

# Heraldo de Ferrocarriles.

PERIÓDICO QUINCENAL, ÓRGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

## PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

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

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

Madrid, 1.º de Agosto de 1906.

## DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

**HERALDO DE FERROCARRILES**

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

**1.º de Agosto 1906.**

Hoy hace un año que apareció el primer número de este periódico y nos encontramos en el ineludible deber y suprema obligación de dar cumplida satisfacción de cuanto prometimos en nuestro artículo de fondo titulado «Nuestro programa». Quisiéramos pasar por alto cuanto nos pueda presentar como inmaduros, pero al marcar clara y precisamente algo de lo que hemos hecho este año, nos obliga a algunos comentarios.

La creación de un periódico que nos sirviera de lazo común en nuestras aspiraciones y adalid de nuestros intereses, era uno de los puntos principales de nuestro programa. Y bien; sólo nosotros sabemos los esfuerzos, trabajo y lucha que hemos tenido que soportar en un año para salir triunfantes en nuestra empresa y poner en condiciones de vida este periódico, base primordial de nuestros planes y programa. Podría éste dividirse en dos períodos: de preparación y de ejecución. Es este primer año de preparación en el que hemos tenido que echar los cimientos, trazar los planos, reunir los obreros para construir en su día el edificio. Y eso ¡vive Dios! que lo hemos conseguido. Hánse movido los espíritus, agitado los ánimos, despertado entusiasmos y hemos conseguido preocupar la clase, sobre todo en dos puntos capitales de nuestro programa: el escalón y el impuesto de utilidades.

Ningún año como éste se ha preocupado tanto el personal de estos asuntos que le interesan. En juntas y reuniones los hemos visto figurar en la orden del día; en otros periódicos de clase se han publicado artículos sobre la materia, antes casi virgen; los ministros nos han escuchado y dimos fe de vida de nuestra existencia.

Autos y bajos desfilaron por nuestras columnas convertidas en espléndida manifestación de solidaridad que ha ido deshaciendo errores, limando asperezas y formando opinión para ser aprovechada en su día.

Hemos llevado el consuelo a pobres huérfanos de compañeros nuestros que nos dio ocasión para estrechar las distancias, despertar entusiasmos y explorar el terreno.

Constantemente recibimos cartas del personal animándonos en nuestro camino, ofreciéndonos apoyo y prestándonos ayuda lo mismo los de arriba que los de abajo.

La prensa se ha ocupado de nosotros. En distintas ocasiones nombró este periódico comisiones que interesarán a los Poderes públicos en nuestro favor, en la medida de nuestras fuerzas. Hemos conseguido, en una palabra, remover sedimentos atávicos en nuestra clase, despertándola del marasmo en que yace para que ande.

En cuanto a los beneficios a nuestros suscriptores, hemos repartido más de 20 regalos y evacuado 40 consultas gratuitas por nuestros compañeros letrados.

¿Que queda mucha labor que hacer y mucho camino que andar? Qué duda cabe; depende ello de la mayor o menor presteza con que nos secunden nuestros compañeros. Considérese que empezamos solos, con nuestro modesto bolsillo y nuestro trabajo, y hoy, si bien no contamos con cinco o seis mil individuos para llevar adelante nuestros planes, contamos con los suficientes para que nuestro periódico exista. Un año de vida, un año de crédito.

Despierten los rezagados, animen los tibios, que por nuestra parte creemos haber demostrado constancia, trabajo y tenacidad para ir adelante.

Antes de ahora lo hemos dicho: el hogar está encendido y alimentado el fuego sagrado de nuestros deseos y esperanzas que ha de alumbrar nuestro camino; falta sólo el combustible para imprimir la marcha necesaria al convoy y que corra en todas direcciones, llegue a todas partes con la autoridad que sus elementos le otorguen. Y eso... eso ya no depende sólo de nosotros.

El trabajo de preparación y replanteo está hecho, tiene la palabra el numeroso personal que esperamos no permanecerá en una manía suicida.

## VIAJANDO

Continúa la conversación. — Cruce de trenes. — Responsabilidades.

Continuamos hablando con nuestro jefe de estación, quien, con su afabilidad acostumbrada, y revistiendo de cierto carácter cómico la

la narración que nos hace, nos cuenta una a una las mil y tantas peripecias por que en ocasiones se ven obligados a atravesar estos sufridos agentes, que en silencio y sin la más leve protesta soportan tales sufrimientos.

Nos habla de los muchos trabajos que tienen que realizar cuando el servicio funciona con toda regularidad, cosa que no suele ocurrir casi siempre; de las disposiciones que de momento y sