendo, separando, ó señalando todo lo que pueda ser un obstáculo en la parte de vía de que están encargados, y atender además á la conservacion de los caminos de hierro y de sus dependencias, siendo responsables de cuanto ocurra en la parte de la línea confiada á su servicio, en caso de faltar á su reglamento. (Art. 2.º, R. V. V. M.)

Los capataces de las brigadas de obreros y los guardas de la vía y de las barreras reciben pues, los útiles correspondientes para hacer las señales, como son la trompa de aviso, los petardos, los banderines verde y encarnado y los faroles de tres fuegos. (Art. 9.º, R. O. V. N.—21, R. V. V. M.) Conocen á fondo el reglamento de señales; se colocan al paso de los trenes en la banqueta del camino que se halla á la derecha del tren que llega, para hacer la que convenga, segun los casos (artículo 4.º, R. V. V. M.—12, R. O. V. N.); recorren los túnels ántes del paso de los trenes de viajeros (art. 5.º, R. V. V. M.); repiten á los maquinistas las señales que vean hacer á los conductores de tren (art. 6.º, id.); se ponen á las órdenes del jefe de todo convoy que se estacione en la vía (artículo 7.º, id.); hacen las señales á 800 metros á uno y otro lado de éste (art. 10, id.); las hacen tambien

á uno y otro lado de cualquier rotura, deterioro, asiento ú otro desperfecto de los carriles ó de la vía, ó de cualquier obstáculo que sobrevenga y pueda comprometer la seguridad de los trenes (artículo 11, id.); impiden que se introduzcan animales en el camino (art. 16, id.), y que se arroje ó deposite cualquier objeto en el mismo, aunque sólo sea momentáneamente (art. 17, id.); separan de los rails las hojas y otros objetos adheridos á ellos (idem); limpian los carriles, la vía y las banquetas, de la nieve que cae sobre ellos; se aseguran en los temporales de que el balastaje no ha sido arrastrado por las aguas, ni la vía ofrece peligro (art. 18, id.); vigilan los postes é hilos telegráficos, dando parte de los deterioros y roturas; impiden el contacto de los hilos rotos con los demás (art. 26, id.); cuidan de la maniobra de los discos y señales (art. 27, id.), y finalmente, en caso de accidente, acuden al punto del peligro al primer aviso, cooperando oportunamente á la reparación del daño, si estuviesen exentos de otro servicio. (Art. 19, id.)

Para la vigilancia de la vía, hemos visto que hay *guardas especiales*: forman un cuerpo con los guarda-barreras, tienen su reglamento, y dependen de sus cabos de noche, y de los capataces de obreros de dia. Sus obligaciones quedan ya resumidas, y

se hallan especificadas además en el reglamento citado.

GUARDAS DE LA VÍA, ALGO SOBRE SUS DEBERES ESPECIALES.—Los *guarda-vías* tienen sus casillas ó garritas contiguas al camino, y los de noche deben permanecer en la línea desde que se pone el sol hasta que sale, recorriendo todo su canton para vigilarle. Aprietan las cuñas y tornillos que encuentran flojos; quitan los obstáculos que impiden la circulación; limpian las ranuras de los pasos á nivel, y cierran las barreras de éstos que se encuentran abiertas ((art. 1.º, cap. 3.º, I. G. V. M.); visitan con frecuencia los tableros de los puentes de madera para evitar los accidentes que el coke encendido pudiera causar en ellos, y cuidan del exacto cumplimiento del Reglamento de policía de los ferro-carriles, denunciando á los contraventores. (Art. 5.º, idem.)

GUARDA-BARRERAS, DOS PALABRAS SOBRE SU SERVICIO.—El servicio de los *guarda-barreras* se encomienda á veces á las mujeres de los guarda-vías ó de los obreros que viven en ellas. Consiste en cerrar las barreras ántes del paso de los trenes durante el dia, y en tenerlas cerradas durante la noche, abriéndolas únicamente cuando se presenta algun carro ó caballería y á petición de sus conductores. Cuidan además de la conserva-

cion y limpieza de los contra-carriles, palenques y demás que constituyen el paso, avisando de los deterioros que sufren estas distintas partes del camino, y que hagan necesaria alguna reparacion. (Art. 4.º, cap. 5.º, I. G. B. M.)

CONSERVACION PERMANENTE: OBREROS DE LA VÍA, SUS DEBERES PRINCIPALES.—Además de los cuidados necesarios para la vigilancia y policía de los ferrocarriles, el cuerpo de obreros de la vía tiene á su cargo la *conservacion permanente* de la misma. (Art. 1.º, I. O. V. M.—Art. 1.º, R. O. V. N.) Así, pues, tiene el deber de limpiarla, rectificarla y asegurarla; reemplaza los carriles, coginetes, cabillos, planchas, tornillos y demás partes constitutivas de la vía que están deterioradas ó fuera de uso; abre y limpia los fosos y cunetas; limpia tambien las obras de fábrica, y atiende á la conservacion de los túnels y plantaciones. (Idem.)

#### OTRAS PRECAUCIONES PARA EVITAR LOS ACCIDENTES.

Además de las precauciones enumeradas para evitar los choques y descarrilamientos y en general toda clase de accidentes, se adoptan otras que no debemos pasar en silencio.

Así es que el maquinista debe disminuir la velocidad de la marcha, tanto en los grandes des-

montes que forman curvatura, como en todos los incidentes de la línea que no permitan descubrir una larga extensión de camino. (Art. 77, R. P.)

Hemos visto también, que al acercarse á las estaciones, pasos á nivel, curvas, cortaduras y subterráneos y á los empalmes y cambios de vía, deben hacer sonar el silbato agudo de vapor con la señal de advertencia ó *atencion*, á fin de anunciarlos la proximidad del convoy, y que lo mismo tienen que hacer siempre que sospechen que la vía no está completamente expedita (art. 79, id.), y con frecuencia en tiempo de niebla. (Art. 21, R. S. N.)

ENTORPECIMIENTOS EN LA VÍA.—Pero aparte del peligro de no ver al tren y de ser arrollado por él si de improviso se echa encima en aquellos puntos, hay otros que nacen de los entorpecimientos que el mismo puede experimentar en su marcha por varias causas; como, por ejemplo, por falta de agua ó de vapor; por tener poca fuerza la máquina para determinadas pendientes ó por razón de la afluencia de viajeros; por haberse descompuesto algunas de las piezas de aquella, etc., y por lo mismo, es posible que haya que desenganchar la locomotora para surtirse de agua ó aumentar el vapor recorriendo la vía, ó bien que haya que remolcar el tren descomponiéndole. (Art. 62, R. C. V. N.) El maquinista debe proceder entónces, pré-

via autorizacion del jefe del tren, y poniéndose de acuerdo con él sobre el itinerario que debe seguir, y éste quedar con la parte del convoy estacionada hasta que aquel vuelva á recogerla, apretando los frenos, poniendo en ellos clavijas (art. R. C. T. N.) y colocando en el ínterin las señales de que se ha hablado en su lugar oportuno. (Artículos 62 y 63, R. C. V. N.)

SOCORRO. — Es posible tambien que en vez de descomponer el tren haya que pedir socorro, (artículo 64, R. C. V. N. — 16, R. C. V. M.), lo que hace el jefe del mismo, por medio de una peticion al depósito más cercano, adelante ó hácia atrás, nunca en las dos direcciones (id.) é indicando primero, la posicion del tren comprometido, por los dos postes kilométricos entre los cuales se encuentra, y segundo, la naturaleza del accidente.

MODOS DE PEDIRLE Y OBTENERLE. — El modo de pedir y obtener este socorro y de evitar los inconvenientes que pueden sobrevenir de recibirle por la espalda, en el caso de existir cascajas con trenes de servicio entre el depósito y el convoy estacionado, es materia de los artículos 64, 65, 66 y 67 del Reglamento de circulacion por la vía única que rige en los ferro-carriles del Norte, y de los artículos 16 á 21 del mismo regla-

mento en los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante. En todo caso la máquina de socorro sólo marcha de estacion en estacion por medio de las comunicaciones telegráficas oportunas, para asegurarse de que la vía está expedita hasta el lugar del accidente. (Art. 68, R. C. V. N.)

LLEGADA DE LOS TRENES, MANIOBRAS.—Si ántes de llegar la máquina de socorro pedida, llega un tren cerca del otro tren detenido, se parará ante las señales de alto, á 80 metros del tren, y se cubrirá él á su vez por la espalda. (Art. 73, R. C. V. N.—21, R. C. V. M.)

Encontrándose este nuevo tren entre la máquina de socorro y el tren detenido, su jefe debe hacer desenganchar su máquina para que empuje al último hasta la estacion más próxima, y en seguida esperará la máquina de socorro, que empujará su propio tren en la misma direccion, ó aguardará la vuelta de su máquina para que le conduzca, cubriendo en el ínterin su tren por ambos lados, y dejando atrás un agente en la vía con encargo de detener la máquina de socorro y prevenir al maquinista. (Art. 73, R. C. V. N.—20, R. C. V. M.)

MÁQUINA DE EMPUJE.—Toda máquina que empuje un tren, debe marchar á una velocidad que no exceda de 25 kilometros por hora y colocarse



á la cabeza, en la primera vía de apartadero que encuentre. (Art. 74, R. C. V.—8, R. G. E. N.)

ROMPIMIENTO DE ENGANCHES, MANIOBRA.—Pueden ocurrir en un viaje tambien, no sólo meros entorpecimientos, sino accidentes más graves, como por ejemplo, el que se desenganchen parte de los wagones. Si el maquinista lo nota ántes de llegar á una estacion, debe retroceder, acercándose á los wagones desenganchados con la mayor precaucion posible y recogerlos. Si sólo se aperciese de ello á la llegada á la primera estacion, toma las órdenes del jefe de la misma. (Artículo 76, R. C. V. N.—25, R. C. V. M.)

En cuanto el conductor que monta la parte del tren desprendida se apercibe del accidente, aprieta los frenos y hace la señal de alto á la parte del tren que marcha, para hacerla retroceder. En el momento en que paran sus wagones cubre el tren por la espalda por medio de señales. Si las de *alto* hechas á la parte del tren que marcha han sido vistas, se adelanta á pié hácia ella con un banderín y espera al maquinista. Si no han sido vistas, hace cubrir los wagones por la parte de adelante y prevenir á las estaciones más cercanas por ambos extremos, por medio de avisos que llevan los guardas de la vía. (Art. 78, R. C. V. N.)

LLEGADA DE TRENES POR LA ESPALDA, MEDIDAS DE PRECAUCION.—Cuando despues de haber dado aviso del accidente, el conductor recibe por la espalda un nuevo tren, éste no debe en ningun caso empujarle sin una órden escrita del jefe de la estacion correspondiente, que no podrá darla hasta despues de haberse puesto de acuerdo con el jefe de la estacion de delante, y de haberse cerciorado de que éste no expedirá ningun tren ni máquina al socorro de la parte de tren dejado en la vía, (Art. 79, id.)

LLEGADA DE LOS TRENES CORTADOS Á LAS ESTACIONES.—Todo jefe de estacion que, sin prévio aviso, viere llegar un tren cortado, deberá pararlo y concertarse con el jefe de la estacion precedente para traer los wagones abandonados en la vía, dando al maquinista las órdenes oportunas; podrá tambien prevenirle que haga empujar los wagones por un tren que haya llegado ó espere en su estacion, ó por una máquina de socorro. (Art. 81, id.)

PASO DE TRENES INCOMPLETOS POR LAS ESTACIONES.— Si por una causa cualquiera un tren incompleto pasa por una estacion sin parar en ella, el jefe avisa por telégrafo al jefe de la siguiente, el cual le detendrá, decidiendo de qué modo deberán conducirse los wagones que quedaron en la vía. (Art. 82, id.)

REGLAS Á LOS CONDUCTORES DE LOS OTROS TRENES PARA EVITAR LOS CHOQUES. — No basta, empero, dictar reglas sobre el modo de obrar de los conductores cuyos trenes, en todo ó en parte, queden estacionados en la vía; sino que es preciso que los de otros trenes que marchen por ella tengan tambien principios y reglas á que obedecer para evitar por su parte el choque. Está, pues, mandado que éstos, al ver las señales de *alto*, ó al oír la detonacion de un petardo, aprieten inmediatamente los frenos sin aguardar la señal del maquinista, y llamen la atencion del mismo agitando su banderín ó farol encarnado, para que esta señal pueda serle trasmitada, ya por otro conductor, ya por cualquiera empleado de la vía (art. 8.º, R. C. T. N.); y que, en general, en caso de accidente manden hacer la señal de parada hácia delante como por la espalda, previniendo lo más pronto posible á los jefes de las estaciones más cercanas. (Art. id.)

Para amortiguar ademas, en lo posible, los efectos del choque, se ha dispuesto, como vimos en su lugar, la colocacion de wagoes vacíos entre el tender y el primer coche de mercancías, si el tren es mixto ó de viajeros.

## ACCIDENTES.—SINIESTROS.

DESCARRILAMIENTOS.—Los descarrilamientos son á veces la consecuencia de un choque, pero otras nacen de causas especiales y ocurren sin que venga aquel accidente á aumentar su gravedad. Son las principales, entre esas causas, la negligencia de los agentes de la vía; la ruptura de los rails; la destruccion ó descomposicion del camino; el rompimiento de los ejes; el desarreglo de las piezas de la máquina ó del material móvil, etc., etc. Las falsas maniobras y la ruptura de las agujas están en razon de un 33 por 100 accidentes de esta clase. Tambien pueden provenir los descarrilamientos de otras causas extraordinarias, como son la interposicion de reses, carros, ú otros objetos, en la vía, por descuido ó intencionalmente.

En caso de descarrilamiento, el conductor del tren debe dejar al maquinista la direccion de las maniobras necesarias para poner sobre los rails la parte descarrilada. (Art. 21, R. C. T. N.)

INCENDIOS.—Finalmente, sobre regir disposiciones especiales acerca del engrasamiento de las ruedas para evitar los incendios, y en cuanto á los trasportes de pólvora ó demás sustancias que

puedan producirlos, ó determinar una explosion, los cuales nunca pueden hacerse en los trenes de viajeros; y sobre la prohibicion de penetrar en los mismos con sustancias inflamables ó explosibles, es obligacion de los conductores de tren revisar las cajas de grasa que se hayan caldeado (art. 22, R. C. T. N.), y de éstos y de los jefes de estacion, vigilar de una manera especial el cargamento y la entoldadura de los wagoes que lleven mercancías susceptibles de inflamarse. (Artículo 22, idem.—15, R. G. E. N.) Además, en las estaciones designadas al efecto hay siempre dos cubos llenos de agua para el caso en que se calienten los ejes de los coches; y la salida de éstos hasta puede diferirse si se teme algun peligro de incendio. (Art. 30, R. G. E. N.)

REGLAS PARA LOS CONDUCTORES.—Pero todos estos son, por desgracia, medios de detalle. El principal, el más eficaz, consiste en la exactitud y en la regularidad minuciosa con que debe hacerse el servicio, y en la sangre fria y en la serenidad del maquinista y de los conductores del tren en el momento del peligro. La ley les manda para ello que estén en comunicacion, en cuanto sea posible, durante la marcha, para poder dar, en caso de accidente, la señal de alarma (art. 59, R. P.); y el reglamento especial de conductores

de tren les encarga que estén al alcance de su freno, atentos y prontos á obedecer las señales que puedan serles hechas, ya sea sobre la vía, ya por el silbato de la máquina; que en el caso de oír la explosion de un petardo aprieten inmediatamente los frenos sin aguardar la señal del maquinista, y que si observan un hecho de tal naturaleza que haga necesaria la parada del tren, aprieten igualmente los frenos para llamar la atención del maquinista y agiten su banderín ó su farol rojo, para que esta señal pueda serle transmitida, ya por otro conductor, ya por cualquiera empleado de las estaciones ó de la vía. (Art. 8.º, R. C. T.—18, R. S. N.)

DEBERES DE LOS JEFES DE ESTACION EN LOS SINIESTROS Y DE LOS EMPLEADOS DE LAS ESTACIONES.—Si por desgracia no fuese posible conjurar el peligro y sobreviniese un siniestro que, como hemos dicho, son por fortuna poco frecuentes, los reglamentos imponen á los jefes de estacion el deber de participarlo á los empleados del Gobierno y de la Compañía inmediatamente que tengan de él conocimiento, si hubo heridos, muertos, ó produjo interrupcion en la vía. Los comisarios, celadores y vigilantes de las inspecciones deben constituirse tambien, sin demora, en el sitio de la ocurrencia, dentro de sus respectivas demarcaciones

(art. 29, R. I. y V.—7.º y 8.º, I. E. I.), y dar prontamente conocimiento de los accidentes que ocurran en las líneas á sus jefes inmediatos, á la autoridad judicial ó administracion más próxima y á los jefes de las inspecciones mercantil y facultativa, sirviéndose para esto del telégrafo del camino. (Art. 10, R. I. y V.)

MÁQUINAS DE AUXILIO, ÚTILES DE SOCORRO. — Hemos dicho tambien en otro lugar, y repetimos ahora, que en los puntos de la línea que, oyendo á las Empresas, designa el Ministro de Fomento, hay máquinas de auxilio ó de reserva, siempre encendidas y dispuestas á prestar servicio, tanto de dia como de noche, y wagones de socorro con los útiles y efectos necesarios; que tambien los lleva cada uno de los convoyes puestos en marcha para el pronto auxilio de los viajeros y de los trenes en un caso dado, y que un reglamento especial y formado por el Gobierno con audiencia de las Empresas, determina el servicio de las locomotoras especialmente destinadas á socorrer sin dilacion los trenes atrasados ó comprometidos por cualquiera causa. (Artículos 63, 64 y 65, R. P.) Los auxiliares de las inspecciones tienen el deber de cuidar de que se hallen dispuestas en los sitios designados al efecto las locomotoras de reserva, los carruajes de auxilio, las medicinas y los

demás medios de socorro para los accidentes que puedan ocurrir. (Art. 27, R. I. y V.)

MEDIDAS PARA CALMAR LA ALARMA.—Como complemento de esta materia, que tanto interesa conocer al viajero y al público en general, diremos que para calmar la alarma que la noticia de un siniestro en los ferro-carriles produce al público en general, y particularmente en las familias que tienen alguno de sus individuos ó de sus deudos viajando, y para evitar que la falta de noticias oficiales fidedignas acerca de la extension del accidente y de las víctimas ofrezca pábulo á las exajeraciones, se dispuso en Real orden circular de 23 de Setiembre de 1863: 1.º Que las Empresas de ferro-carriles ordenen á los dependientes y empleados que apenas ocurra un choque, descarrilamiento ó accidente de cualquier especie en los trenes, que haya producido desgracias personales, lo participen por telégrafo á los jefes de todas las estaciones de primero y segundo orden de la línea, expresando el número de muertos y heridos, con designacion de los nombres y apellidos de los primeros, si hubiesen podido averiguarse, y en todo caso de los últimos. 2.º Que los jefes de las estaciones de primero y segundo orden, tan luego como reciban estos despachos, fijen copia literal de ellos en el sitio destinado á los anuncios.



3.º Que los empleados de las inspecciones, así facultativa como administrativa, cuiden bajo su responsabilidad de que los de las Empresas cumplan las anteriores prescripciones, y participen inmediatamente á la Direccion general de Obras públicas, al gobernador de la provincia en que ocurrió el siniestro, y al que ejerza cerca de la Compañía las facultades á que se refiere el artículo 173 del Reglamento de 8 de Julio de 1859 (1), las contravenciones ó morosidad de los jefes de estacion en este asunto y designen respecto al accidente y las personas que en él hayan padecido, los extremos indicados en el número primero. 4.º Que en los casos de ocurrir el choque, descarrilamiento ó accidente de un tren de viajeros sin que sucedan desgracias personales, lo participen igualmente á las estaciones de primero y segundo órden, y éstas lo avisen al público. 5.º Que los empleados de las inspecciones administrativas dediquen especial esmero á averiguar cuantos detalles puedan respecto á las personas que hayan padecido en los siniestros, y procuren satisfacer, en cuanto alcancen, las preguntas que les dirijan

---

(1) El artículo 173 del Reglamento de 8 de Julio de 1859 dice así: «Podrá conferirse en todo ó en parte á uno solo de los gobernadores de las provincias atravesadas por un mismo ferro-carril las atribuciones que á cada uno confiera este Reglamento, segun lo exijan las circunstancias locales y el mejor servicio público á juicio y voluntad del Gobierno.

sus familias ú otros interesados, teniendo presente que en tales circunstancias es aún más imperioso el deber de mostrarse con ellos atentos y condescendientes.

ANUNCIO DE LAS CAUSAS DEL RETRASO DE LOS TRENES.—Y aún se hizo más para calmar las alarmas infundadas que pudiera producir el retraso algo considerable de los trenes, y fué expedirse en 6 de Octubre del mismo año de 1863, por la Direccion de Obras públicas, una circular en que se dijo á las Empresas: que el art. 65 de la Instruccion de 10 de Abril de 1862, encargaba á los comisarios y celadores de la inspeccion administrativa y mercantil de las estaciones, que cuidasen de que cuando algun tren de viajeros sufriera un retraso que por su consideracion fuera capaz de alarmar la poblacion donde se le aguardaba, pusieran los empleados de la Empresa un anuncio al público, expresando la causa del retraso, para calmar de este modo su ansiedad; pero que no obstante la conveniencia de esta práctica, bien terminantemente expresa en el artículo transcrito, habia sabido la Direccion con extrañeza, que ni los empleados de las Empresas, ni los de las inspecciones la daban cumplimiento en la parte que respectivamente les estaba encomendada, por lo que habia determinado recordar á las Empresas de ferro-

carriles, que estaba en sus intereses y en su crédito, además de ser un deber impuesto por la autoridad, dar al público tan poco costosa muestra de deferencia y explicacion de la falta de puntualidad en el servicio establecido, y mandar á los dependientes de las inspecciones que cuidasen celosamente de que en ningun caso se omitiera fijar dicho anuncio, en la inteligencia de que no se les toleraria en este particular la menor condescendencia.

---

VISTAS Y PAISAJE.—Pero, ¿dónde estamos á todo esto? Entretenidos con la conversacion, y preocupados con nuestro deseo de instruir al viajero acerca de los deberes de las Empresas que más se relacionan con su seguridad personal y con su tranquilidad, hemos recorrido una gran parte del camino sin fijar la atencion en los países que se han ido presentando á su vista. Ha atravesado dilatadas llanuras cubiertas de doradas mieses que se brindaban ya á la hoz del segador; olivares y ricos viñedos, aquellos en flor y éstos con sus sarmientos agobiados bajo el peso de sus verdes racimos; ha pasado frescas praderas en que brotan las amapolas y el boton de oro funesto á los ganados; dehesas de abundantísimos pastos donde entre el fragante heno y la mortal cicuta crecen

los lirios y las peonías, los espinos y madre selvas. Allí habria podido oír, siendo la hora de la siesta, el canto de la codorniz agachada entre el trébol, y los mugidos de la vacada, y habria visto al toro apoyando el testuz en el añoso tronco, y al novillo de dos años correr con la cola erguida, huyendo hostigado por el dolor del punzante aguijón del tábano. Ha atravesado también montañas de granito y de pórfido, entre cuyas grietas anida el águila, lugares frecuentados por los lobos y las alimañas, jarales y lomas donde crecen el tomillo y el piorno; bosques y selvas de robles de lobadas hojas y de encinas seculares; cordilleras de rocas calcáreas con la frente erguida, ceñida de un turbante de nubes, abruptas, movidas, dislocadas, puestas en pié y con sus lechos oblicuos, ondeados, verticales, y como sirviendo de escala á los titanes para atreverse al cielo; las ha visto derumbadas, caídas, agujereadas, cortadas, suspendidas sobre el abismo y con sus moles inmensas en equilibrio inestable, amenazando cegar los valles, y envolverle á él, á la vía, á los wágones y á sus máquinas para que no quedase memoria de su paso y de su osadía. Y ha penetrado despues en el seno de esas montañas, y se han hecho allí las tinieblas en mitad del dia, y ha sentido en vida el frío glacial del sepulcro, y ha visto sudar en

los subterráneos el agua con que refrescan sus fáuces los gnomos y los genios del abismo; y despues ha salido otra vez á la luz, y ha visto un cielo azul y en todo su esplendor el radiante astro del dia; y ha cruzado, dejando ya las cordilleras á su espalda, fertilísimas vegas regadas por man-sas corrientes, que repartidas en multitud de brazos, canales y acequias, se perdian en los bosques de naranjos y limoneros. Allí crecen, el granado de purpúreas flores, la higuera de los tiempos bí-blicos que destila miel, el albaricoque y la pavía de azucarado y succulento fruto; allí se ven los ra-cimos de nísperos entre el follaje, y entre pitas y cañamares, cimbrearse el árbol del desierto abandonando al capricho de los vientos su penacho de palma de ténues y flexibles hojas. Y ha cruzado rios; y ha visto á lo léjos sesteando á la sombra de los chopos las cabras monteses, y ha atravesado torrentes, y lagos, y puentes, y viaductos, y ha salvado los puertos y flanqueado los precipicios, y ha tocado en caseríos, aldeas, lugares y ciudades populosas.

#### LLEGADA Á UNA ESTACION, CAMBIO DE VÍA.

Pero basta: acaba de sonar el pito con la señal de atencion. Llega el tren á una estacion de segundo orden; tenemos un cambio de vía y veinteminutos

para comer. Parte de los viajeros toman los bultos que llevan á la mano, y se dirigen, mientras los mozos de la estacion trasladan sus equipajes, al tren en que deben continuar su marcha; los otros que han de seguir su viaje en el mismo en que han llegado, se dirigen á la fonda, si es que ántes no buscan otro departamento más necesario, y que dividido en dos secciones, una para las señoras y otra para los caballeros, suele hallarse en uno de los extremos de la estacion. Conviene no descuidarse, porque el tiempo es escaso y la locomotora no aguarda.

DISPOSICIONES SOBRE EL ENLACE DE LAS LÍNEAS.— La Direccion general de Obras públicas, deseando evitar los inconvenientes que, así al público como á las mismas Empresas, se siguen de obrar cada una de estas aisladamente al proponer los cuadros de la marcha de trenes, cuando por enlazarse sus líneas con las de otras Compañías está en los intereses de unas y otras no ménos que en el de los viajeros, proceder de acuerdo ó al ménos con conocimiento de la propuesta relativa, para poder combinar con oportunidad las horas de sus expediciones, acordó que ántes de someter á aprobacion tales cuadros en que se establezca alguna alteracion en las horas del servicio planteado, las Empresas los den á conocer á los conce-

sionarios de las líneas que empalman con las suyas ó arrancan de la localidad en que éstas terminan, manifestando á la Direccion general haberlo verificado así. (O. de la D. de 17 de Julio de 1863.)

DISPOSICIONES SOBRE EL RETRASO DE LOS TRENES DE ENLACE.—Dictada esta disposicion, era preciso tratar de que los perjuicios que sufren los viajeros en el caso de que los trenes no lleguen á enlazar con los de las otras líneas con que están en combinacion, fueren inmediatamente subsanados; y á este fin, habiendo oido á la Direccion general de Obras públicas y al letrado consultor del Ministerio de Fomento, se ordenó por el mismo que cuando un tren no llegue á tiempo de enlazar con otro, se disponga la salida más inmediata posible de uno especial que conduzca los viajeros y equipajes á su destino, á expensas de la Empresa de la línea en que se originó el retraso, para cuyo servicio pueden las Compañías ponerse de acuerdo celebrando contratos especiales, ó del modo que crean más oportuno (R. O. de 3 de Octubre de 1865). A esto se añadió, cerca de cuatro años despues, que en vista de los graves perjuicios que se irrogan al público con los frecuentes é injustificados retrasos que experimentan los trenes, á pesar de las repetidas disposiciones adoptadas con el fin de corregir el abuso; teniendo en cuenta los infor-

mes emitidos por la Junta de caminos, canales y puertos en 28 de Mayo de 1865 y por el Consejo de Estado en 29 de Junio de 1866, de los cuales se deduce que la R. O. de 3 de Octubre de 1865 es perfectamente legal, y que los trenes especiales que á consecuencia de la misma deben formarse, no ofrecen dificultad para la explotacion, y pueden ponerse en condiciones muy ventajosas; y atendiendo á las diferentes reclamaciones dirigidas al Ministerio de Fomento por la Direccion general de comunicaciones; el Poder ejecutivo, en el ejercicio de sus funciones, habia resuelto restablecer la precitada Real órden, por la cual se mandaba que cuando un tren no llegue á tiempo de enlazar con otro, se disponga la salida más inmediata posible de otro especial que conduzca los viajeros y equipajes á su destino, á expensas de la Empresa de la línea en que se verificó el retraso. (R. O. de 20 de Mayo de 1869.)

Tenemos, pues, divididos á nuestros viajeros. Los que deben cambiar de vía ya saben á qué atenerse si el tren llegó retrasado; los que han de continuar en él se quedan en el coche ó pasan á la fonda para almorzar ó comer, segun la hora.

LAS ANTIGUAS POSADAS Y LOS RESTAURANTS.—  
Con los caminos de hierro han ganado los via-



jes en comodidad y rapidez lo que han perdido de su interés, de su atractivo y de su antigua poesía. Aquellos paradores con la bigornia á la puerta y con sus troncos serrados haciendo el oficio de bancos á uno y otro lado de la entrada; aquel zaguan espacioso, mal empedrado de morrillo, donde no faltaban jamás un banco sin respaldo, alguna silla baja con el asiento de esparto y sobre ella un gato, costales y jergas y colleras y albardones esparcidos por do quiera ó arrimados á la pared; aquellas cocinas con su hogar casi rasante con el suelo, sus enormes sartenes y y trébedes, sus gigantescos morrillos, su gran caldero suspendido de una cadena, sus poyos donde se sentaban mozos y arrieros entre los que no faltaba nunca un tocador de guitarra que rasgueando el acompañamiento y con voz destemplada cantase:

Cuando voy á tu casa,

Querida mia,

Se me hace cuesta abajo

La cuesta arriba.

Mas cuando salgo

Se me hace cuesta arriba

La cuesta abajo.

Ó esta otra

Adios prenda de mi vida ,  
De tí me alejo llorando ,  
La despedida es ahora ,  
La vuelta sabe Dios cuando .

lo que valia al cantor que le alargase el porron una moza guapota y frescachona; aquel comedor dando frente á la cocina, triste y oscuro, con sus bovedillas, y con sus rejas á la calle adornadas con cortinas de percal blanco, y en él aquellas rinconeras con su par de jícaras y de copas antiguas talladas á punta de diamante, sus flores de mano ordinarias, empolvadas y sucias, sus bole-ros y sus contrabandistas de barro, sus mamar- rachos y sus historias de Hernan Cortés y de Pi- zarro en litografías francesas llenas de colorines, colgadas de la pared, y en medio de la sala aquella mesa para recibir á cuarenta ó cincuenta viajeros, con su mantel no muy limpio de gusanillo, sus cubiertos de peltre, su loza ordinaria, sus vasos y botellas de vidrio, sus saleros y sus vinagreras gemelas en forma de dos cebollas con los tallos empinados y cruzándose; aquel conjunto en fin, aquel color local, aquel sabor de originalidad, aquellos tipos serian todo lo que se quiera, pero eran otros tantos motivos de distraccion y de es-

tudio para el viajero que abandonaba las grandes ciudades, y el orden, las comodidas y la regularidad monótona de su casa.

A la aproximidad de una diligencia ponianse en pié indolentemente las bellezas del parador que habian de servir la comida á los viajeros. Llegaban éstos, sucios, empolvados, se apeaban, pedian agua para lavarse, que les servian con muy malos modos aquellas maritornes, en una mala jofaina sobre una silla, y concluida la operacion se iban sentando á la mesa.

Solian reunirse los viajeros de dos ó tres diligencias, y por consiguiente, los comensales que no se habian visto durante el camino, se conocian y se despedian allí á un mismo tiempo, hasta el valle de Josafat. Se hablaba poco y se observaba mucho. Los que sólo tenian una criada en su casa y comian un mal cocido durante todo el año, eran los más exigentes y lo criticaban todo, como si á las posadas hubieran ido á regalarse; los que tenian más trato comian lo que se les presentaba ó no lo comian, y se dejaban robar sin chistar una palabra, porque á eso iban. Una sopa de pan ó de fideos, espesos y llenos de azafran; el cocido con carnero, un gran trozo de tocino y dos ó cuatro chorizos; un gigote de liebre, conejo ó gato, ó en su lugar una pepitoria; despues unos

pollos tísicos, y en su tiempo un tostoncillo, y de postre queso manchego ó del país, algunas manzanas verdes, pasas y almendras, hé aquí lo que con un mal vino ágrio y lleno de campeche, constituía la comida obligada en las paradas de diligencias. Precio, 20 ó 24 rs., según la conciencia del Caco, que por lo regular solía ser negativa. Al rayar el alba, si muchas veces no era á las dos de la madrugada, chocolate con leche y moscas, pan y bizcochos. En alguna ocasión sopa y cocido á las siete de la mañana. Por la noche huevos pasados por agua, y los consabidos guisado y ensalada de lechuga, con un cólico por postre.

Durante la comida los viajeros exigentes, los del cocido á palo seco durante todo el año, requiebaban á las mozas, que les soltaban sendos pares de coces; llenaban de desvergüenzas á las posaderas, y ponían el grito en el cielo con el sacramental: «¡Esto es un robo!» como si hubiera debido esperar otra cosa. Los demás viajeros, las personas *comm'il faut* se miraban y pagaban y callaban. Los extranjeros, sobre todo los franceses, iban después á su país y escribían en folletines y novelas sobre el trato que se daba al viajero en nuestros paradores y sobre el desinterés de nuestros hosteleros.

Todo esto ha concluido. Nuestras estaciones y

nuestras fondas *restaurant* de los caminos de hierro, con su servicio á la francesa, su cocina y su repostería francesa y su premura y su puntualidad sujetas siempre á las indicaciones del minuterero en el regulador y sustituyéndose á la autocracia de los mayoresales, se diferencian tanto de todo lo antiguo, como pueden diferenciarse Londres y Marruecos. Todavía hay personas, sin embargo, que no se meten en un tren sin llevar sus correspondientes provisiones de ternera y pollos asados, salchichon, pasteles, etc.; pero son esas las mamás que viajan con cuatro ó seis chiquillos, un par de amas y otro par de niñeras, por razones de higiene y de economía; los que se mudan de calzado, se plantan las zapatillas y se encasquetan un gorro de terciopelo á la salida de la estación, por su apego al método; los curas de aldea por su intransigencia con todo lo nuevo; y los enclenques, por no alterar las horas y poder tomar sus tisanas ó sus dosis de bryonia ó de acónito á tiempo. Los demás viajeros penetran en el *restaurant* y satisfacen allí á medida de su deseo las necesidades de su estómago.

ALMUERZOS Y COMIDAS.—Si quieren hacerlo en la mesa redonda les costará en las estaciones de Madrid, Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Aranjuez, Alcázar, Albacete, Encina, Ciudad-Real,

Menjíbar y Córdoba 12 reales el almuerzo y 14 la comida. Si sólo se proponen tomar una cosa ligera, se sentarán en una mesa aparte y pagarán, con arreglo á la tarifa siguiente tomada del *Indicador de los caminos de hierro*.

TARIFA DE LAS FONDAS EN LAS ESTACIONES DE MADRID, GUADALAJARA, CALATAYUD, ZARAGOZA, ARANJUEZ, ALCÁZAR, ALBACETE, ENCINA, GIUDAD-REAL, MENJIBAR Y CÓRDOBA.

	Rs. Cs.
<b>Varios.</b>	
Un chocolate ó taza de café.....	2
Idem con tostada.....	3
Idem con bollos, bizcochos ó pan.....	3
Té solo ó con leche.....	2
Idem con tostada.....	3
Bizcochos.....	1
<b>Bebidas.</b>	
Naranja, limon ú horchata.....	2
Leche.....	2,50
Ponche de huevo.....	3,50
Idem de limon.....	3
Agua con azúcar.....	1
<b>Vinos y licores.</b>	
Botella grande de cerveza.....	4
Idem pequeña.....	2
Botella de vino comun.....	2

	Rs. Cs.
Media botella.....	1
Botella de Burdeos.....	24
Idem de Champagne.....	40
Copa de Jerez.....	2
Idem de ron, marrasquino ó cognac.....	2
<b>Sopas.</b>	
Taza de caldo, de pan, yerbas ó de pastas de Italia.....	2
<b>Fiambres por racion.</b>	
Salchichon.....	2
Jamon ó lengua de vaca.....	4
Vaca.....	4
<b>Pescado por racion.</b>	
Merluza ó escabeche.....	4
<b>Entradas por racion.</b>	
Costilla de carnero.....	2
Estofado.....	4
Perdiz.....	10
Beefsteak con patatas.....	5
Ternera.....	5
Huevos fritos.....	2
Idem con jamon.....	6
Tortilla con yerbas.....	3
Idem con ron.....	5
<b>Asados por racion.</b>	
Una gallina.....	14

	Rs. Cs.
Media gallina.....	8
Pierna de carnero.....	3
Postres por racion.	
Ensalada.....	2
Aceitunas.....	2
Pasas y almendras.....	2
Queso.....	2
Dulce de almíbar.....	2
Frutas del tiempo.. .. .	2

*Advertencias.* Un almuerzo compuesto de un par de huevos, dos platos, un postre, pan y vino 12 reales.

Una comida compuesta de una sopa, un frito, una entrada, un asado, ensalada, dos postres, pan y vino 14 rs.

Los platos que se pidan en los almuerzos y comidas además de lo arriba indicado, se pagarán al precio de lista.

Las reclamaciones sobre este servicio se harán al jefe de estacion, quien tendrá un libro con objeto de inscribirlas.

En las líneas del Norte hay fondas en Avila, Medina del Campo, Valladolid, Venta de Baños, Alar, Búrgos, Alsasua, Miranda, Irun (frontera española) y Hendaya (frontera francesa), cos-



tando 14 reales los almuerzos y comidas en mesa redonda.

Cuando se viaja, conviene comer ménos de lo regular y evitar las salsas, frutas y legumbres. Un frasquito con buen cognac para echar unas gotas en el agua, es requisito que no debe faltar en el bolsillo de un viajero, porque una de las cosas que producen más novedad en las funciones de los órganos digestivos, es el cambio de aguas.

Nuestro viajero ha comido y ha pagado. Los que debían cambiar de vía, han partido hace ya tiempo. Suena la campana... ; *Viajeros al tren!*... y un momento despues, en marcha.

CONTINÚA EL PAISAJE.—Va á anochecer. Las montañas que atravesó al medio dia, se dibujan allá á lo léjos, á su espalda, sobre el horizonte, llenas de grandeza y de majestad, con sus tintas azuladas y sombrías. El sol ha despedido desde las cumbres los últimos rayos, hundiéndose en el ocaso. Es la hora del crepúsculo... la noche empieza á descender su negro manto salpicado de mundos; se encienden á lo léjos las fogatas de los pastores; los coches van iluminados desde la última estacion... Los viajeros conversan durante algun tiempo; poco á poco languidecen los diálogos... es completamente de noche. Dos ó tres continúan hablando

por algunos momentos, y al cabo de pocos instantes, todos se han recogido ya en sus asientos... De cuando en cuando da el pito la señal de atención, que el silencio de la noche y la calma que reina en la atmósfera, hacen más perceptible á los oídos del viajero... Modera el maquinista la velocidad de la marcha... se ven algunos faroles á derecha é izquierda... «Estacion tal...» «tantos minutos» (1), y el viajero vuelve á quedar dormido. Dejémosle descansar.

Son las cuatro de la mañana. Las últimas estrellas se pierden en el horizonte, es la hora del alba. Asoma en el Oriente la aurora con su rico manto de color de rosa salpicado de perlas de rocío, y precedida del concierto de las aves. Canta el ruiseñor en la floresta, y se oye á la codorniz en los sembrados; los mirlos y las oropéndolas surcan los aires y se posan en las copas de los árboles. Esparce el heno su fragancia, abre su seno la violeta á las caricias de la mañana, y allá en el valle se oye á lo léjos al gallo de la aldea, cuyos humildes hogares dejan ya escapar ligeras columnas de humo, indicio cierto de que han vuelto á la vida y de que un nuevo día ha venido á traernos nue-

(1) Está mandado que cuando las paradas no deban exceder de cinco minutos, se anuncie sólo el nombre de la estacion.

vas esperanzas, nuevas alegrías, ó quizá nuevos pesares.

Se despavila entónces el viajero como puede, suprimiendo desperezos y absteniéndose de bostezar de un modo estrepitoso, porque le obliga á ello la buena sociedad, y al cabo de pocos momentos, sólo piensa en que ha terminado su viaje.

.....

Son las ocho... allá en lontananza se ve una ciudad populosa con sus arrabales y sus huertas, con sus paseos y alamedas, sus muros, sus puentes, sus grandes edificios, sus cúpulas y sus torres, y detrás como una inmensa faja de un azul oscuro que parece juntarse con el cielo. En esa ciudad termina el viaje; esa faja azul es el mar.

Hacia ya tiempo que nuestro viajero se sentia como oreado por las brisas, y parecia como que sus pulmones funcionaban más fácilmente, con mayor regularidad. Presentia dónde se hallaba. Ahora lo ven sus ojos, y cada momento que pasa le parece mayor. Los más largos serán aquellos en que habiendo llegado á la estacion, tenga que estar detenido hasta que le recojan el billete.

—

Si ha estado ya anteriormente en el punto objeto final de su viaje, sabe dónde ir á parar, y nada le embaraza; pero si le visita por primera

vez, y no ha tomado lenguas, y no ha tratado de instruirse, una preocupacion le asalta, y es la de la fonda ú hotel donde debe ir á dar con sus huesos, porque corre el riesgo de ser engañado por uno de los muchos galopines que esperan en la estacion, y que diciéndole que le llevan á la mejor fonda de la ciudad, pueden meterle en una detestable casa de pupilo.

Á su tiempo haremos con este motivo alguna recomendacioncilla al viajero, gratis por supuesto, esto es, sin que por esto se vaya á creer que estamos subvencionados por ninguna de las fondas ú hoteles á los que le aconsejaremos se dirija. Y cuidado que bien lo mereceria el servicio, porque francamente, y hablando con la modestia que nos caracteriza y es propia de estos tiempos, y con el desinterés que ha sido constantemente la norma de nuestra conducta, creemos que ántes debe ponerse el viajero en marcha sin camisa que sin este *Manual*, y siendo esto así, calculen ustedes si habria méritos ó nó para que los fondistas nos dieran alojamiento y un trato de príncipes, gratis, considerándonos desde hoy, como nos consideramos, verdaderos socios comanditarios suyos, ó cuando ménos, socios en participacion.

SE APERCIBE EL VIAJERO Á LA LLEGADA.—Pero dejemos esto ahora, porque por el pronto, lo que más

importa al viajero, próximo á saltar en tierra, es tener sus bultos prevenidos, su cartera de viaje, su saco de noche, su maletín ó neceser, su mantita, etc., quitarse la gorra, guardarla, ponerse el gaban y el sombrero, y esperar.

Faltan 400 metros para llegar á la estacion. Vuelve á sonar el silbato de vapor con un sonido prolongado: preparan los conductores los frenos para hacerlos obrar con toda rapidez (art. 8.º, R. C. T. N.); disminuye el maquinista la velocidad de la marcha; á derecha é izquierda empiezan á ver huertas y jardines: vienen luego las casas de los arrabales; páranse algunos vecinos á lo largo de la vía para ver entrar el tren; se asoman las mujeres á las ventanas, y no deja de oirse alguno que otro dicho que sale de los coches de tercera y que no siempre es un saludo benévolo á los que se paran.

SEÑAL DE ATENCION Á LA APROXIMACION DEL TREN, TREN Á LA VISTA.—A todo esto, desde que el último guarda de la vía ha oído la señal anunciando la llegada del tren, y ántes de estar éste á la vista, ha producido con su trompa ó vocina un sonido prolongado en señal de atencion (artículo 20, R. S. N.), que repite por dos veces en cuanto le descubre ú oye andar, dando la señal de tren á la vista. (Idem.—Art. 6.º, R. S. M.)

EMPLEADOS DE LA ESTACION EN SUS PUESTOS. — Todos los empleados de la estacion se constituyen en sus puestos. Los encargados de la intervencion se presentan en el anden para recoger los billetes. (Art. 35, R. G. E. N.)

### LLEGADA.

RECEPCION DEL TREN.—El maquinista ha moderado la velocidad : la máquina ha cesado de latir, el émbolo se mueve apenas y las ruedas se deslizan sobre los rails en virtud del impulso recibido, parándose por fin el convoy en el anden, en donde factores y mozos se apresuran á abrir las portezuelas y á efectuar la descarga de los equipajes. (Art. 35, R. G. E. N.)

DESCARGO Y CLASIFICACION DE LOS EQUIPAJES.— Para ello se acerca el factor al furgon y recibe del jefe del tren las hojas de ruta. Cuenta despues los bultos que le son remitidos, cotejando con las hojas su número y su estado ; estampa su recibo en la hoja de entrega y los hace pasar á la sala de distribucion. Allí se clasifican sobre el mostrador por estaciones de salida, empezando por la más distante, y se empieza á distribuirlos á los viajeros, á la presentacion de sus boletas ó talones. (Artículos 68, 69 y 70, I. G. P. N.)

SIGUEN LOS CUADROS.— Al mismo tiempo los viajeros han ido bajando de sus coches. Nuevas emociones aquí y un nuevo cuadro. ¡Qué apretones de manos! ¡Qué de abrazos! ¡Qué de exclamaciones! ¡Qué de frases cortadas ó interrumpidas! ¡Qué de tonos! ¡Qué de estilos!... Dejemos que los padres abracen á sus hijos, y que lloren las mamás de alegría; que los esposos se abracen tambien tiernameamente ó se den la mano, ó se saluden á secas, segun los grados que marque el termómetro del amor conyugal; que las niñas se ruboricen y alegren, lancen una exclamacion y pronuncien un nombre al dirigir una mirada y tender una manita blanca como el ampo de la nieve, y que los pollos se relaman el bigotito lindo al estrecharla en las suyas, y al pensar en las delicias del wals y de la redowa que de nuevo van á empezar, ó en los despachos telegráficos que con sus dedos van á tejer. Dejemos tambien que el personaje de la situacion, el de ésta y el de aquellas, sea recibido por una turba multa de parásitos que, como obedeciendo á una voz de mando y apenas la vocina ha dado la señal de tren á la vista, arreglan su fisonomía y se ponen amables y risueños, enseñando dos filas de dientes de tiburon, capaces de devorar los dos mil millones del presupuesto, para que su expresion de felicidad y de júbilo dé tes-

timonio al recién llegado de la fidelidad canina, de la consecuencia, de la lealtad, del cariño, de los arrobamientos y de los trasportes que experimentan al recibirle.

Por lo demás, el personaje esperado

Aunque no lo parece, es un señor,  
Y más que una persona regular :  
Es verdad que era ayer sólo un pelgar ;  
Pero al cabo, hoy es rico y Senador.

Viste en Paris, ó en Lóndres, que es mejor,  
Y sin guantes no sabe ni áun hablar,  
Que, áun cuando no lo pudo ni áun soñar,  
Será luego Marqués... de similar.

Y se da mucho tono, es muy feliz ;  
Y de hinchado no cabe ya en su piel ;  
Que aunque da algun tufillo á la nariz,  
Tal es en nuestros dias esta Babel,  
Que ocupará muy pronto el banco azul  
Ó será Embajador en el *Cabul*.

Pero vamos quedos, porque precisamente el recién llegado es un flamante Ministro, ó como si dijéramos un semidios. Verdad es que, segun dicen, tiene las letras muy gordas y que ayer pedia dos duros prestados; pero ya consumada la última metamorfosis y en el período ministerial, es



decir, en el de hombre perfecto, y con su *embon-point* de un venturoso mortal, ya con sus vértebras ántes tan flexibles y al parecer cartilaginosas, soldadas y en estado fósil, la cosa varía, y mucho. ¿Quién al contemplarle no se admira y no bendice á la Providencia que tales milagros hace convirtiendo, no ya las piedras en pan, sino en Júpiter tonante á un adoquin? ¿Quién extrañará, por lo mismo, que un coro de ánimas, esquejes de político y pipas de gobernador esperen al que tanto vale y puede, le admiren, le aplaudan porque no ha descarrilado, y entusiasmados porque no se ha hecho tortilla en un choque, le pongan en los cuernos de la luna, ponderen su sabiduría y su prevision, le quiten las motas del gaban, le limpien el polvo de las botas, cojan sus bultos y se los lleven cantando y pregonando los altos hechos y las glorias del Excmo. é Ilmo. Señor D. X.?

Iba en el mismo coche un misántropo que, al verlo, recuerda la oracion de aquella vieja á un San Sebastian de palo:

Bendito San Sebastian:  
Del pesebre de mi burra  
Eres hermano carnal.  
Ciruelo te conocí,

De tus ciruelas comí,  
El milagro que tú hagas  
Que me le claven aquí.

Pero, ¿quién es ese otro pavo real á quien esperaba en el andén una cohorte de lacayos, y que con la cabeza erguida y ademán insolente atropella á todo el mundo y habla á gritos como si fuera suyo el universo? Hace diez años era buhonero y vendía por los pueblos agujas y horquillas. Despues se metió en un pequeño negocio de contrabando, y aunque tuvo que partir, todavía le quedó bastante para prestar á los labradores con un interés de 100 por 100, hacer derramar muchas lágrimas y arruinar muchas familias. Proporcionó en seguida recursos á algunos conspiradores, y como el interés del dinero está en razón de los riesgos que se corren, y la conspiración no abortó, triplicó su caudal, pudo prestar en seguida al Gobierno, y éste le hizo título de Castilla y le dió una gran cruz en recompensa de sus usuras. Hoy se le calcula un capital de cien millones mal adquiridos; pero lo tiene todo arreglado perfectamente para estar tranquilo y no temer la justicia de Dios. ¿A quién no admira su piedad? Segun dice la fama, previene en su testamento que su entierro sea sin ostentación, que no

se repartan esquelas, ni se suplique el coche; deja unos cuantos millones á los establecimientos de beneficencia, sin duda por vía de restitucion, y el resto, como no se lo puede llevar el cuerpo, lo deja á su alma. Sus hermanos y parientes á quienes jamás consintió ir á Madrid, seguirán pidiendo limosna. Se nos olvidaba: este hombre benéfico, este modelo de caridad cristiana y de humildad es enemigo de la *Internacional*, porque socava los cimientos de la propiedad y de la familia.

Pero basta, porque va esto tomando un saborcillo que no nos gusta. No es nuestra la culpa, sino de la sociedad en que vivimos. *Á herradura que puesta paleteta, clavo le falta*; esto dice un refran americano. ¿Por qué han sido y son siempre iguales todos los advenedizos? Á ellos aludimos, no á los que sin serlo, ni á los que habiendo alcanzado una fortuna y una posicion, por alta que sea, con su laboriosidad ó con su talento, son acreedores á la consideracion y al respeto de las gentes.

Pero hé aquí que todos se alejan de la estacion, los esperados y los que esperaban: el viajero modesto y sencillo, segun su clase, con sus acompañantes; y el pavo real, haciendo atrás la cabeza, ahuecando el buche, desplegando la cola y arras-

trando las alas al verse rodeado de un séquito de famélicos compañeros suyos ayer. En pos de él va también el misántropo acompañado de su mal humor, murmurando en inglés por lo bajo y para que no se entienda: *All men players...* y haciendo lo que el Padre Cobos, llorando con un ojo y riendo con el otro, al contemplar tanta comedia y lo ridículo de ciertas grandezas.

¿Seremos nosotros misántropos? No por cierto. Amamos á la humanidad, queremos que todo el mundo prospere, no conocemos la envidia, tampoco distinguimos de clases, y nos gusta ver que nuestro vecino va en coche aunque nosotros vayamos á pié; pero rendimos culto al talento, á la aplicacion y al trabajo; y como defendemos la propiedad, detestamos á los mercaderes políticos, á los embaucadores, á los charlatanes, á los haraganes, á los usureros y á los manipuladores, dentro y fuera de la *Internacional*, con excelencia ó sin ella.

Más modesto el personal de los que viajan en coches de segunda, no es, por lo general, esperado por tan numerosa comparsa de perros fieles. Padres, esposas, hijos y allegados son los que impacientes les aguardan, porque las afecciones de familia hablan del mismo modo en todas las posiciones y en todas las fortunas. La vida oficial

brillante y charolada, saturada de incienso, de felicidad y de gloria, no de esa gloria que consiste en labrar la dicha de los pueblos creando en ellos hábitos de moralidad y de trabajo, sino de la que entra por los ojos con relumbrones y colorines; esa vida oficial que huye de la sencillez y de la modestia, y que se complace en el oro, en las plumas y en las cintas abigarradas, como el reyezuelo de la costa de Guinea ama sus collares de conchas y dientes de mono, y el cacique americano sus plumas de papagayo; esa vida oficial llena de aparato, que seca el cerebro y el corazón, y hace del mundo una casa de locos, donde un simple majadero se cree transformado en un personaje, y no duerme la vispera del día en que se ha de hacer retratar con uniforme, ¿qué tiene que ver con la modestia de los coches de segunda?..

Usted, doña Bibiana, que con el dorso de la mano derecha apoyado en el muslo, y uñas adentro, ha ido abanicando con su pericon de abolengo, un regazo donde anidaron sucesivamente veinticuatro chiquillos, y unos pechos que han tomado el desarrollo propio de veinticuatro lactancias; usted, señor D. Próspero ó D. Fortunato, que con sus papelillos ha ido dando consistencia á la capa de de hollin y de nicotina de sus dedos pulgar é índice, mientras pensaba en lo que le producirían sus la-

tas de pimientos morrones de Calahorra, sus conservas de Nantes fabricadas en la Coruña, sus quesos de Holanda de Reinosa, y su Burdeos de Chamartin; y usted, Clotildita, tan alegre, tan feliz, tan redondita y tan sonrosada, alma y vida de no sé qué teatro casero de la calle de las Beatas... *¡oh terque quaterque beati!* No hay para ustedes faranduleros, no hay parásitos, no hay aduladores que los abrumen con su solicitud y halaguen su vanidad poniéndolos en los cuernos de la luna. Los sinceros parabienes de sus parientes y amigos, tanto más sinceros cuanto son desinteresados, porque ustedes no tienen destinos que dar, ni favores que vender, ni secretos que comprar, ni actos de complicidad que retribuir, ni holgazanes y faramallas que encumbrar, son los únicos que esperan á ustedes al tocar con su pié en el anden. De allí á su posada alegremente, tranquilamente, sin belenes y sin zozobras, y en ella, á su vida pacífica de siempre, sólo acibarada en usted, don Fortunato, por el remordimiento de algun pecadillo de usura ú otro semejante; en usted, doña Bibiana, por los cuartos que le sonsacaba la corredora de ropas que la *echaba las cartas*; y en usted, Clotildita, porque ese picaronazo de primer galan declama tan bien, que cuando la dice que la adora y cuando estampa un beso en su manita,

parece que lo dice y lo hace de veras, y es, ¡ay! escribiente sin sueldo del Tribunal Mayor de Cuentas.

Los que viajan en tercera, son los desheredados de la fortuna, aquellos para quienes el cielo está encapotado de nubes, y que por consiguiente, tienen pocos amigos.

*Tempora si fuerint nubila, solus eris.*

Ovidio lo dijo; ó bien los campesinos, para quienes un viaje en compañía, alegre, bullicioso, sazonado con canciones y chacota, alternando con alguna que otra ronda, equivalen á una función de toros. Á éstos ó no los espera nadie, ó los esperan fuera del andén, donde se oye alguna que otra voz entre la gente que se apiña á las puertas: ¡Liborio!..., ¡Robustiana!..., ¡Chico, y qué gordo vuelves!..., ¡Pues nó, que tú!..., ¡Apostaría á que pesas dos arrobas más que cuando te dejé!..., ¡Así tendrás más que querer!..., ¡Anda bribonaza!..., Et sic de cæteris.

ENTREGA DE EQUIPAJES.—Pero dejemos á los viajeros y acompañemos al nuestro, que al saltar á tierra, entrega á un mozo, cuyo número toma, los bultos que lleva á mano y le manda que le siga.

Si quiere librarse de las molestias que son in-

evitables cuando hay que esperar á que llegue el turno para sacar el equipaje, da el encargo al mismo mozo, dejándole las señas de su domicilio ó posada, á la que puede él dirigirse con los bultos que lleva á mano, en la seguridad de que aquel no tardará en seguirle.

Si no es tan confiado, puede dar al mozo el mismo encargo, sentándose él mientras le evacua; y si todavía es más solícito, no tiene más remedio que permanecer en pié en la sala de equipajes, delante del mostrador, seguir con los ojos sus bultos, decir á uno de los mozos que los reuna, y presentar su boletín ó talon para que se los entreguen.

Hecho que esto sea, y en los tres casos, toma un carruaje ú ómnibus si los hay, en el que hace acomodar su equipaje, ó seguido del mozo sale de la estacion dirigiéndose á su domicilio.

IDEM EN LAS ESTACIONES PEQUEÑAS.—En las estaciones pequeñas se procede de otra manera: los viajeros exhiben sus boletines de equipaje al jefe de estacion, el cual se los hace entregar en el acto. (Art. 36, R. G. E. N.)

Pero veamos qué es lo que rige acerca de la entrega de equipajes.

REGLAS PARA LA ENTREGA DE EQUIPAJES.—Por regla general *no deben entregarse á los viajeros los*



*bultos de que consta su equipaje sino en cambio de su boletín ó del talon que recibieron al facturarle.*

**PÉRDIDA DEL BOLETÍN Ó TALON.**— Puede suceder, sin embargo, que el viajero le haya perdido, á pesar del consejo que le dimos (y si no se le dimos, lo hacemos ahora) de meterle en su cartera ó en otro punto donde no sea fácil su extravío. En tal caso, si es persona conocida, puede el jefe de la estacion mandar que se le entregue el equipaje en vista de su declaracion verbal (art. 38, R. G. E. N.); pero no siendo así, el factor le hará esperar hasta que acabe de hacer la distribucion, para asegurarse de que nadie pide el equipaje de que se trata; y entónces, despues de cerciorarse de que los bultos tienen cerraduras ó candados, y de que las llaves del viajero los abren con facilidad, exigirá del mismo las señas de su contenido, y si puede ser, el número del equipaje, que hará abrir á su presencia y á la del jefe de estacion y del vigilante del Gobierno. Si con esto queda comprobada la identidad del viajero, el factor le hace firmar sobre el talon de la hoja de ruta y da la autorizacion conveniente para que el equipaje le sea entregado. (Art. 38, R. G. E. N.—71, I. G. P. N.) En caso de duda no procede esta entrega. (Art. 38, R. G. E. N.)

**ENTREGA DE PERROS.**— Los perros son entregados

como se admitieron, esto es, del mismo modo que los equipajes. (Art. 8.º, I. G. P. N.)

EQUIPAJES DEPOSITADOS EN LAS ESTACIONES.— Cuando un viajero desea dejar su equipaje depositado, sea ántes de la salida ó á la llegada de un tren, el factor recaudador hace la percepcion con arreglo á tarifa y lo anota en el *Diario de almacenaje*. Llena despues los tres huecos del *Boletin de almacenaje*, da el último al viajero á cambio de su boletin de equipaje y, uniendo el segundo al primero del *Diario de almacenaje*, los manda á la intervencion.

Cuando el viajero vuelve á reclamar su equipaje, restituye, al recibirle, el boletin que se le dió, y que debe pegar el recaudador al talon de que fué cortado, consignando en éste la fecha de la entrega. (Art. 73, I. G. P. N.)

RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS.— Hemos dicho ántes de ahora que la responsabilidad de las Empresas empieza desde el momento en que se hacen cargo de las entregas verificadas en el lugar destinado al efecto, y en que ellas dan el talon en que se expresa el número de orden, la clase y precio del transporte, y el tiempo en que este debe efectuarse. (Art. 110, R. P.—217, C. de C.)

El transporte se hace á riesgo y ventura del propietario y no al de las Empresas, á ménos que se

estipule lo contrario. En su consecuencia son de cuenta del propietario todos los daños y menoscabos que sobrevienen á los objetos durante el transporte, por caso fortuito inevitable, por violencia insuperable, ó por naturaleza y vicio propio de los mismos, quedando á cargo de las Empresas probar estas ocurrencias en forma legal y suficiente. (Art. 208, C. de C.—132, R. P.)

No se tendrá, sin embargo, por caso de fuerza mayor el robo, cuando la Empresa no hace constar que hizo todo lo posible para impedirlo. Tampoco el incendio, si no prueba que ni fué ocasionado por la indolencia ó descuido de los empleados, ni por la insuficiencia ó mala condicion de los medios de transporte. (Art. 133, R. P.—213, C. de C.)

OBLIGACION DE LAS EMPRESAS, INDEMNIZACION.— Fuera del caso fortuito, violencia insuperable y vicio en la cosa, las Empresas están obligadas á entregar los efectos cargados en el mismo estado en que resulte haberlos recibido, sin desfalco, detrimento, ni menoscabo alguno; y no haciéndolo, pagarán el valor que éstos deberian tener en el punto donde debia hacerse la entrega á la época en que correspondia ejecutarse. (Art. 209, C. de C.—139, R. P.)

FALTA DE BULTOS, AVERÍAS. — Si á la llegada de

un tren se advierte la falta de algun bulto , ó que éste se halla averiado, el factor lo anota en la hoja de servicios de bultos, que se entrega al jefe del tren, á ménos de que se haya hecho la oportuna salvedad para el caso de avería. (Art. 74, I. G. P. N.)

COMPROBACION DE LA FALTA.— En el caso de faltar al viajero uno ó más bultos de los que componen su equipaje, el recaudador toma el número y peso de los bultos restantes de que se hace cargo, los anota en el boletin de equipaje que devuelve al viajero, y exige á éste una nota detallada y valorada de los objetos contenidos en los que faltan. Esta nota debe indicar el punto de salida de los bultos, la fecha, el tren y el número de registro con su peso y la firma y señas del viajero. (Artículo 75, I. G. P. N.)

RECLAMACION Á LAS ESTACIONES DE LOS BULTOS PERDIDOS.— El equipaje registrado ó facturado que se ha echado de ménos, es reclamado entónces inmediatamente por telégrafo á la estacion de salida, y si se puede sospechar la direccion equivocada que se le dió, al punto donde se presume que ha de ir á parar.

Si este primer paso no diese resultado, se extiende por duplicado un boletin de busca de equipajes, que se entrega á los jefes de los primeros

trenes de la misma naturaleza que pasen por la estacion en direcciones opuestas. El jefe de cada tren presenta entónces el boletin á todos los jefes de estacion del trayecto, los cuales firman el *enterado* y devuelven la reclamacion al conductor, si no pueden satisfacerla. Si por el contrario, alguno de ellos tiene el bulto en su poder, le manda franco de porte, como mensajería, á la estacion de que procede el pedido, uniendo el boletin indagatorio ó de busca, á la hoja de ruta. (Art. 76, I. G. P. N.)

DISPOSICION CONCERNIENTE Á LAS EMPRESAS, SOBRE PÉRDIDAS Ó AVERÍAS.— En caso de pérdida ó avería de los efectos trasportados, no podrá la Empresa primeramente encargada de su conduccion reclamar contra las que la sucedan en el transporte, si no prueba que se los entregó en buen estado. (Art. 141, R. P.)

ENTREGA DE LOS BULTOS HALLADOS.— Remitidos á su dueño el bulto ó bultos que han parecido, debe él mismo entregar su boletin de equipaje, y si le hubiese extraviado, hará una declaracion por escrito manifestando que los bultos le han sido devueltos. Esta declaracion se manda á la intervencion donde queda unida al talon, en sustitucion del boletin. (Art. 77, I. G. P. N.)

PROHIBICION DE ESTIPULAR CANTIDADES ALZADAS

POR PÉRDIDAS Ó AVERÍAS. — Por Real orden de 27 de Octubre de 1863 se prohibió terminantemente á las Empresas de ferro-carriles insertar en sus anuncios cláusula alguna cuyo objeto sea el determinar previamente las cantidades que han de abonarse por los efectos deteriorados ó extraviados. Esa Real orden dice así : « Ilmo Sr. : He dado  
» cuenta á la Reina (Q. D. G.) de que algunas  
» Compañías de ferro-carriles acostumbran poner  
» alpié de los anuncios de tarifa, y como una de las  
» condiciones de los trasportes, la de que en caso  
» de pérdida de equipajes se abonarán cantidades  
» determinadas, segun sean baules, maletas, sacos  
» de noche ó sombrereras; y vistos por S. M. los  
» artículos 111, 137, 139 y 151 del Reglamento de 8 de  
» Julio de 1859 para la ejecucion de la ley de poli-  
» cía de los ferro-carriles, y considerando: primero  
» que no puede limitarse de antemano la respon-  
» sabilidad que en absoluto impone á las Empre-  
» sas el artículo 139 citado, en los casos de sus-  
» traccion ó deterioro de los efectos que se les  
» hayan entregado; y segundo, que con perjuicio  
» de sus intereses podria el público creer legales y  
» valederas las limitaciones anunciadas por las  
» Empresas al verlas consentidas por el Gobierno,  
» se ha dignado disponer, de acuerdo con la Sec-  
» cion de Gobernacion y Fomento del Consejo de

»Estado, que se prohíba absoluta y terminante-  
»mente á las Empresas de ferro-carriles insertar  
»en sus anuncios cláusula alguna que determine  
»préviamente la cantidad que han de abonar por  
»los efectos deteriorados ó extraviados, debiendo  
»fijarse el valor de éstos en cada caso por ave-  
»nencia entre las mismas y los particulares, sin  
»perjuicio de las acciones que recíprocamente les  
»correspondan para valorar la cuantía de la indem-  
»nizacion, y que podrán utilizar en la forma y  
»ante los tribunales competentes.»

ACCIONES Á FAVOR DE LOS DUEÑOS POR PÉRDIDAS Ó  
AVERÍAS.—Estas acciones se hallan consignadas  
en la seccion cuarta del título III, libro primero  
del Código de Comercio que trata de los portea-  
dores, y en el capítulo VIII del Reglamento para  
la aplicacion de la ley de policia de los ferro-  
carriles, que habla de la recepcion, transporte y  
entrega de los equipajes y mercancías.

HALLAZGO DE BULTOS DESPUES DE HABER SIDO IN-  
DEMNIZADO EL DUEÑO, SUS EFECTOS.—Si el dueño de  
bultos ó paquetes momentáneamente extraviados,  
hubiese sido indemnizado de su pérdida, podrá la  
Empresa, cuando fueren recobrados, citarle para  
presenciar su apertura, y hecha su entrega, reco-  
gerá la cantidad que satisfizo, abonando los da-  
ños y perjuicios por el retraso.

Si del reconocimiento de los efectos resultare un fraude cometido por el dueño en sus declaraciones, la Empresa tendrá á su vez derecho al resarcimiento de daños y perjuicios, debiendo dar conocimiento del hecho á los tribunales de justicia. (Art. 148, R. P.)

**BULTOS REMITIDOS POR MENSAJERÍA, ENCARGOS.**—Los viajeros suelen mandar muchas veces el grueso de sus equipajes como mercancía ó encargos, por grande ó por pequeña velocidad; y no está demás, por consiguiente, decirles las disposiciones que rigen respecto de su recepcion en las estaciones y del tiempo en que ha de verificarse la entrega.

**BULTOS MAL ACONDICIONADOS.**—Tienen derecho las Empresas á desechar los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente y aquellos otros cuyos embalajes sean insuficientes á preservar los objetos que contienen. Si el remitente, sin embargo, insistiese en que se admitan, tendrán aquellas obligacion de conducirlos; pero quedando exentas de toda responsabilidad si hiciesen constar su oposicion en el resguardo expedido. (Art. 118, R. P.) Esta disposicion debe considerarse como una limitacion del artículo 208 del Código de Comercio citado arriba, que hace siempre de las Empresas el riesgo de los objetos



transportados, consiguiente á la naturaleza ó vicio propio de los mismos.

PLAZO PARA REMITIR LOS BULTOS.—No pueden las Empresas retrasar el plazo señalado para remitir los bultos segun convenio con los remitentes, ni aún aduciendo el pretexto de registrarlos por sospecha de fraude ú otro motivo cualquiera, toda vez que el registro puede practicarse en el punto de su entrega. Si del registro practicado no resultase falsa la declaracion del remitente, serán de cuenta de las Empresas todos los gastos que se ocasionen para cerrar de nuevo los bultos y dejarlos tal cual se encontraban ántes de abrirlos. (Art. 114, R. P.)

REMESA EN GRAN VELOCIDAD.—Los animales, mercaderías y cualesquiera otros efectos que hayan de trasportarse en los trenes de gran velocidad, saldrán en el primero que comprenda wagoes de todas clases, siempre que hayan sido presentados al registro tres horas ántes de la señalada para la partida, y estarán á la disposicion de la persona á que vayan dirigidos, dos horas despues de la llegada del convoy. (Art. 120, R. P.)

REAL ÓRDEN DE 10 DE ABRIL DE 1862 SOBRE LO MISMO.—Si las mercancías trasportadas en los trenes de gran velocidad llegan á la estacion

cuando estén cerradas las oficinas encargadas de su entrega, las dos horas arriba dichas principiarán á correr desde el momento en que deban estar abiertas al público. (Art. 78, I. E. I.)

REMESA EN PEQUEÑA VELOCIDAD.—Cuando el transporte haya de verificarse á pequeña velocidad, la expedicion se hará lo más tarde, á las cuarenta y ocho horas de la entrada de los efectos, que se pondrán á la disposicion de los consignatarios á las veinticuatro horas despues de la llegada del convoy.

Para el transporte de los animales de tiro y silla, debe avisarse con las horas de anticipacion que se fijan en las tarifas.

REAL ÓRDEN DE 10 DE ENERO DE 1863.—PLAZOS PARA LA CONDUCCION Y ENTREGA.—Pero los trenes de mercancías no pueden tener una marcha fija y constante, ya por el tiempo que para su carga y descarga en las diversas estaciones es necesario invertir, ya por la preferencia que ha de darse á los de viajeros; ni su itinerario es por lo mismo tomado en cuenta en los cuadros de servicio autorizados por el Gobierno, sino bajo el punto de vista de los cruzamientos de unos y de otros; y esta circunstancia esencialísima, además de la carencia de reglas para los casos de trasmision de las mercancías de una lí-

nea á otra, hace ilusoria la obligacion de las Empresas respecto á la exactitud de los trasportes, y da lugar á la introduccion de graves abusos y á retardos á veces excesivos, sin que el público encuentre términos hábiles para exigir á las Compañías la indemnizacion de daños y perjuicios á que tiene derecho con arreglo al art. 131 del Reglamento de 8 de Julio de 1859. Para regularizar este estado de cosas se adoptaron en 10 de Enero de 1863 las disposiciones siguientes que deben considerarse como complemento á lo dispuesto sobre el particular en el reglamento arriba dicho:

1.<sup>a</sup> Todos los ferro-carriles de que sea concesionaria una misma Compañía, se considerarán para el efecto de los trasportes como una sola línea cuando no haya entre ellos solucion de continuidad; y por el contrario, las secciones de un mismo ferro-carril, separadas por otra ó varias intermedias no abiertas á la explotacion, se considerarán para el mismo efecto como líneas distintas.

2.<sup>a</sup> Cuando los objetos trasportados á la velocidad de los trenes de viajeros hayan de pasar para llegar á su destino, de unas líneas á otras que, aunque sin solucion de continuidad, estén á cargo de diferentes Empresas concesionarias, el plazo máximo dentro del cual se ha de verificar la

correspondiente trasmision, será de tres horas, á contar desde la llegada del tren que los haya llevado al punto de union; y la expedicion, á partir de este punto, tendrá lugar pasado dicho plazo, por el primer tren de viajeros compuesto de coches de todas clases.

3.<sup>a</sup> El plazo máximo para la trasmision de dichos efectos entre dos líneas que no enlacen entre sí, pero que confinen en una misma localidad, si las Empresas respectivas se hallan en combinacion, será de seis horas, no debiendo computarse el tiempo durante el cual hayan estado cerrados los despachos con arreglo á la prescripcion novena.

4.<sup>a</sup> La duracion del trayecto de los trenes de mercaderías, ó sea el tiempo que se ha de invertir en los trasportes á menor velocidad que los de viajeros, se calculará á razon de veinticuatro horas por fraccion indivisible de 125 kilometros; pero cuando las mercancías hayan de recorrer más de 300 kilometros en una misma linea, la referida fraccion será de 100 kilometros, mientras en aquella no se establezca la doble vía. En uno y otro caso no se apreciarán los excesos de distancias que no pasen de 25 kilometros. Así, 150 kilometros se contarán como 125; 265 como 250, 325 como 300, etc

5.<sup>a</sup> Cuando las mercaderías y demás objetos trasportados á menor velocidad que los viajeros hayan de pasar, para llegar á su destino, de unas líneas á otras, que aunque sin solucion de continuidad estén á cargo de diferentes Empresas concesionarias, el plazo máximo dentro del cual se ha de verificar la correspondiente trasmision será de veinticuatro horas.

6.<sup>a</sup> Este plazo, en el supuesto de que las Compañías obren en combinacion, será hasta de tres dias cuando la trasmision haya de verificarse entre líneas que, aunque confinen en la misma localidad, no se hallen enlazadas.

7.<sup>a</sup> Fuera de los casos de fuerza mayor, cualquiera retardo en los trasportes que exceda de los plazos fijados en esta Real órden y en el artículo 120 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, dará derecho á indemnizacion de daños y perjuicios, pudiendo los interesados entablar contra la Empresa la accion correspondiente ante los Tribunales de Comercio con arreglo á los artículos 131 y 137 del mismo reglamento. Pero si los remitentes hubiesen aceptado plazos más largos como compensacion de una reduccion de los precios de la tarifa general de aplicacion, en conformidad á lo dispuesto en el art. 126 del repetido reglamento, no tendrán derecho á reclamar sino cuando

los retrasos excedan de los plazos convenidos.

8.<sup>a</sup> El Gobierno podrá ampliar por el tiempo puramente indispensable, los plazos fijados en esta Real orden, cuando ocurra en alguna línea una acumulacion imprevista y extraordinaria de mercancías, á juicio del mismo, debiendo anunciarse al público toda alteracion con tres dias; por lo ménos, de anticipacion.

9.<sup>a</sup> Desde el dia 1.<sup>o</sup> de Abril hasta el 30 de Setiembre, estarán abiertas las estaciones de los ferro-carriles, para la recepcion y entrega de las mercancías que se trasporten á menor velocidad que los viajeros, por lo ménos desde las seis de la mañana hasta las seis de la tarde, y para recepcion y entrega de los encargos y demás objetos expedidos á la velocidad que los viajeros, desde la misma hora hasta las ocho de la noche. Desde 1.<sup>o</sup> de Octubre al 31 de Marzo, se abrirán lo más tarde á las siete de la mañana, y no se cerrarán, por lo ménos, hasta las cinco de la tarde y las ocho de la noche respectivamente. Por excepcion, los domingos y dias festivos se cerrarán á mediodia los despachos de mercancías, y las entregas que hayan dejado de hacerse ántes de concluirse el dia, se verificarán en la primera mitad del siguiente. En este último caso, el plazo de cuarenta y ocho horas que ha de transcurrir con arre-

glo al último párrafo del artículo 146 del Reglamento de 8 de Julio para que comiencen á devengarse los derechos de almacenaje, segun las tarifas especiales autorizadas por el Gobierno, se aumentará con todo el tiempo trascurrido entre la hora de mediodia y la determinada en los párrafos primero y segundo de esta prescripcion.

10. Las Empresas fijarán de un modo permanente ejemplares de esta Real orden junto á los despachos de viajeros y de mercancías, á la vista del público, quedando encargados los funcionarios de la inspeccion mercantil del Gobierno de vigilar el cumplimiento de esta prescripcion y de la novena. (R. O. de 10 de Enero de 1863.)

MÁS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS.—En el caso de que los efectos no lleguen á su destino bien conservados y en el plazo convenido, tiene derecho el dueño ó el consignatario á exigir la responsabilidad de la Empresa que haya faltado á estas condiciones.

Puede igualmente reclamarla, cuando rotulados los bultos con toda claridad y precision, sin que puedan dar lugar á dudas, se hiciese su entrega á persona distinta de la que debe recibirlos. (Artículo 143, R. S.—226, C. de C.)

AVERÍAS É INUTILIZACION DE LOS GÉNEROS; SUS EFECTOS.—Si por efecto de las averías quedasen inútiles

los géneros para su consumo en los objetos propios de su uso, no está obligado el consignatario á recibirlos, y puede dejarlos por cuenta de la Empresa, exigiendo de la misma su valor al precio corriente en aquel dia. (Art. 215, C. de C.)

MUTILACION PARCIAL, SUS EFECTOS.—Cuando entre los géneros averiados se hallan algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, tendrá lugar la disposicion anterior con respecto á los deteriorados, y el consignatario recibirá los que estén ile-sos, haciéndose esta segregacion por piezas distintas y sueltas, y sin que para ello se divida en partes un solo objeto. (Idem.)

AVERÍA SIMPLE, DISMINUCION DE VALOR, SUS EFECTOS.—Cuando el efecto de las averías sea sólo una disminucion en el valor del género, se reducirá la obligacion de la Empresa á abonar lo que importe el menoscabo, á juicio de peritos. (Art. 216, C. de C.)

ENTREGA PARCIAL DEL GÉNERO, SUS EFECTOS.—Si sólo una parte de las mercaderías fuese entregada por la Empresa en el plazo prescrito en las disposiciones ántes citadas, la otra dará ocasion á resarcimiento de daños y perjuicios; pero éste alcanzará á las dos, cuando el consignatario justifique la imposibilidad de utilizar la una sin la otra. Se exceptúan, como se estableció por punto general, los casos de fuerza mayor, *los cuales han de ser*



*comprobados en el mismo dia y lugar en que ocurran, y no por certificados obtenidos posteriormente y despues de comenzadas las actuaciones, á no ser que una perturbacion del órden público haya impedido á las autoridades el libre ejercicio de sus funciones. (Art. 144, R. P.)*

DUDAS Y CONTESTACIONES.—Si ocurriesen dudas y contestaciones entre el consignatario y el porteador (la Empresa), sobre el estado en que se hallen las mercancías al tiempo de hacerse la entrega, se reconocerán por peritos nombrados amigablemente por las partes, ó en su defecto, por la autoridad judicial, haciéndose constar por escrito las resultas; y si en su vista no quedasen conformes los interesados en sus diferencias, se procederá al depósito de las mercancías en lugar seguro, y aquellos usarán de su derecho como corresponda. (Art. 218, C. de C.)

CASOS EN QUE CESA LA RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS POR FALTA Ó DETERIORO.—Como se dijo arriba, son responsables las Empresas de la *sustraccion ó deterioro* de los efectos que se les hayan entregado, ya provenga el daño de sus mismos empleados, ó ya de los extraños que concurran á sus oficinas (art. 139, R. P.); pero si alquilan todo el espacio de uno de los wagoes de sus trenes, y no interviene directa ni indirectamente en

la carga y expedicion, no responden de los extravíos ó deterioros que puedan ocurrir. (Art. 140, id.)

— IDEM POR MERMAS NATURALES DE LOS EFECTOS TRASPORTADOS.—Las Empresas no son tampoco responsables de las mermas naturales de los efectos cuando no exceden de las proporciones ordinarias, ni pueden atribuirse á dolo ó incuria. (Artículo 142, R. P.)

— VENTA DE OBJETOS AVERIABLES, POR SER IMPOSIBLE LA ENTREGA EN TIEMPO.—La entrega de aquellos objetos que pueden averiarse, debe hacerse lo más pronto posible. Cuando no pueden entregarse en tiempo oportuno, ó se nieguen los destinatarios á recibirlos, se procede á su venta sin los envases ni embalajes. Para ésto, si el jefe de la estacion preve que la venta puede verificarse más ventajosamente en otra estacion, manda el artículo franco á la misma, haciendo seguir en desembolso el porte anterior, con una carta explicativa. El producto de esta venta, hecho el descuento de los gastos de transporte y demás, es objeto de una percepcion suplementaria que se anota en el *registro y estado de los productos suplementarios* y en el *legajo recapitulativo*, bajo el título de VENTAS Á DISPOSICION DE LAS RECLAMACIONES; dándose parte inmediatamente de la venta y sus resultados á la oficina de reclamaciones. (Art. 78, I. G. P. N.)

ESTADO DE LOS BULTOS SOBANTES, DE MÉNOS, AVERIADOS.—Esta misma oficina recibe aviso del estado de *bultos sobrantes* (equipajes de más); del estado de *bultos de ménos* (equipajes que faltan), y del estado de *géneros averiados* (equipajes averiados). Los mismos datos se anotan en los registros correspondientes. (Art. 79, id.)

PRUEBA DEL CONTRATO.—Carta de porte, es el título legal del contrato hecho entre el cargador y el porteador, y por su contenido se decidirán las contestaciones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitirse más excepcion en contrario, que las de falsedad y error involuntario en su redaccion. (Art. 205, C. de C.)

OTRAS PRUEBAS.—En defecto de carta de porte, se estará al resultado de las pruebas judiciales que haga cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones, y el cargador estará ante todas cosas obligado á probar la entrega de la mercadería al porteador, en caso que éste la negare. (Artículo 206, C. de C.)

Las hojas de expedicion entregadas por la Empresa á los conductores de los trenes, harán fe en favor de los dueños que hubiesen perdido su resguardo, siempre que identifiquen la persona. (Artículo 121, R. P.)

JURISDICCION.—Toda accion cuyo objeto sea

puramente mercantil, dice el art. 137 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, dirigida contra la Empresa, y relativa á trasportes, se establecerá *ante los tribunales de comercio*; á lo que añadió la disposicion sétima de la Real órden de 10 de Enero de 1863, que fuera de los casos de fuerza mayor, cualquier retardo en los trasportes que exceda de los plazos fijados en ella y en el art. 120 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, dará derecho á una indemnizacion de daños y perjuicios, pudiendo los interesados entablar contra la Empresa la accion correspondiente *ante los tribunales de comercio*, con arreglo á los artículos 131 y 137 del mismo. No sucede así cuando los remitentes hubiesen aceptado plazos más largos como compensacion de una reduccion en los precios de la tarifa general, en conformidad á lo dispuesto en el art. 126 del repetido reglamento; pues en tal caso, no tendrán derecho á reclamar sino cuando los retrasos excedan de los plazos convenidos. Estas disposiciones, en cuanto establecen la jurisdiccion de los tribunales de Comercio, están derogadas, y hoy, los que se consideren agraviados tendrán que ejercitar su derecho en los tribunales del fuero comun, con arreglo al decreto de 6 de Diciembre de 1868 sobre unificacion de fueros y supresion de los juzgados especiales.

PLAZOS PARA RECLAMAR. — Esto no obstante, las reclamaciones contra las Empresas por la pérdida ó avería de los objetos que hayan trasportado, se deducirán en los términos y en los plazos prescritos por el Código de Comercio. (Art. 151, R. P.)

Dentro de las veinticuatro horas siguientes al recibo de las mercaderías, dice el mismo, tendrá lugar la reclamacion contra el portador por daño ó avería que se encuentre en ellas al abrir los bultos, con tal que no se reconozcan en la parte exterior de éstos las señales del daño ó avería que se reclame. Despues de haber trascurrido el expresado término de veinticuatro horas, ó de haberse pagado los portes, es inadmisibile toda repeticion contra el porteador sobre el estado en que haga la entrega de los géneros que condujo. (Art. 219, C. de C.)

Hemos hablado de los equipajes perdidos ó extraviados, y de lo que debe hacerse para proceder á su busca, y una vez hallados, entregarlos á sus dueños; hemos enseñado tambien qué acciones pueden utilizar éstos en los casos de pérdida, avería ó retraso en la entrega, y de qué modo se prueban y ante qué tribunales; pero nada hemos dicho hasta ahora de los objetos que los viajeros dejan olvidados en los coches ó en las salas de espera, de

los que caen en la vía al paso de los trenes, y de todos aquellos cuyo dueño, remitente ó consignatario se ignore.

**OBJETOS HALLADOS EN LOS COCHES Ó EN LAS SALAS DE ESPERA.**—Al hablar de las estaciones, dijimos que en todas ellas debe haber un depósito en la forma que proponga la Empresa, donde se custodien con seguridad los objetos extraviados pertenecientes á los viajeros. (Art. 29, R. P.)

En conformidad con esto, se dispuso que los objetos arriba dichos se conserven en depósito, llevándose de todos ellos un registro especial con expresion del dia y lugar en que fueron hallados y de sus principales señas.

Si anunciados por tres veces en el *Boletín oficial* de la provincia y trascurrido un año, nadie se presentase á reclamarlos, deben sacarse á pública subasta, aplicando el producto á los Establecimientos de Beneficencia, despues de deducir para la Empresa los gastos de custodia y almacenaje. (Art. 172, R. P.)

**REAL ÓRDEN DE 23 DE ENERO DE 1863 SOBRE LO MISMO.**—Habiendo, empero, consultado el inspector primero administrativo y mercantil de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante sobre la manera de proceder para llevar á cabo lo que

queda dicho, se dispuso como complemento al artículo 172 del Reglamento y á propuesta de la Direccion general de Obras públicas, que los objetos ó mercancías de que se trata, se subasten por las Empresas con asistencia de un representante del gobernador de la provincia á que corresponda la estacion donde se hallen detenidos, á quien para el caso dirigirán la oportuna invitacion, y del inspector mercantil del Gobierno ó de uno de los empleados que estén á sus órdenes; y que el producto líquido que resulte para los Establecimientos de Beneficencia se entregue á dicha autoridad, dando cuenta al ministro de Fomento. (R. O. de 24 de Enero de 1863.)

Tenemos á nuestro viajero instruido para el caso de extravío, avería ó retraso del todo ó parte de su equipaje, y para el de olvido de alguno de los bultos ó prendas que lleva consigo.

**QUEJAS Y RECLAMACIONES.**—Ha terminado su viaje; no ha experimentado en él el menor contratiempo; no ha tenido que sentir el menor disgusto; no hay motivo para que produzca la menor queja.

Sin embargo, y aún cuando le haya ido tan bien, puede suceder lo contrario á otros viajeros, y vamos por lo mismo á decir dos palabras sobre

el modo de formular las quejas y reclamaciones cuando llegue este caso, empezando por enumerar las personas ante quienes deben producirse.

En esto, como en todo, entra por mucho el modo de hacer, y parece, por lo mismo, que la forma en que se da la queja ó se hace la reclamación debe ser adecuada á la falta y á la malicia que la misma arguya en las personas que de ella se han hecho responsables.

SUS TRÁMITES. — Creemos por lo mismo que puede haber tres órdenes de reclamaciones: primero, el de las que se producen ante los mismos empleados de la Empresa, de menor á mayor, cuando la falta procede de alguno de ellos y no se trata del cumplimiento de una orden superior que infiera agravio á los particulares ó al público; segundo, el de las que se hacen acudiendo á los inspectores del Gobierno y á sus subalternos; y tercero, el de las que se formulan en el libro de reclamaciones en el modo y forma que se dirán.

Por regla general, de las faltas de los empleados de las Compañías que emanan de hechos propios de ellos y no del cumplimiento de una orden superior, debe reclamarse á su jefe inmediato.

PERSONAL DE LAS EMPRESAS, SUS DISTINTIVOS. — Preciso es por lo mismo dar á conocer en lo posi-



ble el personal de que consta el servicio de los caminos de hierro y que está más en contacto con el viajero, por más que ese personal varíe según las líneas, la importancia de las estaciones y la clase de trenes puestos en marcha. Ni son ménos variadas las insignias que deben dar á conocer al público la categoría y el orden gerárquico de los empleados, sucediendo con este motivo que el viajero no sabe muchas veces á quién dirigirse en queja ó para formular sus reclamaciones, lo cual da á las mismas una incertidumbre que las hace á menudo ilusorias.

Hay en todas las Empresas ciertos jefes superiores que se hallan al frente del movimiento, de la intervencion y del servicio comercial, sea esta ú otra la clasificacion adoptada, los cuales, no estando en contacto inmediato y directo con el público, hacen vigilar el servicio por los INSPECTORES. Consiste el distintivo de éstos en las líneas del Norte y en las de Madrid á Zaragoza y Alicante en dos ramas de roble de siete hojas cada una, dispuestas en situacion horizontal, atadas por el pié con un lazo, bordado todo con hilillo de oro en la banda de la gorra, sobre la visera.

LOS JEFES DE ESTACION, cuyos distintivos son las mismas dos ramas, pero con solas cinco hojas en las líneas del Norte, ó cinco esterillas de oro ro-

deando la banda de la gorra en las líneas de Madrid á Zaragoza y Alicante, son, como se dijo en el lugar oportuno, los jefes inmediatos de todos los empleados y los que en la estacion representan á la Empresa.

En las estaciones de primero y segundo orden suele habertambien un **SUBJEFE**. Sus insignias son las ramas y tres hojas en cada una de ellas, ó cuatro esterillas de oro respectivamente.

Los **FACTORES** de llegada y de salida, entre los cuales hay un jefe, y los factores de báscula, llevan las mismas insignias en las líneas del Norte, y dos esterillas de oro en las de Madrid á Zaragoza y Alicante.

Por último, llevan una esterilla los **VIGILANTES**, los **EXPENDEDORES** de billetes, incluso los de billetes de anden, y los **TELEGRAFISTAS**. En las líneas de Madrid á Zaragoza y Alicante, sobre la esterilla y al frente, esto es, en la banda de la gorra, y sobre la visera, va una locomotora de hilillo de oro ó laton.

Entre los **Mozos** de la línea del Norte los hay del interior y del exterior. Los primeros tienen una asignacion fija, mas nó los segundos; forman cuerpos distintos, y su numeracion lo es tambien. En las líneas de Madrid á Zaragoza y Alicante todos los mozos son del interior.

El uniforme de los mozos en las líneas del

Norte es, traje y blusa azul con dos hilillos encarnados en la gorra, y entre ellos el número al frente. El capataz lleva tres hilillos. En las líneas de Madrid á Zaragoza y Alicante, usan el mismo traje y banda roja en la gorra, con una locomotora de bronce y debajo el número.

El tren en marcha, además de ir montado por el Maquinista y Fogonero, con los cuales nada tiene que hacer el público, y que no necesitan por otra parte distintivo, por ser conocidos, va á las órdenes de un CONDUCTOR ó JEFE DE TREN, el cual, además de las insignias de la gorra, que consisten en las dos ramas de roble con tres hojas en las líneas del Norte, llevan dos trenchillas doradas en la manga.

Otros Conductores van al cuidado de los frenos y le están subordinados. Son conocidos con el nombre de GUARDA-FRENOS, llevan las mismas ramas de roble en la gorra y en la manga una trenchilla de oro y otra roja.

Finalmente, los INTERVENTORES de ruta cuyo cargo consistia, porque se han suprimido al ménos en algunas líneas, en la revision de los billetes y en todo lo concerniente á que no sean defraudados los intereses de la Empresa, se distinguian por las tres hojas de roble en el Norte, pero de plata en lugar de ser de oro.

Conocido el personal de las Empresas, fácil es comprender que cuando se promueven dudas ó cuestionès ligeras y del momento con los mozos de la estacion, puede recurrirse para que las corten á los vigilantes ó factores, segun el hecho que hubiese dado ocasion á las mismas; pero que de las faltas más ó ménos graves de dichos mozos y de las de los empleados todos de la estacion se deberá reclamar al Jefe de ella, que es, como se ha dicho, su superior y la persona intermedia entre las Empresas y el público.

EMPLEADOS DE LAS INSPECCIONES.—Puede suceder que la reclamacion no sea atendida por el jefe de estacion á medida de los deseos del viajero, ó que proceda de un hecho del mismo jefe, ó á consecuencia de órdenes para él superiores, en cuyo caso deberá aquel dirigirse á los empleados que tiene constituidos el Gobierno cerca de las Empresas para que ejerzan la inspeccion y vigilancia de los ferro-carriles y la intervencion directa en los diversos ramos de su explotacion, de su policia y de su buen régimen, en cuanto pueda afectar á la seguridad de las personas y al desarrollo de los intereses materiales, vigilancia que corresponde segun el art. 1.º del Reglamento de 8 de Julio de 1859 al Ministerio de Fomento.

«La parte puramente técnica ó facultativa, dice

»el art. 2.º, se confiará en cada línea á uno ó más  
»Ingenieros del cuerpo de caminos y canales; la  
»administrativa y mercantil, á funcionarios elegi-  
»dos por el Ministerio de Fomento entre los más  
»aptos de la Administracion pública.

«De una y otra se formarán dos INSPECCIONES in-  
»dependientes entre sí, y ambas destinadas al me-  
»jor servicio público, con distintos cargos y de-  
»beres.

«Un Reglamento especial, concluia el art. 3.º,  
»determinará la organizacion y atribuciones, y el  
»mejor servicio de las inspecciones.»

Este Reglamento para la inspeccion y vigilancia de los ferro-carriles, se dictó en efecto en 9 de Enero de 1861, siendo despues complemento del mismo, la Instruccion para los empleados de las inspecciones, publicada en 10 de Abril de 1862.

Segun la primera de estas disposiciones, la inspeccion facultativa se ejercia por los Ingenieros jefes de division, que fueron luego suprimidos, ó por los que se nombraban especialmente para este objeto, los cuales debian tener su residencia en los puntos que determinaba la Direccion general de Obras públicas, con la que directamente se entendian. Suprimidas las divisiones, se encomendó á los Ingenieros Jefes de las provincias, cuando no hay ingeniero especial.

Á sus órdenes están uno ó más ingenieros, según la importancia de las líneas y el número de ayudantes que se creen necesarios, y cuya residencia fijan aquellos.

La inspeccion administrativa y mercantil, se ejerce por INSPECTORES *primeros*, *segundos* y *terceros*. Los *primeros*, que residen en el punto en que tienen su domicilio las Empresas, se entienden inmediatamente con las Direcciones generales de Obras públicas y de Agricultura, Industria y Comercio, según los casos; y los *segundos* y *terceros*, cuya residencia fija la Direccion general de Obras públicas, se entienden con los inspectores *primeros* de su línea, y en casos de urgencia con las Direcciones.

Auxiliares de ambas inspecciones son los COMISARIOS *primeros* y *segundos*, los CELADORES y los VIGILANTES, cuyo número se ajusta á la importancia de las líneas, que se dividen, cuando así es necesario, en secciones. Residen en los puntos que se les designa. (Artículos 18, 19 y 20, R. I. y V.)

ALGO SOBRE SUS ATRIBUCIONES.—No entraremos aquí á detallar las atribuciones de todos y de cada uno de estos funcionarios. Basta á nuestro propósito decir, que corresponde á la Inspeccion facultativa, entre otras cosas, examinar la composicion y marcha de los trenes; cuidar de que se sujeten

en sus horas de salida y llegada á las disposiciones establecidas; cumplir y hacer cumplir fielmente las disposiciones del Reglamento de 8 de Julio de 1859, en todo lo que á ella se refiera, y dar parte de los accidentes que ocurran en la línea á la Direccion general de Obras públicas y á las autoridades administrativa y judicial, segun los casos. (Art. 6.º, id.) Á la Inspeccion administrativa toca dirigir á las Empresas las advertencias á que puedan dar lugar las reclamaciones del público, dando cuenta al Gobierno de las que por su naturaleza lo exigiesen así (artículo 14, id.); inspeccionar la ejecucion de las disposiciones dictadas para que el servicio de transportes no se interrumpa en los extremos de las líneas que se hallan enlazados con otras (§. 1.º, artículo 15, id.); cuidar de que en la percepcion de los precios de peaje y de transporte, y en la del importe de los gastos accesorios para que están autorizadas las Empresas, se arreglen á lo prescrito en cada caso, dando cuenta á la superioridad de las infracciones que se cometan (§. 2.º, art. 15, idem); y cumplir y cuidar de que se cumplan fielmente las disposiciones del Reglamento de 8 de Julio de 1859 en todo cuanto en el mismo se refiere á la inspeccion administrativa y mercantil. (§. 8.º, art. 15, id.)

Las atribuciones de los auxiliares de las inspecciones, esto es, de los Comisarios, Celadores y Vigilantes, son una derivacion de las de los inspectores; pero las detallaremos más, porque ellos son los funcionarios del Gobierno á quienes puede encontrar y dirigirse el público en cualquier punto de la línea en que deba hacer sus reclamaciones. Conocidos además sus deberes, fácilmente se comprende que los del superior no sean menores, y que no ha de tener sus atribuciones más limitadas. Hé aquí, pues, cuáles son las de los auxiliares:

1.º Cuidar de la observancia y cumplimiento de la ley de policía de los ferro-carriles, del reglamento para su ejecucion, y de las disposiciones y bandos de buen gobierno en la seccion del camino á que se hallen afectos, y en sus zonas, estaciones y demás dependencias.

2.º Cuidar de que se ejecute puntualmente el servicio de las señales establecidas, el del manejo de las agujas, de la guarda y alumbrado, de los pasos á nivel y de las estaciones y sus alrededores, y de que se hallen en sus puestos y desempeñen sus respectivas funciones los empleados y dependientes de las Empresas concesionarias encargados de estos servicios y de la vigilancia de la vía.



3.° Inspeccionar la entrada, permanencia y circulacion de los carruajes ordinarios en los patios y dependencias de las estaciones; la admision del público en las salas de espera y andenes, y la subida de los viajeros á los coches del tren.

4.° Vigilar el cumplimiento de las medidas de orden y seguridad relativas á las locomotoras y carruajes del ferro-carril, al alumbrado de éstos, á su clasificacion é indicacion del número de asientos.

5.° Vigilar la composicion de los trenes, su partida, llegada, marcha y detenciones, y los detalles de la explotacion, con arreglo á las instrucciones generales y á las que les dicten los jefes de las inspecciones facultativa y mercantil.

6.° Cuidar de que se hallen dispuestas en los sitios designados al efecto las locomotoras de reserva, los carruajes de auxilio y las medicinas, y demás medios de socorro para los accidentes que puedan ocurrir.

7.° Cuidar de que se hallen expuestas al público en los sitios designados las tarifas de precios de peaje y trasporte, y los estados que indiquen los tipos aprobados para los diversos puntos de las líneas, y de que las Empresas lleven los registros y asientos de la expedicion de las mercaderías y demás que se les prescriban.

8.º Oir las quejas del público respecto de la marcha de los trenes, del estado del camino y su material, de la percepción de los precios de tarifa y demás ramos de servicio, poniéndolas en conocimiento del superior inmediato.

9.º Dar parte á los jefes de las inspecciones facultativa y mercantil, de las contravenciones á los reglamentos de policía del camino, y del servicio y explotación, que se cometan por las Empresas, sus empleados ú otras personas, dirigiéndose á cada jefe, respecto de las cometidas en el ramo que tenga á su cargo.

10. Dar prontamente conocimiento de los accidentes que ocurran en la línea á sus jefes inmediatos, á la autoridad judicial ó administrativa más próxima, y á los jefes de la inspección mercantil y facultativa. Para estas ocasiones y para todas aquellas en que importe la rápida trasmisión de los partes y noticias, harán uso del telégrafo del camino.

11. Instruir sumaria información sobre los delitos ó faltas que se cometan en el camino y sus dependencias, y detener á los que aparezcan infraganti como sus autores ó cómplices, siempre que por la gravedad y naturaleza de los hechos se considere necesario, entregándolos precisamente dentro de las veinticuatro horas siguientes, así como

las diligencias practicadas, á la autoridad gubernativa ó judicial, á quien compete el conocimiento del asunto.

Los celadores y vigilantes dependientes de un comisario jefe de seccion, no hallándose presente éste, ó respectivamente cualquiera de sus superiores, entregarán por sí á las autoridades expresadas las diligencias y detenidos á que se refiere esta disposicion. Si dichas autoridades se presentasen en el lugar del suceso sobre que se instruyen las diligencias, segun corresponda al órden administrativo ó judicial, la entrega se hará respectivamente en el acto de la presentacion, cesando los celadores y vigilantes de obrar por sí, y continuando aquellas en la instruccion sumaria de lo acaecido para proceder á lo que haya lugar.

Estas atribuciones están aún más detalladas en la Instruccion de 10 de Abril de 1862, dictada para los empleados de las inspecciones; pero no hemos creido que debiamos descender á más pormenores porque habrian sido ya innecesarios para nuestro propósito.

SUS DISTINTIVOS.—Basta lo dicho para que el viajero comprenda que cuando se considera agraviado por lo que en cualquier caso de reclamacion ó queja decida el jefe de estacion, ántes de

recurrir al último extremo, esto es, al de consignar su queja por escrito en el libro de reclamaciones, le queda un paso que dar y es el de acudir á los agentes del Gobierno á quienes le será fácil reconocer, porque los inspectores jefes llevan tres entorchados de oro en la banda de la gorra; dos los inspectores especiales; tres serretas de plata los comisarios primeros, dos los segundos y una los celadores.

LIBRO DE RECLAMACIONES.—Si aún así no obtiese la satisfaccion que desea, puede acudir al libro de reclamaciones, como le convendrá hacerlo en los casos graves y urgentes que no le den tiempo para graduar sus quejas en la forma que queda explicada, ó cuando se sienta agraviado por las determinaciones de la Empresa ó abusos de la misma.

Una vez decidido el viajero por este último medio debe tener presente que el jefe de estacion está obligado á presentarle el libro cuando le requiera para ello; que además tiene el deber de enviar con sus partes diarios copia de estas quejas (art. 5.º, R. G. E. N.), y que el libro debe ser visado mensualmente por los encargados de la inspeccion administrativa y mercantil, que como se ha dicho, deben poner en conocimiento de sus superiores las quejas del público. (Art. 101, R. P.)

Cuando estas no son, pues, sobre asuntos livianos y de poco momento, de esos que mueren en el acto, y tienen alguna importancia, ora se consignen ó nó en los libros, pueden llegar por un conducto y corriendo la escala hasta el Consejo de la Compañía, y por el otro hasta la Direccion general de Obras públicas, y hasta pueden dar lugar á una decision ministerial en la esfera gubernativa ó á una sentencia de los Tribunales, segun la índole y naturaleza de la reclamacion, porque el uso del derecho de queja ó de reclamacion en la vía extrajudicial, no excluye el ejercicio de las acciones de que el particular se cree asistido cuando no ha obtenido la satisfaccion debida.

REALES ÓRDENES DE 19 DE AGOSTO DE 1865 SOBRE LO MISMO.—En 19 de Agosto de 1865 se expidieron por el Ministerio de Fomento dos Reales órdenes sobre la materia que en este momento nos ocupa y que importa tener presentes.

Habiendo consultado el inspector primero administrativo y mercantil del ferro-carril de Palencia á Ponferrada sobre si, con arreglo á lo dispuesto en el art. 101 del Reglamento de 8 de Julio de 1859 pueden consignarse en el libro de reclamaciones de una Empresa, quejas ó peticiones que hagan relacion á otra Compañía, se dictaron las aclaraciones siguientes para su inteligencia:—

1.<sup>a</sup> El libro de reclamaciones se entregará á todo viajero, remitente ó consignatario que lo solicite, sin dirigirle pregunta alguna con el fin de cerciorarse del objeto de su demanda. 2.<sup>a</sup> Cuando en dichos libros se encuentren quejas ó reclamaciones relativas á faltas cometidas en los ferro-carriles pertenecientes á distintas Empresas, el comisario de la seccion en que se haya consignado la queja, sacará copia literal de ella y la remitirá de oficio al de la seccion en que se cometió la falta, y éste la elevará al jefe inmediato para que le dé el curso que corresponda. 3.<sup>a</sup> Despues de haber sacado la copia que se cita en la regla anterior, pondrá el comisario al pié de la queja la siguiente nota: «Sacada copia y remitida al comisario de... en cuya seccion aparece cometida la falta que se denuncia.»

La otra Real órden decia que: «Pudiendo la publicidad de las faltas que se cometen en el servicio de trasportes por los ferro-carriles contribuir á que disminuya el número de las mismas, S. M., además de las disposiciones dictadas en Real órden de la misma fecha para el mejoramiento del mencionado servicio, habia tenido á bien disponer que los gobernadores de las provincias hagan insertar en los periódicos oficiales las quejas que se produzcan por conducto de los

funcionarios de las inspecciones, y las providencias que dicten imponiendo multas ó tomando otras disposiciones, con arreglo á lo que disponen el art. 4.º de la Ley de 14 de Noviembre de 1855, y el Reglamento de 8 de Julio de 1859.

Basta, empero, de quejas y reclamaciones. En los libros de medicina doméstica, cuando llega un caso en que la ciencia infusa de los aficionados á tener botiquines y á propinar el acónito y la belladona es insuficiente, se suele dar este consejo: «Si el enfermo no experimentase alivio con el uso de los medicamentos indicados, deberá llamarse á un buen facultativo que se encargue de su asistencia.» ¿Y por qué no hemos de decir nosotros que si el viajero no es atendido despues de formular sus reclamaciones por alguno de los medios que quedan expuestos, le convendrá *cuando la cosa merezca la pena*, buscar un letrado á quien consultar y encomendarle el amparo y la defensa de sus derechos hollados? Las palabras subrayadas y el recuerdo que aquí traemos á cuento de la célebre maldicion del gitano, *pleitos tengas y los ganes*, le probarán, siendo como somos letrados, aunque indignos, todo el desinterés con que procedemos al darle aquel consejo.

Pero nuestro viajero está cansado y necesita despues de poner un despacho á su familia anunciándola que no ha tenido contratiempo alguno en su viaje, buscar un buen hotel para dar en él con su cuerpo y con su equipaje, tomar un baño y dormir un rato ántes de vestirse, salir, etc., etc.

TELÉGRAFO; DESPACHOS PRIVADOS.— Permítasenos por lo mismo serle útil todavía, sin embargo de que ha concluido su viaje y con él nuestra tarea. Al telégrafo, pues... Pero, ¿dónde está el telégrafo? Afortunadamente le tiene hoy en la misma estacion.

En su lugar oportuno, y al hablar de los medios que tienen las Empresas para precaver accidentes, mencionamos, como el de mayor importancia, el telégrafo, y hablamos de él y dijimos lo que sobre el mismo rige sólo en este concepto; pero ahora debemos considerarle bajo otro punto de vista. ¿Pueden los particulares servirse del telégrafo de los caminos de hierro para trasmitir despachos, del mismo modo que lo hacen en las estaciones ú oficinas del Gobierno? Sí, porque difícilmente habrá una Empresa que no haya respondido á la invitacion que se las hizo por el Decreto de 12 de Abril del año 1871, de que muy luego hablaremos.

REALES ÓRDENES DE 19 DE FEBRERO SOBRE LO MIS-



mo.—En 19 de Febrero de 1859, atendiendo el Gobierno á los graves inconvenientes que resultarían de permitir que las Empresas de ferro-carriles, sobre las que se encuentran establecidas las líneas telegráficas del Estado, tuviesen á su cargo el servicio de éstas, y que bajo ningun concepto se podia consentir en los ferro-carriles con telégrafo de servicio especial de los mismos, que por aquellos se trasmitiesen otros partes que los necesarios para la mejor y más segura explotacion, se mandó que los concesionarios de dichos caminos se abstuviesen desde luego de transmitir parte alguno por los hilos telegráficos destinados al servicio público, y de recibir ó dar, áun por los de su servicio, otros partes ó despachos que los necesarios para la mejor explotacion de la vía, y se las previno que de contravenir á estas disposiciones, se procedería á imponerles las penas que mereciesen con arreglo á las leyes. En consecuencia de esta Real orden se dejó sin efecto, por otra de la misma fecha, la concesion provisional que se habia otorgado á la Empresa del ferro-carril de Madrid á Aranjuez para la trasmision de la correspondencia particular por telégrafo, y se dispuso que aquella se aplicase en todas sus partes al ferro-carril de Madrid á Almansa, quedando prohibido á los concesionarios usar por sí mis-

mos de los hilos telegráficos del Estado y transmitir por los especiales del camino otros despachos que los necesarios á su mejor explotacion.

REAL DECRETO DE 12 DE ABRIL DE 1871, SOBRE LO MISMO.—Así las cosas, en 12 de Abril de 1871, se dió un decreto por el Ministerio de la Gobernacion, que vamos á insertar íntegro, aunque sin la exposicion de motivos, porque es la legislacion no-vísima que rige en la materia (1).

#### DECRETO.

»Conformándome con lo propuesto por el Ministro de la Gobernacion, de acuerdo con el parecer del Consejo de Estado y Consejo de Ministros,

»Vengo en decretar lo siguiente:

»Artículo 1.º Corresponde al Ministerio de la Gobernacion ejercer su accion directa é indispensable sobre las Empresas de caminos de hierro, en cuanto tenga relacion con el servicio telegráfico, para hacerlas cumplir lo prevenido en las leyes, decretos y órdenes vigentes sobre el particular.

»Art. 2.º El local para las estaciones y el número de hilos (no excediendo de cuatro) que deban facilitar las Compañías, lo determinará el Ministe-

---

(1) Llamamos la atencion de los viajeros sobre los artículos 6.º, 7.º y 8.º del mismo y sobre las bases 5.ª, 6.ª, 7.ª, 8.ª, 10.ª y 11.ª de las catorce que le acompañan, por hallarse en ellas lo que más le interesa.

rio de la Gobernacion para que forme parte del pliego de condiciones, á peticion del de Fomento.

»Art. 3.º No estando en oposicion el art. 37 de la Ley general de ferro-carriles, con el 19 del pliego de condiciones generales de la Instruccion para el cumplimiento de dicha ley, las Empresas, además de facilitar los hilos que la concesion especial determine, están obligadas á tener dispuestos los postes para recibir el número de hilos que el Gobierno necesite colgar, siendo obligacion de las Empresas conservar, entretener y reparar unos y otros con el material necesario al efecto.

»Art. 4.º Las Empresas cuya concesion sea posterior á la Ley general de ferro-carriles, ó que siendo anterior tengan la cláusula de sujetarse á ella, lo estarán tambien á estas prescripciones.

»Art. 5.º Las Empresas están obligadas á reparar inmediatamente toda avería que ocurra en las líneas á su cargo. Si pasado el tiempo de seis horas hábiles no lo hubieren verificado, la Direccion general de Comunicaciones dictará las medidas oportunas para que se restablezca la comunicacion; mas si fuesen ineficaces los medios empleados para hacer cumplir á aquellas sus obligaciones, podrá atender por sí misma á los trabajos de rehabilitacion, cuyos gastos abonarán las Compañías, sin perjuicio de exigirles además

la responsabilidad en que incurriesen con arreglo á la ley, salvo siempre los casos de fuerza mayor.

»Art. 6.º Queda absolutamente prohibido á las Empresas de ferro-carriles la trasmision de despachos particulares por sus líneas hasta tanto que se acepten individualmente por cada Compañía, y se eleven á escritura pública las bases adjuntas que se proponen, á fin de extender el uso del telégrafo.

»Art. 7.º Queda autorizada la Direccion general de Comunicaciones para celebrar con las Compañías de ferro-carriles los contratos á que se refieren las citadas bases, y encargada de cumplir las cláusulas de los mismos.

»Art. 8.º Por el Ministerio de la Gobernacion se hará efectiva la responsabilidad de las Empresas de ferro-carriles por su morosidad ó abandono en la reparacion de averías, conservacion y entretenimiento de las líneas y trasmision ilegal de despachos particulares.

»Art. 9.º Quedan derogadas todas las disposiciones que no se hallen en armonia con las del presente decreto.

»Dado en Madrid á doce de Abril de mil ochocientos setenta y uno.—AMADEO.—El Ministro de la Gobernacion, *Práxedes Mateo Sagasta*.

BASES QUE SE PROPONEN Á LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES PARA ABRIR AL PÚBLICO EL SERVICIO TELEGRÁFICO DE SUS ESTACIONES.

- »1.<sup>a</sup> El Estado construirá por su cuenta los ramales de empalme que sean necesarios para enlazar la red telegráfica de la nación con la de ferro-carriles, utilizando siempre que sea conveniente los postes de las líneas de las Empresas, y montará en sus propias estaciones los aparatos que hayan de establecer la comunicacion. Las Compañías montarán igualmente en sus estaciones los aparatos necesarios para mantener la comunicacion con las del Estado.
- »2.<sup>a</sup> Las Empresas continuarán empleando el sistema de trasmision que tienen adoptado, y podrán cambiarlo cuando lo estimen oportuno, previo el consiguiente aviso.
- »3.<sup>a</sup> Las Empresas continuarán nombrando el personal de sus líneas; pero si el servicio demostrase por repetidas faltas, la incapacidad de alguna parte de él, deberán sustituirlo con otro más apto.
- »4.<sup>a</sup> Las Compañías se obligan á mantener en buen estado las comunicaciones telegráficas, y á aumentar el número de sus aparatos y empleados

allí donde las necesidades del servicio demuestren la insuficiencia del existente.

»5.<sup>a</sup> Las Empresas no podrán negarse á la trasmision inmediata de ningun telégrama que se les presente, sino cuando éstos ataquen la moral y el orden público, motivos que consignarán en el despacho, al devolverlo.

»Los despachos relativos al movimiento de los trenes de la Compañía y accidentes de la explotacion, serán los únicos preferentes al servicio oficial y del público.

»6.<sup>a</sup> Las condiciones del servicio de las estaciones de ferro-carriles, relativamente á la tasa, orden y direccion de los despachos, responsabilidad, etc., serán las mismas que rijan en las estaciones del Estado, y serán objeto de un reglamento especial.

»Quedan, sin embargo, facultadas las Empresas para percibir desde luego en metálico ó por otro medio expedito el valor de los despachos que se les presenten.

»7.<sup>a</sup> Las estaciones de ambas partes contratantes cobrarán íntegramente por sí los despachos que se les presenten á la trasmision, y comunicarán gratis los que reciban de otras estaciones; lo cual, simplificando la contabilidad, equivale á repartir por mitad lo que ambas cobren, estando

demostrado por la estadística que en cada estación los telégramas de entrada se compensan por regla general en número y valor con los de salida.

»Pero cuando el despacho se dirija desde una estación de ferro-carril á otra de diferente Compañía, atravesando las líneas del Estado, éste percibirá la mitad de su producto.

»8.<sup>a</sup> Los telégramas que se reciban en las estaciones de ferro-carriles, serán llevados sin demora, gratis, al domicilio del destinatario, como recíprocamente lo verificará el Estado, siempre que la distancia no exceda de dos kilometros.

»Si excediere, sin pasar de 10, la Empresa podrá percibir del destinatario una sobretasa proporcional á la distancia, que será uniforme, previamente establecida y publicada.

»Si excediese de 10 kilometros, la conduccion de los telégramas se hará por el correo, á cuyo efecto las dependencias de este ramo los admitirán sin franqueo prévio, exigiéndolo del destinatario.

»9.<sup>a</sup> En compensacion del beneficio que por el art. 8.<sup>o</sup> reportarán las Compañías del servicio público, sus estaciones estarán obligadas á transmitir gratuitamente los despachos oficiales del Estado, y los interiores ó administrativos del cuerpo de telégrafos.

»10. Este servicio entre las estaciones de am-

bas redes, se limita, por ahora, al interior del país. Conocidos y corregidos que sean los inconvenientes de la organizacion que ahora se le da, se extenderá al extranjero por medio de un nuevo convenio con las Empresas.

»11. El Gobierno se reserva el derecho de intervenir y suspender para el público el servicio de las estaciones de ferro-carriles en circunstancias extraordinarias, atendiendo á la seguridad del Estado y al órden público.

»12. Ambas partes contratantes se pondrán de acuerdo para fijar el dia de apertura al servicio público de las nuevas estaciones, y las horas de su duracion.

»13. Este convenio será obligatorio para ambas partes durante tres años.

»Podrán ántes modificarlo ó anularlo por comun convenio expreso.

»14. Aceptadas que sean las bases anteriores por cada Compañía, se elevarán á escritura pública.

»Madrid 12 de Abril de 1871.—El Director general, *Victor Balaguer.*»

Creemos, pues, en vista del decreto que hemos insertado íntegro, que el viajero podrá hoy en todas las líneas y en todas las estaciones provistas de telégrafos, poner los despachos particu-



lares que estime oportunos. Si así no fuese, fácil le será salir de la duda preguntando si la Empresa tiene hecho ó nó con el Gobierno el contrato á que el decreto alude, y en caso afirmativo ya sabe, porque se las hemos dado á conocer, cuáles son las bases de este servicio.

Salgamos, pues, del telégrafo y de la estación, y vamos al hotel, que es lo que á nuestro viajero urge ya.

**HOTELES Y FONDAS.**—En todas las estaciones hay, á la llegada de los trenes, un enjambre de mozos entre los que se deslizan algunos galopos que con su frase acostumbrada de «*Caballero: ¿quiere usted que le lleve á una buena fonda?*» sacrifican al pobre infeliz que tiene la candidez de seguirlos y le llevan á una mala casa de huéspedes.

¡Oh, tú, inmortal é invicta Zaragoza! ¡tú también, Cartagena, cuna de tantos ilustres Palinuros! ¡y tú, Logroño, célebre por tus pimientos rojos y por tu entusiasta amor á la libertad! ¡Cómo podríamos olvidaros, sí, áun cuando fuese ménos preclaro vuestro nombre y ménos brillantes las páginas de vuestra historia, en vosotros recibimos las primeras lecciones que dieron á nuestra inexperiencia los mozos de enganche de vuestras rancias pupileras, que, honrando sus

modestos albergues con el nombre de fondas, nos daban el guisado casero y la ensalada sazónada con cominos, y nos hacían servir por maritornes, y contaban delante de nosotros la ropa sucia que daban á la lavandera, y tenían un enjambre de chiquillos que lloraban y sorbian, y reñían con gritos desaforados, y no nos ponían cubo ni jarro, compañeros inseparables de la jofaina, ni vasos limpios, ni bien fregados otros vasos, y nos ponderaban á cada momento su limpieza, y se permitían darnos conversación y hablarnos del doctoral ó del diputado de provincia, tío ó primo de su primero, segundo ó tercer marido, cuya historia nos relataban, seguida de la de su triste viudez y de la de sus nuevas esperanzas?

La verdad es que en estas casas, que por lo general ofrecen los inconvenientes de la vida de familia cuando es numerosa, sin sus ventajas, nos sirven sin exactitud, ó mejor dicho, mal y sin conocer siquiera las necesidades del que está habituado á un trato regular; pero en cambio nos desuellan, porque nos llevan casi tan caro como en el mejor hotel.

Y perdónesenos la palabra, aunque sea importada de Francia, porque tiene para el que viaja un significado sin equivalencia en castellano.

¿Qué cosa es un hotel? *Hôtel*, derivado de la

palabra *hôte*, huésped, está tan distante de ser una casa de huéspedes, como nosotros de la república federal, ó quizá mucho más, toda vez que en nuestro escepticismo político voguemos desmantelados y sin rumbo á merced de las olas, siéndonos indiferente el punto á que habremos de llegar de arribada, si es un puerto seguro que nos ponga al abrigo de nuevas tempestades, por más que todo él esté rodeado de escollos. Tampoco equivale á nuestras fondas, hijas primogénitas de nuestras antiguas pastelerías, en las cuales no nos meteremos á averiguar si á nuestros padres se les servía ó nó gato, ó si

*Con ojaldre cubierto  
Les daban pastel frison.*

porque en las fondas no habia habitaciones para hospedar á los viajeros y se reducian, hace algunos años, esos establecimientos, á servir comidas por encargo, en las que la acreditada sopa de rabioles, la ternera mechada con acederas y el salmí de chochas con alguna que otra *charlotte* ó gelatina eran el *non plus ultra* del arte de *Carême* en bodas y actos solemnes de accion de gracias á la Providencia por haber caido al anfitrión un terno seco de la lotería primitiva. Hasta entónces no habia salido la cocina española del

asado en punto de suela, de las magras con tomate y de las perdices estofadas ó á la catalana, y en cuanto á repostería, con el arroz con leche, con las natillas y huevos moles se echaba el resto.

UN POCO DE ARTE CULINARIO, DE POLÍTICA Y DE NUESTRO ESTADO SOCIAL.—Veamos, pues, lo que es un *hôtel* en la felicísima época que alcanzamos, en que á las antiguas fondas ha sustituido el elegante *restaurant* con sus soberbias lunas de dimensiones colosales, diáfanas como el aire, y sus ricos escaparates, dentro de los cuales se halla artísticamente revuelto todo cuanto en los reinos de la naturaleza puede excitar más el sensualismo de nuestros glotones, ó de los que han llegado á comprender la estética en el ejercicio de las funciones digestivas, esto es de los *gourmands* y de los *gourmés* para hablar con más claridad.

¿Quién al ver esos faisanes plateados, esos *dindon truffé*, esos soberbios venados que hace horas solamente sesteaban en alguna umbría de los montes de Toledo ó de la sierra de Córdoba; esos *jamboneaux de Strasbourg*; esas cabezas de jabalí, en cuyos colmillos se nota aún la reciente sangre del alano que les hizo presa y quedó desjarretado; esos embutidos de todas las carnes y de todas las procedencias posibles; esa inmensa variedad de

quesos ingleses y franceses, flamencos y suizos; esas conservas, esas jaleas, esas cajas, esos canastillos de confituras y de frutas, todo en revuelta confusion entre porcelanas y frascos de todas formas y tamaños, y ataviados con etiquetas de todos los colores imaginables, no piensa con desden en el festin de Baltasar ó en la cena de Antonio y de Cleopatra? ¿Quién extrañará que hoy se arregle el mundo almorzando y comiendo, y que del mismo modo se riña y se hagan las paces, se concierten cábalas, se inventen intrigas, se formen coaliciones, se urdan engaños recíprocos y se embauque á los tontos? ¿Quién se admirará de que uno de los capítulos más importantes en ciertas cuentas, de cierta corporacion, en cierta época, fuese el de los gastos hechos en cierto *restaurant*? ¿Quién, que uno de los principales cuidados de los periódicos *sérios*, como hoy se dice, sea dar cuenta á sus abonados de cómo el Presidente del Congreso de Diputados almorzó ayer con el del Senado y con el del Consejo de Ministros; cómo el jefe de esta fraccion comerá mañana con el de aquella y con el de la otra; como el Sr. D. X., Ministro en Pomoutou, y de regreso en Madrid, echó el jueves una cana al aire con el Ministro de Estado y otros hombres importantes; cómo el Ministro de la Gobernacion tendrá un *gaudeamus* con

sus compañeros, y cómo éstos le pagarán á su vez la fineza con otros *gaudeamus*; cómo todos estos señores padecen de indigestion crónica; cómo dejan de asistir al Ministerio ó á las Cámaras por estar enfermos cada dos dias; cómo gastan por arrobos las pastillas de Vichy, y cómo tienen que ir á tomar baños minerales cada lunes y cada martes; á lo que se podria añadir como por ésto, más que por las vigiliass, se ponen en poco tiempo escabechados y feos, y por último, cómo viven poco, porque no se hacen los huesos viejos cargando mucho el estómago, y más *si le pilla de vacío?*

SIGUEN LOS HOTELES Y LAS CONSIDERACIONES TRASCENDENTALES.—Pero basta de digresiones, y digamos, ¿qué es un *hótel*? Por el pronto, esta clase de establecimientos no puede estar, ni en la calle de Peregrinos, ni en la antigua de Majaderitos, ni en la de Chinchilla, sino que deben ocupar uno de los puntos principales y más concurridos de la poblacion, tales son en Madrid, la calle de Alcalá, Puerta del Sol, Carrera de San Gerónimo, etc. Deben tener un buen servicio de carruajes, departamentos espaciosos *confortablemente* amueblados, buenas chimeneas y alfombras en invierno y buenos encerados tambien en verano, baños, gabinete de lectura, sala de conversa-

cion, etc., etc.; un buen personal de intérpretes; otro de inteligentes camareros y de lindas camareras, aquellos con su frac negro y su guante de hilo blanco, y éstas vestidas con la decencia correspondiente á la clase de las personas á quienes tienen que servir; un *maitre d'hôtel* ó maestresala (así se llamaba en tiempo de nuestros mayores al criado principal que asistía á la mesa de su señor y dirigía el servicio de los otros criados inferiores), y sobre todo, un excelente cocinero con todo un estado mayor de ayudantes, pinches y marmitones, y con un material digno de figurar en el presupuesto de la guerra el día feliz de la fraternidad universal en que se sustituyan los obuses con cañerolas, los cañones Krupp con chocolateras, y las ametralladoras con moldes de gelatina y de *charlot á la vanille*.

Si el oro, la plata y el cristal de roca son las materias con que se fabrica el servicio de mesa de los príncipes; y si la porcelana de Sevres y el cristal de Venecia y de Bohemia los sustituyen sin desventaja en las mesas de otros grandes señores; no desmerecen por cierto en una *table d'hôte* la blanca porcelana de Pasages y la media muselina de Clichy, simétricamente extendidas sobre el blanco lino, entre canastillos de frutas y de

flores, y á la luz de las bujías colocadas en sendos candelabros de bronce dorado á fuego.

Tampoco os presentarán allí como en la mesa de los Lúculos el jabalí de la Lucania, el cabrito de Ambracia, las pintadas de Numidia, el faisán plateado de las orillas del Phaso, las lampreas de Rodas y las anchoas del Ponto; ni gustareis el albaricoque de Armenia, el melocoton de Persia, el membrillo de Sidon y la fragante frambuesa del monte Ida; ni os servirán, por último, en copas de oro cincelado ó de agata y diaspero, el Chipre y el Falerno, con otros vinos no ménos célebres de Grecia, de Italia y de Sicilia.

Á las conquistas de Roma han sucedido otras conquistas; á aquellos gustos otros gustos, y los viajes en camino de hierro y el cosmopolitismo moderno, no las victorias obtenidas vertiendo arroyos de sangre y de lágrimas, son los que han traído á las mesas redondas de nuestros *restaurants* y *hóteles* los salchichones de Lyon, las ricas mortatellas de Bolonia, las sardinas de Nantes, las ostras de Burdeos, las setas de Génova, los macarrones de Nápoles, las trufas de Perigord, los jamones de York y de Westfalia, y los más ricos aún, de Treveles; los pasteles de Strasburgo, las codornices de Palermo, los pollos de la Bresse, y tantos y tantos otros suculentos manjares, que



con las ricas y variadas frutas que nuestro suelo produce y que nos envia el Nuevo-Mundo, y con los irremplazables Jerez y Oporto, el Sautern, el Borgoña y el espumoso Champagne, hacen las delicias de nuestros gastrónomos.

¿Ha sido esto un bien? ¿Ha ganado mucho la humanidad con poner el refinamiento en la satisfacción de los goces materiales al alcance de todos? Si escribiéramos un libro de moral ó de ciencia social, resueltamente diríamos que no.

Creemos que la molicie y el sibaritismo moderno son los que nos han traído á la *Internacional*, y creemos que la *Internacional*, por más que sea un hecho lógico y rigurosamente necesario, dadas las premisas establecidas por las revoluciones, no podrá traernos á nada bueno, porque anegará en sangre al mundo, y no concluirá jamás con la desigualdad de fortunas, ni extinguirá la miseria. Hoy no hay señores, ni clases privilegiadas á quienes despojar; pero á la sombra de las revoluciones nació el capital, y la clase media que no ha tenido más virtudes que la nobleza, sino que por el contrario, prohijó todos sus vicios exagerándolos, la clase media que enseñó al cuarto estado cómo se despoja á los ricos y cómo se pasa alegremente la vida, se aterra hoy al ver que ese

cuarto estado llama á sus puertas y le disputa la propiedad de ese mismo capital que con su trabajo contribuye á crear, y la posesion de sus goces. ¿Las pretensiones del cuarto estado son justas? No. ¿Reconocen un pretexto? ¿son lógicas? Sí. ¿Cuál será su resultado? *A i posteri l'ardua sentenza*. Hay mucha mar de fondo, y con razon dudamos que el célebre apólogo del estómago y de los miembros de Menenio Agripa, áun haciéndose sentir, logre calmar los ánimos soliviantados. Nos hallamos en una época de verdadera trasformacion social, y son muchas las causas que han de hacer imposible el remedio. En el fondo, todas ellas conocen un principio, el menosprecio de la verdad, de la razon, de la justicia y de la fe de nuestros mayores.

Y hé aquí cómo de una descripcion culinaria pueden surgir consideraciones de un órden altamente trascendental.

Volvamos al *hótel*.—Lo que más nos agrada en una mesa redonda es la variedad de tipos, de dialectos y de maneras que se advierten en los comensales; porque sucede en ellas lo que en los espectáculos, lo que con los trajes, lo que en todos y cada uno de los actos de la vida y de la sociedad actual. La cuestion es simplemente de dinero.

Salvada esta dificultad, que es bien pequeña cuando á nadie se pregunta de dónde le vino su fortuna, lo mismo viste el orgulloso duque, que el expósito; el descendiente de los Guzmanes y de los Lacerdas, que el caballero de industria. Juntos van tambien á los Eliseos y á los Conciertos del Retiro á oír las melodías de Haydn, de Mendelssohn y de Gounod, y juntos comen, por último, en una *table d'hôte*, donde al llegar encuentran ya sentados, y quizá codeándose, al noble lord inglés y al espía ó al vago de profesion.

es Y es que nos hemos corrompido, que nos hemos prostituido, que no reconocemos otro Dios, otra razon, otra hidalguía, otra nobleza que el dinero; que á nadie se le inquiere de dónde vino y á dónde va, y que al paso que desdeñamos, si no escarnecemos, ciertas honrosísimas desgracias que deberian valer más que una ejecutoria, nuestros orgullosos aristócratas alargan solícitos la mano al hombre sin pudor y sin conciencia que supo hacerse rico, no importa cómo, y las damas de nuestra grandeza no han hecho abandonar jamás el paseo á sus cocheros cuando han visto entrar en fila con ellas á opulentas prostitutas, cubiertas como ellas tambien, de raso y pieles de cisnes.—¿Y la consecuencia?... ¡ah!... la consecuencia es que el sastre y el zapatero se desdeñan ya

de ir á tomaros la medida y á probaros la ropa ó el calzado, y que al entrar vosotros en su casa empiezan por tenderos la mano; la consecuencia es que si vosotros no habeis preguntado á los advenedizos de dónde les vino esa fortuna que todo lo representa para ellos, nobleza, posicion, instruccion y talento, los que siguen hoy sus huellas empiezan diciéndoos á vosotros á voz y en grito y en todos los tonos posibles que vuestra propiedad es un robo; la consecuencia es que la democracia inconsciente, sin delicadeza, sin educacion, brutal, se os viene encima; y que sus hijos y sus nietos, educados dentro de algunos años, y con las maneras y los hábitos que dan la ilustracion, que habrán adquirido en los viajes, y el trato de gentes, llamarán advenedizos á los vuestros que alcancen á rehacer una fortuna y á igualarse con ellos.

Pero hemos olvidado otra vez el hôtel y la mesa redonda, y eso que á veces se sientan á ella las más raras bellezas, encantadoras aves de paso de solo un dia, que son su principal ornamento.—¡Cuántas veces han excitado quizá en nosotros esas divinidades desconocidas, esos inefables misterios en caras de ángel otra clase de apetito que en vano habrian intentado satisfacer

con todo su ingenio, los Beauvilliers, Meot, Robert, Rose, Lagacque, los hermanos Very, los hermanos Provenzales y aún el mismo Carême, si para ello resucitaran!

Por lo demás (y concluyendo), en un buen hôtel todo debe estar organizado y reglamentado, todo debe hacerse al minuto, y hasta vuestros pensamientos deben adivinarse. Allí tendreis vuestra caja de depósitos si quereis guardar con seguridad vuestros fondos; allí el correo, allí los periódicos, los anuncios de todos los espectáculos, las tarifas de todos los servicios, los cuadros de salida de todos los trenes, la llegada y salida de todos los vapores... y allí encontrareis finalmente este libro que deseamos encontreis útil y os sea de provecho en vuestros viajes, á pesar de sus muchos defectos, porque redundará entónces, no lo dudeis, en nuestro provecho.—Así sea.

Para todo esto, para no carecer en ellos de nada sólo os falta tres cosas, las del gran Federico; dinero, dinero y dinero.

HOTELES DE PROVINCIA, UN RECUERDO DE LA ALHAMBRA.—Si en vez de suponer, como lo hemos hecho, que nuestro viajero salió de la coronada villa, hubiésemos supuesto que habia salido de una capital de provincia y llegaba á Madrid, le dejaríamos perfectame instalado en el excelente *Grand*

*Hôtel de Paris*, cuyos dueños, los Señores Fallola Hermanos, han sabido reunir cuantos atractivos puede necesitar el viajero en punto al servicio, al trato, á la comodidad de las habitaciones y á una excelente mesa donde por lo regular suelen sentarse más de cien personas. El cocinero de este hôtel no tiene rival.

Don José Fallola es además gran conocedor de objetos de arte y de antigüedades y reúne en su casa un verdadero museo de cuadros, esmaltes, porcelanas, manuscritos, armas, joyas, etc., que sirven de solaz á los *amateurs*, en favor de los cuales ha hecho alguna que otra cesion.

Además del *Gran Hôtel de Paris* no seríamos justos sino hiciésemos los debidos elogios del *Grand Hôtel de Rusia*, del de la *Perla* y del de *Embajadores*, situados en la Carrera de San Gerónimo; de los hôteles de los *Príncipes y Americano*, establecidos en la Puerta del Sol; del de las *Cuatro naciones* de la calle del Arenal, y por último del hôtel de las *Peninsulares* en la calle de Alcalá.

Pero nuestro viajero salió de Madrid á recorrer varias provincias y justo es indicarle los mejores establecimientos donde puede ir á parar en su peregrinacion. Le recomendamos, pues, en Alicante la *Fonda del vapor*; en Badajoz la de las *Tres*

naciones; la de las *Cuatro naciones* en Barcelona; la de las *Navarras* y el *Hôtel del Boulevard* en Bilbao; la de la *Rafaela* en Búrgos; la de *Paris* en Cádiz; el hôtel del mismo nombre (*Hôtel de Paris*) en Cartagena; el *Suizo* en Córdoba y los de los *Siete suelos* y *Washington Irving* en la inolvidable Alhambra de Granada.—Hagamos una pausa.

Figuraos que en un día de los más calurosos del mes de Agosto subis la pendiente de una calle no muy estrecha, y que, no siendo tampoco muy larga, os la hace más llevadera, y que esa pendiente os conduce á una antigua puerta de piedra de un arco, sobre la que se ostentan, á uno y otro lado, dos enormes granadas entreabiertas. Esa cuesta es la de los Gomeles, y esa puerta, ya lo adivinareis, la de las Granadas.

Por mucho que sea el calor, al entrar por ella sentís una deliciosa temperatura primaveral; y por ardientes que sean los rayos del sol se embotan en una espesa bóveda de follaje formada por la copa de los altos álamos que se levantan á uno y otro lado de vuestro camino, en el talud que por la izquierda y siguiendo una calzada os conduce, dejando á un lado la *Puerta judiciaria* y el *pilar de Carlos V*, al palacio árabe de los reyes de Granada, y en el que por la derecha os lleva del mismo modo á los *Mártires*.—Esta alta bóveda

de la que se descuelgan de vez en cuando largos brazos y guirnaldas de yedra y que cubre un piso cuidadosamente enarenado, con sus correspondientes faroles de gas de trecho en trecho, sobre columnas de hierro fundido, forma dos recodos en ángulo obtuso muy abierto, en cada uno de los cuales se levanta una pequeña fuente en forma de taza toscamente labrada, cuyo surtidor constante de día y de noche es el único ruido que, con el de las cascadas que se desatan en las dos vertientes y el canto del ruiseñor, turba la soledad de aquellos misteriosos lugares. Al final, y sombreadas también por el follaje, se ostentan á derecha é izquierda, las fondas ú hôtels de construcción reciente de *Washington Irving* y de los *Siete suelos*.

Si hubiéramos de describiros aquellos sitios encantadores, la impresión que en nosotros produjeron aquellos bosques sombríos, aquellas fuentes cristalinas, aquel palacio de filigrana de los reyes granadinos, con sus columnas de blanco mármol y su inverosímil profusión de esmaltados arabescos, en los que la novedad y la regularidad de las líneas se os muestran á porfía, habiéndose puesto la ciencia al servicio del arte para producir esa infinidad de combinaciones regulares, calculadas, medidas, fruto á la vez de la fantasía, del delirio



y de la razón y de la lógica más intransigentes; si hubiéramos de tomaros por la mano y hacer que os asomaseis á aquellos elegantes ajimeces y á aquellas torres desmanteladas, cada una de las cuales tiene su tradicion y su leyenda, y desde las que podriais contemplar la carrera del Darro y el Albaicin, la Silla del Moro y Generalife, los Mártires, el barrio de los gitanos y la poblacion de Granada extendiéndose á vuestros piés, y más allá su feracísima vega, cuya fertilidad hacia creer á los moros que el paraíso del Profeta se hallaba en la parte del cielo sobrepuesta á Granada; y más allá todavía los altos picos de Sierra-Nevada, ¡ah! si nosotros pudiéramos describiros todas estas cosas y otras muchas más que vimos y sentimos, tendríamos que escribir muchos volúmenes.

¡ La Alhambra!... ¿Quién no ha oido hablar de la Alhambra? ¿Quién no la conoce por sus descripciones y por sus reproducciones sin número, debidas al pincel, al buril y á la fotografía? De ningun modo podriamos expresar en ménos palabras los sentimientos de tristeza y deliciosa melancolía que su contemplacion inspira al viajero, que trasladando algunas estrofas de una linda composicion que tuvimos el gusto de leer en el libro en que los viajeros consignan allí sus impresiones ó meramente su nombre. Hélas aquí:

---

 AYES DE UN ÁRABE EN LA ALHAMBRA.
 

---

Secas están tus fuentes,  
 Rotos tus arcos,  
 Que no son tus primores  
 Para cristianos.  
 Tu mirab misterioso  
 Han profanado:  
 ¡Mal hayan los autores  
 De tal estrago!

¡Ay Alhambra querida,  
 Mi dulce encanto;  
 Á mis solas dejadme  
 Soltar el llanto!

—  
 ¿Qué se hicieron tus zámbras?  
 ¿Qué tus amores  
 Y los claros arroyos  
 De tus salones?  
 Nido de los deleites,  
 De mármol bosque,  
 ¿Dónde están tus sultanas  
 Pasma del orbe?

¡Ay Alhambra querida, etc.!

.....  
.....  
—  
Palacio de la Alhambra,  
Taza de nacar,  
Las ráfagas del iris  
Ya no te esmaltan.  
Del pavon los matices  
Brillo te daban,  
Y á tus cimbras, dibujos  
Sidonia grana.  
¡Ay Alhambra querida, etc.!

—  
Pensil de Babilonia;  
Cándido cisne,  
Que con suaves alas,  
Las ondas mide:  
Te pueblan golondrinas  
En vez de huríes...  
¡Cuánta lástima... cuánta!  
¡Quién no se aflige?...  
¡Ay Alhambra querida, etc.!

—  
Tus verdes arrayanes  
Mueven las áuras:  
Lamentan con suspiros  
¡Ay! su desgracia.

En selvas que te ciñen  
 Como guirnalda,  
 Los pardos ruseñores  
 Lloran, no cantan.  
 ¡Ay Alhambra querida, etc.!

—  
 .....  
 .....  
 —  
 Pebetero do ardian  
 Gomas de Arabia,  
 Tu tapa de alabastro  
 No aspira ámbar.  
 Sultana en tu sepulcro,  
 Rosa temprana,  
 Que tronchó la tormenta  
 Desenfrenada.  
 ¡Ay, Alhambra querida! etc.

—  
 .....  
 .....  
 —  
 Sol que en sombras eclipsan  
 Opacas nubes,  
 La niebla de los siglos  
 Tu frente cubre.  
 Rasgada está tu toca

De leves tules:  
 Tu flabello sin plumas,  
 Tu oro sin lumbre.

¡Ay, Alhambra querida! etc.

.....  
 .....

—  
 Pintada mariposa,  
 ¡Qué mano aleve  
 De tus alas el polvo  
 Ténue desprende?  
 Alá tus muros ¡ay!  
 Alá conserve...  
 ¡¡Quédate adios, Alhambra,  
 Adios por siempre!!  
 ¡Ay, Alhambra querida! etc.

—  
 Volvamos, empero, á las fondas.—Ocho dias pasamos en el verano de 1870 en la de los *Siete Suelos*; ocho dias de ventura, de olvido de todos los pesares, de completa felicidad, de primavera en el rigor de la canícula, de estudio bajo de los viejos muros de la Alhambra, de trabajo en un Cármen delicioso donde crecen el mirto y el arayan, al pié de las torres del Capitan y de la Bruja. ¡Dura ha sido despues la compensacion, y

la mano de la Providencia ha pesado sobre nosotros inexorable!... Un servicio inmejorable, una mesa excelente y mucho agrado en los dueños de la fonda, esto fué lo que encontramos en los *Siete Suelos* y lo que encontrará el viajero.—La de *Washington Irving* no es por cierto inferior; pero no tuvimos la suerte de estar en ella.

Prosigamos.—Tiene Málaga una fonda excelente, el *Hôtel de la Alameda*. Cuenta también Murcia con el *Hôtel de Marcelino*; con las fondas de *Madrid* y de la *Vizcaina*, Oviedo; y Pamplona con el *hôtel del Infante*. En San Sebastian hallará el viajero un excelente *hôtel*, el de *Beraza*; y no puede pasarse en silencio la fonda del *Comercio* en Santander; la de *Paris* en Sevilla; el *Hôtel de Lino* en Toledo; el del *Cid* en Valencia; la *Fonda del Siglo* en Valladolid; la de *Pallares* en Vitoria y el *Hôtel de las Cuatro Naciones* en Zaragoza.

Nuestro viajero ha terminado su expedición: ha entrado por lo mismo en la vida normal. — Dejémosle descansar y plegue á Dios que su viaje le haya servido de solaz y de recreo, y á nosotros de provecho.

FIN.



## CLAVE DE REFERENCIAS.

- L. F. C. Ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855.
- R. L. F. Reglamento para la ejecucion de la ley general de ferro-carriles, dictado en 15 de Febrero de 1856.
- L. P. F. C. Ley de policia de los ferro-carriles, dictada en 14 de Noviembre de 1855.
- R. P. Reglamento para la aplicacion de la ley de policia de los ferro-carriles, dictado en 8 de Julio de 1859.
- M. T. Modelo de tarifas.—Acompaña al reglamento para la ejecucion de la ley general de ferro-carriles.
- Percep.* D. T. Disposiciones que se han de observar para la percepcion de los derechos de tarifa.—Acompañan al reglamento para la ejecucion de la ley general de ferro-carriles.
- R. I. y V. Real decreto y reglamento para la inspeccion y vigilancia de los ferro-carriles, publicado en 9 de Enero de 1861.
- I. E. I. Instruccion para los empleados de las inspecciones de los ferro-carriles, dictada en 10 de Abril de 1862 y aprobada en 3 de Mayo del mismo.
- I. G. P. N. Instruccion general para el servicio de la percepcion en los caminos de hierro del Norte.



- R. G. E. N. Reglamento para los jefes de estacion de los caminos de hierro del Norte.
- R. C. T. N. Reglamento para los jefes ó conductores de tren de los caminos de hierro del Norte.
- R. C. V. N. Reglamento para la circulacion por la vía única en los caminos de hierro del Norte.
- R. C. V. M. Idem en los caminos de hierro de Madrid á Zaragoza y Alicante.
- R. S. N. Reglamento de señales para los caminos de hierro del Norte.
- R. S. M. Idem para las líneas de Madrid á Zaragoza y Alicante.
- R. G. A. N. Reglamento para los guarda-agujas en los caminos de hierro del Norte.
- I. G. V. M. Instruccion para los guardas de la vía en los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.
- R. O. V. N. Reglamento para los obreros de la vía en los caminos de hierro del Norte.
- R. V. V. M. Reglamento para la vigilancia de la vía en los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.
- I. G. B. M. Instruccion para los guarda-barreras en los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.
- C. de C. Código de Comercio.

# ÍNDICE.

	PÁGINAS.
INTRODUCCION.....	5
PRELIMINARES DEL VIAJE.....	9
<i>Equipajes</i> .....	10
Real orden de 20 de Enero de 1866 sobre los equipajes.....	11
Real orden de 13 de Octubre de 1867 sobre los mismos.....	12
<i>Bultos á la mano</i> .....	15
Real orden de 18 de Noviembre de 1862 sobre los mismos.....	Id.
<i>Servicio de los coches de plaza á las estaciones</i> .....	18
Tarifa primera.—Carruajes de un caballo.....	19
Tarifa segunda.—Carruajes de dos caballos y cuatro asientos.....	Id.
<i>Coches á la calesera</i> .....	28
Su reglamento y tarifas.....	Id.
Tarifa de servicios ordinarios.....	30
<i>Omnibus en combinacion con los ferro-carri-les</i> .....	32
Tarifas.—Línea del Norte.....	35
Idem.—Línea de Madrid á Zaragoza y Alicante.....	40
EN LA ESTACION.....	43
<i>Estaciones</i> .....	Id.

Su clasificacion.....	43
Lo que deben contener: rótulo y relojes...	Id.
Rótulo de sus dependencias.....	44
Alumbrado.....	Id.
Anuncios y cuadros de tarifas y de la marcha de trenes.....	Id.
Reglamento de 8 de Julio de 1859.....	45
Libro de reclamaciones.....	Id.
Oficinas de las inspecciones, idem de telégrafos, depósito de objetos extraviados y botiquin.....	Id.
Salas de espera.....	46
Jefes de estacion.....	47
Servicio de inspeccion del Gobierno.....	Id.
Deberes de los mismos (de los empleados de las inspecciones).....	48
Deberes de los gobernadores.....	49
<i>Billetes</i> .....	Id.
Abrese el despacho de billetes.....	50
Abusos de los viajeros al sacar billete.....	Id.
Clases de billetes. — Primera, segunda y tercera clase.....	52
Su forma é indicaciones.....	Id.
Ordinarios, de medio asiento, de un cuarto de asiento, á precio reducido.....	Id.
Franquicia de los niños menores de tres años.....	53
De los mayores de tres años y menores de seis.....	Id.
De los militares y marinos que viajan solos.....	Id.
Viajando en cuerpo.....	Id.
Idem de los indigentes y de las Congregaciones religiosas.....	54

Otras franquicias.....	54
Billetes á precio reducido.....	Id.
Suscripciones.....	55
Berlinas-camas, coches-salones.....	Id.
Regla general en punto á los billetes.....	Id.
Indole de los billetes personales.....	56
Billetes con enmiendas ó raspaduras.....	Id.
Trenes extraordinarios.....	Id.
Cuestiones á consecuencia de la franquicia concedida á los niños.....	57
Billetes para puntos enlazados con las líneas.....	Id.
<i>Registro de equipajes.....</i>	58
Cierrase el despacho de equipajes.....	59
Empleados encargados del registro.....	60
Equipaje de los niños.....	Id.
El registro es obligatorio, modo de hacerlo.....	61
Responsabilidad de las Empresas consiguientes al registro.....	Id.
Necesidad de declarar las joyas, billetes, dinero, etc.....	62
Excedente de equipaje de más de 50 kilogramos.....	Id.
Tarifas especiales.....	Id.
Comprobacion de pesas y medidas.....	Id.
Responsabilidad de las Empresas por sustraccion ó deterioro.....	63
Baules ó bultos mal cerrados ó con señales de avería.....	Id.
Responsabilidad de las Empresas por pérdida ó avería.....	64
Marca del registro en el billete.....	Id.
Modo de hacer el peso.....	Id.
Etiquetas de los equipajes.....	65

Número, exceso de peso.....	65
Equipaje retrasado.....	Id.
Perros.....	66
<i>En el anden</i> .....	69
Billetes de anden.....	Id.
Un poco de murmuracion.....	70
Aspecto de una estacion á la salida de un tren.....	73
<i>Trenes</i> .—Ejes de las locomotoras.....	76
Aparatos contra incendios.....	Id.
Maquinistas y fogoneros.....	Id.
Agua y combustible, útiles y herramien- tas.....	Id.
Reconocimiento y autorizacion para que los trenes entren en la vía.....	77
Asientos de los coches.....	Id.
Tablilla con el número de asientos.....	78
Lámparas de los coches.....	Id.
Caloríferos.....	Id.
Indicaciones sobre las locomotoras, ten- ders y carruajes.....	Id.
Consejo.....	79
<i>Formacion de los trenes</i> .....	Id.
Número de vehículos y su clase.....	80
Cuestion.....	Id.
Sitio de las locomotoras.....	82
Su número en cada tren, tender y wago- nes de choque.....	Id.
Wagones de mercancías y furgones, wago- nes de detalle, animales.....	Id.
Reservados para señoras.....	83
Para dementes y penados.....	Id.
Diligencias y mensajerías.....	Id.
Obligaciones de los maquinistas y jefes de	

estacion ántes de la partida.....	84
Luces de los trenes.....	Id.
Horas y puntos en que se encienden.....	Id.
Alumbrado interior de los coches.....	85
Obligacion del jefe del tren, guardafrenos y maquinistas durante el viaje.....	Id.
Máquinas de auxilio y wagones de socorro.	Id.
Reclamaciones sobre lo concerniente á la formacion de los trenes.....	86
Autoridad del jefe de estacion ántes de la partida.....	Id.
<i>Viajeros al tren</i> .....	87
Recursos del que se considera agraviado..	88
<i>Clasificacion de los trenes</i> .....	90
Cuadro de la marcha de trenes regulares..	Id.
Trenes periódicos.....	91
Trenes facultativos.....	Id.
Trenes especiales.....	Id.
Trenes suplementarios de los viajeros en las líneas del Norte.....	Id.
En las líneas de Madrid á Zaragoza y Ali- cante.....	92
EN MARCHA.....	93
<i>Digresion sobre los asientos</i> .....	Id.
Eleccion de asiento de los viajeros fata- listas.....	94
De los viajeros egoistas.....	Id.
De los viajeros dormilones.....	95
De los viajeros que aborrecen al sol.....	Id.
De los viajeros delicados de ojos.....	96
De los frioleros, entusiastas por el paisaje y enclenques.....	Id.
Conflictos de los viajeros por razon de los asientos.....	97

Abusos acerca de los asientos.....	98
Colocacion de bultos á la mano.....	99
<i>Reglas de conducta ó deberes recíprocos de los viajeros.....</i>	100
Viajeros charlatanes y viajeros mudos.— Digresion.....	Id.
Enfermos, señoras y niños.....	108
Wagones retretes.....	109
Ventanas de los coches.....	110
Lámparas de los coches.....	111
Fumadores.....	112
<i>Deberes de los viajeros para con la Empresa.</i>	121
Viajeros sin billete ó de clase inferior á su asiento.....	Id.
Viajeros que rebasan su itinerario.....	122
Idem obligados á entrar en un carruaje de clase inferior.....	123
Nuestra opinion sobre este caso.....	Id.
Prohibiciones impuestas á los viajeros....	124
Interventores de ruta, sus deberes de urbanidad.....	125
Puntos de revision de los billetes.....	Id.
Marca de los billetes.....	126
Exhibicion de otros documentos.....	Id.
Boletin de suplemento.....	Id.
<i>Deberes de las Empresas para con el público.</i>	127
REGLAS GENERALES PARA LA SALIDA, CIRCULACION Y ENTRADA DE LOS TRENES.	
Regla general para la partida.....	129
Regla general sobre la circulacion.....	130
Regla general sobre la llegada á las estaciones.....	131

## OTRAS REGLAS.

Entrada en las estaciones y disminucion de la velocidad.....	131
Autorizacion para la entrada y salida de los trenes en las estaciones.....	Id.
Señales de esa autorizacion.....	132
Seguridad de que queda expedita la via recorrida.....	Id.
Seguridad de que está expedita la via por recorrer.....	133
Estaciones cerradas por los discos.....	Id.
Reglas para la partida.....	134

## CRUZAMIENTOS.

Cruzamientos regulares.....	Id.
Cruzamientos accidentales.....	Id.
Disminucion de la velocidad cerca de los cruzamientos.....	Id.
Salida de los trenes con ó sin haber hecho todos sus cruzamientos.....	135
Cuando el telégrafo no funciona.....	Id.
Conclusion.....	136

## SALIDA DE TRENES EXTRAORDINARIOS.

Anuncio á las estaciones de la salida de trenes extraordinarios.....	Id.
Acuse de recibo de los anuncios.....	137
Modo de anunciar los trenes facultativos..	Id.
Idem los especiales.....	138
Necesidad del anuncio en la órden del dia.	Id.
Sobre los acuses de recibo de los anuncios.	Id.
Trenes facultativos y especiales no anunciados regularmente, sus paradas y marchas.....	139
Idem de las máquinas aisladas.....	Id.



## TRENES SUPLEMENTARIOS DE LOS VIAJEROS.

Anuncios de los trenes suplementarios á las estaciones de la línea.....	139
Idem por medio de señales en el tren precedente y sus paradas.....	140
Efectos de estos anuncios.....	Id.
Velocidad excesiva del tren suplementario, retraso del precedente.....	141

## TRENES MARCHANDO EN LA MISMA DIRECCION.

En las líneas del Norte.....	142
Reales órdenes de 13 de Octubre de 1862 y 23 de Febrero de 1863 sobre lo mismo...	Id.
En las líneas de Madrid á Zaragoza y Alicante.....	143
Aviso al conductor y maquinista del segundo tren.....	144
Cambio en la marcha.....	Id.
Excepción: máquinas y trenes de socorro..	145
Estaciones de reunion.....	Id.

## DETENCIONES EN LA VÍA.—VELOCIDAD.—

## RETRASO.

Detenciones de los trenes en la vía.....	146
Medidas para el caso de detencion en la vía.....	Id.
Velocidad de los trenes ordinarios.....	148
Idem de los trenes extraordinarios.....	Id.
Retrasos tolerables.....	149
Parada en las estaciones de los trenes retrasados.....	150
Parada de los trenes en las estaciones intermedias.....	151
Los viajeros hacen conocimiento.....	153

Digresion consecuencia de otra anterior..	157
Historia lastimosa.....	162
Datos estadísticos sobre siniestros.....	171

## TELÉGRAFO.

Su utilidad.....	172
Disposiciones sobre el telégrafo.....	173
Algunos pormenores sobre el telégrafo...	175

## GUARDA-AGUJAS.

Su utilidad y dependencia.....	177
Algo sobre sus deberes.....	178

## SEÑALES.

Algo sobre sus clases y usos.....	180
Señales de oído.....	Id.
Señales de vista.....	181
Señales en los trenes.....	183

## USO DE LAS SEÑALES.

Distancia de las señales.....	186
Uso de la trompa.....	Id.
Uso del silbato.....	187
Uso de los petardos.....	188
Uso de los discos.....	189
Horas en que se usan las señales de noche.	Id.
Responsabilidad de los empleados de los ferro-carriles en lo concerniente á las se- ñales.....	190

## POLICÍA Y VIGILANCIA DE LA VÍA.

Algo sobre las obligaciones comunes á los capataces, obreros, guarda-vías y guar- da-barreras.....	Id.
Guarda de la vía, algo sobre sus deberes especiales.....	193

Guarda-barreras, dos palabras sobre su servicio.....	193
Conservacion permanente: obreros de la vía, sus deberes principales.....	194

OTRAS PRECAUCIONES PARA EVITAR LOS ACCIDENTES.

Entorpecimientos en la vía.....	195
Socorro.....	196
Modos de pedirle y obtenerle.....	Id.
Llegada de los trenes, maniobra.....	197
Máquina de empuje.....	Id.
Rompimiento de enganches, maniobra....	198
Llegada de trenes por la espalda, medidas de precaucion.....	199
Llegada de los trenes cortados á las estaciones.....	Id.
Paso de trenes incompletos por las estaciones.....	Id.
Reglas á los conductores de los otros trenes para evitar los choques.....	200

ACCIDENTES.—SINIESTROS.

Descarrilamientos.....	201
Incendios.....	Id.
Reglas para los conductores.....	202
Deberes de los jefes de estacion en los siniestros, y de los empleados de las estaciones.....	203
Máquinas de auxilio, útiles de socorro....	204
Medidas para calmar la alarma.....	205
Anuncio de las causas del retraso de los trenes.....	207
Vistas y paisaje.....	208

LLEGADA Á UNA ESTACION.—CAMBIO DE VÍA.	
Disposiciones sobre el enlace de las líneas.	211
Disposiciones sobre el retraso de los trenes de enlace.....	212
Las antiguas posadas y los restaurants...	213
Almuerzos y comidas.....	218
Continúa el paisaje.....	222
Se apercibe el viajero á la llegada.....	225
Señal de atencion á la aproximacion del tren; tren á la vista.....	226
Empleados de la estacion en sus puestos.	227
LLEGADA.....	Id.
<i>Recepcion del tren</i> .....	Id.
Descarga y clasificacion de los equipajes..	Id.
Siguen los cuadros.....	228
<i>Entrega de equipajes</i> .....	236
Idem en las estaciones pequeñas.....	237
Reglas para la entrega de equipajes.....	Id.
Pérdida del boletin ó talon.....	238
Entrega de perros.....	Id.
Equipajes depositados en las estaciones..	239
<i>Responsabilidad de las Empresas</i> .....	Id.
Obligacion de las Empresas; indemnizacion.....	240
Falta de bultos; averías.....	Id.
Comprobacion de la falta.....	241
Reclamacion á las estaciones de los bultos perdidos.....	Id.
Disposicion concerniente á las Empresas sobre pérdidas ó averías.....	242
Entrega de los bultos hallados.....	Id.
Prohibicion de estipular cantidades alzadas por pérdidas ó averías.....	Id.

Acciones á favor de los dueños por pérdidas ó averías.....	244
Hallazgo de bultos despues de haber sido indemnizado el dueño; sus efectos.....	Id.
<i>Bultos remitidos por mensajería; encargos..</i>	245
Bultos mal acondicionados.....	Id.
Plazo para remitir los bultos.....	246
Remesa en gran velocidad.....	Id.
Real orden de 10 de Abril de 1862 sobre lo mismo.....	Id.
Remesa en pequeña velocidad.....	247
Real orden de 10 de Enero de 1863.—Plazos para la conduccion y entrega.....	Id.
Más sobre la responsabilidad de las Empresas.....	252
Averias é inutilizacion de los géneros; sus efectos.....	Id.
Mutilacion parcial; sus efectos.....	253
Averia simple; disminucion de valor; sus efectos.....	Id.
Entrega parcial del género, sus efectos....	Id.
Dudas y contestaciones.....	254
Casos en que cesa la responsabilidad de las Empresas por falta ó deterioro.....	Id.
Idem por mermas naturales de los efectos trasportados.....	255
Venta de objetos averiables, por ser imposible su entrega en tiempo.....	Id.
Estado de los bultos sobrantes, de ménos, averiados.....	256
<i>Prueba del contrato</i> .....	Id.
Otras pruebas.....	Id.
<i>Jurisdiccion</i> .....	Id.
Plazos para reclamar.....	258

<i>Objetos hallados en los coches ó en las salas de espera</i> .....	259
Real orden de 23 de Enero de 1863 sobre lo mismo.....	Id.
<i>Quejas y reclamaciones</i> .....	260
Sus trámites.....	261
Personal de las Empresas; sus distintivos.	Id.
Empleados de las inspecciones.....	265
Algo sobre sus atribuciones.....	267
Sus distintivos.....	272
Libro de reclamaciones.....	273
Reales órdenes de 19 de Agosto de 1865 sobre lo mismo.....	274
<i>Telégrafo.— Despachos privados.</i> . . . . .	277
Reales órdenes de 19 de Febrero de 1859 sobre lo mismo.....	Id.
Real decreto de 12 de Abril de 1871 sobre lo mismo.....	279
<i>Hoteles y fondas</i> .....	286
Un poco de arte culinario, de política y de nuestro estado social.....	289
Siguen los hoteles y las consideraciones trascendentales.....	291
Hoteles de provincia; un recuerdo de la Alhambra.....	298

---

## ERRATAS.

---

Páginas.	Líneas.	Dice.	Léase.
11	4	22	20
11	11	22	20
26	14	<i>Cocke</i>	<i>Coke</i>
162	7	empaderados	emparedados
214	13	morrillos	morillos
227	14	descargo	descarga

# EXTRACTO DEL CATÁLOGO

DE LA

CASA EDITORIAL DE MEDINA Y NAVARRO

ARENAL, 46, MADRID.

---

BIBLIOTECA DE INSTRUCCION Y RECREO.

COLECCION EN 8.º

Cuatro reales tomo en Madrid;  
cinco en provincias.

---

JULIO VERNE.

De la tierra á la luna; viaje directo en 97 horas, 13 minutos y 20 segundos.—7.ª edicion.....	1 tomo.
Alrededor de la luna; única traduccion española.—5.ª edicion.....	1 »
Aventuras del capitan Hatteras.—5.ª edicion.—Primera parte: <i>Los ingleses en el polo Norte</i> .—Segunda parte: <i>El desierto de hielo</i> .....	2 »
Cinco semanas en globo; viajes y descubrimientos en Africa.—5.ª edicion...	1 »
Viaje al centro de la tierra.—3.ª edicion.....	1 »
Los hijos del capitan Grant; viaje alrededor del mundo.—6.ª edicion.—Primera parte: <i>América del Sur</i> .—Segunda parte: <i>Australia</i> .—Tercera parte: <i>El Océano Pacífico</i> .....	3 »



- De Glasgow á Charleston.—4.<sup>a</sup> ed. 1 tomo.  
Una ciudad flotante.—3.<sup>a</sup> edicion..... 1 »

## MAYNE-REID.

- Aventuras de Cárlos Linden en la  
India y el Himalaya (agotada)..... 2 »  
La granja en el desierto.—4.<sup>a</sup> edicion. 1 »  
El desierto de agua.—4.<sup>a</sup> edicion..... 1 »  
Los cazadores de osos.—4.<sup>a</sup> edicion... 1 »  
Los cazadores de antílopes. (América  
meridional)..... 1 »  
Los cazadores de girafas..... 1 »  
Los jóvenes esclavos.—2.<sup>a</sup> edicion... 1 »  
Los bosques vírgenes..... 1 »  
Los desterrados en la selva.—4.<sup>a</sup> ed. 1 »  
Aventuras del grumete William.—  
3.<sup>a</sup> edicion.—Primera parte: *El negrero*.  
—Segunda parte: *Los náufragos*..... 2 »  
El dedo del destino.—3.<sup>a</sup> edicion..... 1 »

## ERCKMANN-CHATRIAN.

- La cantinera; episodios de la guerra de  
la república francesa.—3.<sup>a</sup> edicion..... 1 »  
La invasion.—2.<sup>a</sup> edicion..... 1 »  
La revolucion francesa, contada por un  
aldeano.—Cuatro tomos.—3.<sup>a</sup> edicion.  
*Los preliminares de la revolucion*... 1 »  
*La patria en peligro*..... 1 »  
*El primer año de la república*..... 1 »  
*El ciudadano Bonaparte*..... 1 »  
El bloqueo.—3.<sup>a</sup> edicion..... 1 »  
Historia de un hombre del pueblo.—  
2.<sup>a</sup> edicion..... 1 »  
La guerra.—2.<sup>a</sup> edicion..... 1 »

## EDUARDO LABOULAYE.

- Paris en América.—10.<sup>a</sup> edición..... 1 tomo.  
 El rey de los papamoscas.—7.<sup>a</sup> edición.. 1 »

## A. LLANOS ALCARAZ.

- Siete años en África; aventuras del re-  
 negado Sousa en Marruecos, Argelia, el  
 Sahara, Nubia y Abisinia.—3.<sup>a</sup> edición.. 1 »  
 Los poemas de la barbárie; costum-  
 bres bárbaras del mundo civilizado.—  
 2.<sup>a</sup> edición..... 1 »

## J. ALVAREZ PEREZ.

- Las cacerías en Marruecos; aventuras  
 auténticas de un español.—2.<sup>a</sup> edición.. 1 »  
 Aventuras de tres voluntarios; episo-  
 dios de la guerra en la isla de Cuba.—  
 2.<sup>a</sup> edición..... 1 »  
 Los compañeros de Vasco de Gama;  
 aventuras de un pintor.—2.<sup>a</sup> edición... 1 »

## A. EYRAUD.

- Viaje á Venus.—4.<sup>a</sup> edición..... 1 »

## A. ROGER.

- Viaje submarino; aventuras extraordi-  
 narias del Dr. Trinitus.—4.<sup>a</sup> edición... 1 »

## T. GAUTIER.

- Historia de una momia..... 1 »

## A. DUMAS.

- De Paris á Astrakan, impresiones de  
 viajes..... 5 »

- L. BIART.
- Aventuras de un naturalista en Méjico..... 2 tomos.
- L. JOURDAN.
- Los misterios de la industria.—2.<sup>a</sup> edición..... 1 »
- A. DUBARRY.
- El ballenero.—3.<sup>a</sup> edición..... 1 »
- FERNANDO FULGOSIO.
- La perla de Lima; episodios de la guerra del Pacífico..... 1 »
- M. SECO Y SHELLY.
- Historia de un grano de trigo.—2.<sup>a</sup> edición..... 1 »
- EDMUNDO ABOUT.
- Á orillas del Nilo.—4.<sup>a</sup> edición..... 1 »
- V. VERNEUIL.
- Mis aventuras en el Senegal..... 1 »
- E. SOUVESTRE.
- Lo que será el mundo en el año tres mil..... 1 »
- J. HACKLANDER.
- La vida militar en Prusia..... 1 »
- F. E. RAYNAL.
- Veinte meses en una isla desierta... 1 »
- LEON GOZLAN.
- Las emociones de un chino; aventuras maravillosas.—2.<sup>a</sup> edición..... 1 »

## FERNAN DE LA TORRE.

Á las montañas de la luna.—2.<sup>a</sup> edición..... 1 tomo.

## F. SARCEY.

El sitio de Paris; impresiones y recuerdos.—4.<sup>a</sup> edición..... 1 »

## F. MARTIN REDONDO.

Un cazador predestinado.—2.<sup>a</sup> edición. 1 »

## X. B. SAINTINE.

Picciola. (Traducción de la edición 43)... 1 »

## A. BREHAT.

Aventuras de un niño parisien. (Africa)..... 1 »

## BIBLIOTECA FESTIVA.

COLECCION EN 8.<sup>o</sup>

Cuatro reales tomo en Madrid; cinco en provincias.

## PAUL DE KOCK.

La inocente Virginia..... 1 tomo.  
 La niña perdida..... 1 »  
 Carotin..... 1 »  
 Bigotes..... 1 »  
 La jóven del sotabanco..... 1 »

## BIBLIOTECA FILOSÓFICA.

EDICIONES DE LUJO EN 4.º ESPAÑOL.

20 REALES TOMO EN MADRID; 24 EN PROVINCIAS.

## OBRAS COMPLETAS DE PLATON

PUESTAS EN LENGUA CASTELLANA POR PRIMERA VEZ

POR

D. PATRICIO DE AZCÁRATE.

Se han publicado los tomos siguientes:

<i>Diálogos socráticos</i> : Eutifron, Apología de Sócrates, Criton, Primer Alcibiades, Carmides, Laques, Protágoras, Primer Hipias, Menexenes, Ion, Lisis, Fedro.....	2 tomos.
<i>Diálogos polémicos</i> : Filebo, Teetetes, Eutidemo, El sofista, Parménides, Menon, Cratilo.....	2 »
<i>Diálogos dogmáticos</i> : Fedon, Gorgias, El banquete, El político, Timeo, Critias....	2 »
<i>La República</i> .....	2 »

Desde el tomo tercero quedó cerrada la suscripción á estas obras por haberse cubierto con mucho exceso el número de 500 que son los ejemplares que se tiran, y sentimos no poder complacer á las muchas personas que nos han escrito pidiendo nuevas suscripciones.

Cuando esté próxima á terminar la publicación de los once tomos de Platon, anunciaremos la suscripción de las obras de Aristóteles, á fin de poder formar con tiempo las listas, y evitar en lo posible lo que ahora ha sucedido con muchas personas, que se han quedado sin suscripción por no haber avisado oportunamente.

## OBRAS INÉDITAS

DEL EXCMO. SR.

D. MANUEL JOSÉ QUINTANA.

PRECEDIDAS DE UN JUICIO CRÍTICO POR EL ILMO. SEÑOR

D. MANUEL CAÑETE,

de la Academia Española.

Forman un elegante y abultado tomo en 4.º español, de papel é impresion de lujo con tipos completamente nuevos.—40 rs. en Madrid; 45 en provincias.

## OBRAS DE D. PEDRO ANTONIO DE ALARCON.

- Cosas que fueron; coleccion de artículos de literatura, costumbres, crítica y viajes.—Un tomo en 8.º, de más de 400 páginas..... En Madrid.... 16 reales.  
En provincias. 18 »
- Poesías serias y humorísticas; precedidas del retrato fotográfico y de la biografía del autor, y de un prólogo de D. Juan Valera, de la Academia Española.—Un tomo en 8.º, de 300 páginas, edicion de lujo..... 20 »
- El amigo de la muerte. (Novelas).—Un tomo en 8.º, de más de 400 páginas.  
En Madrid.... 10 »  
En provincias. 12 »

OTRAS INVENTAS

EL MANEJO DE LA QUININA

EL MANEJO DE LA QUININA

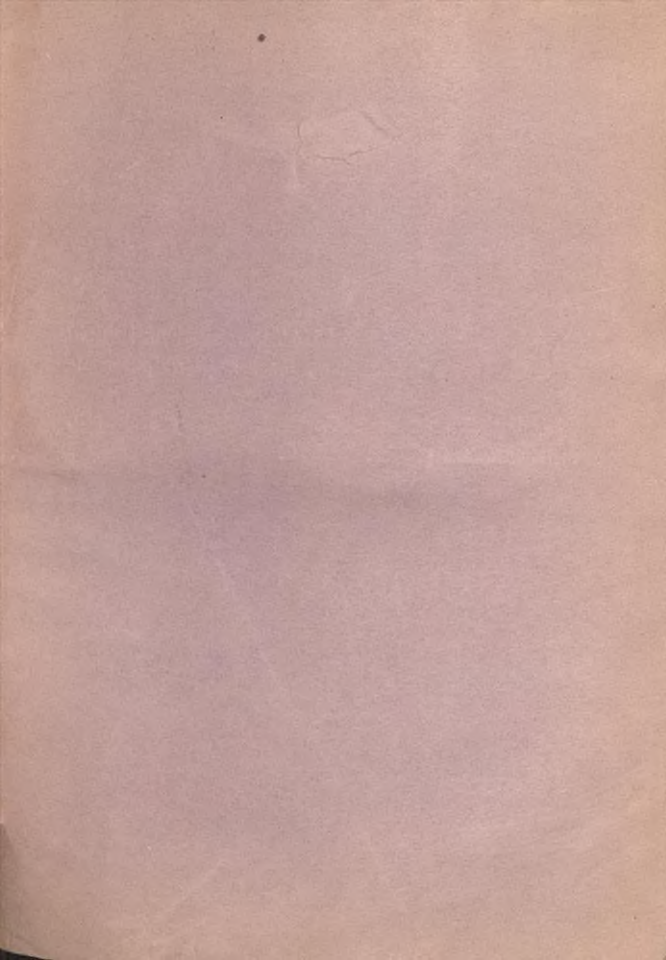
El uso de la quinina en el tratamiento de la malaria ha sido uno de los grandes hitos de la medicina moderna. Este medicamento, que se extrae de la corteza del árbol de la quinina, actúa sobre el parásito que causa la enfermedad, destruyéndolo y evitando así la recurrencia de los síntomas. Su uso es esencial en zonas endémicas de malaria.

OTRAS DE LA TIENDA DE LA FARMACIA

Entre las nuevas invenciones farmacéuticas que han salido a la luz en los últimos años, cabe destacar el descubrimiento de nuevos antibióticos y la síntesis de vitaminas sintéticas. Estas innovaciones han permitido el desarrollo de terapias más efectivas y seguras para una gran variedad de enfermedades infecciosas y nutricionales.

Por otro lado, el avance en la química orgánica ha permitido la síntesis de nuevos fármacos que actúan sobre receptores específicos del organismo, mejorando así el diagnóstico y el tratamiento de diversas patologías. La farmacología moderna se beneficia enormemente de estos descubrimientos.

En conclusión, el mundo de la medicina y la farmacología ha experimentado un crecimiento constante gracias a la dedicación de científicos y médicos. Estas nuevas invenciones no solo mejoran la calidad de vida de los pacientes, sino que también abren nuevas perspectivas para el futuro de la salud humana.





Esta obra se vende á CUATRO reales en Madrid  
y CINCO en provincias, en las principales li-  
brerías.

Los pedidos á los señores Medina y Navarro,  
editores, Arenal, 16, Madrid.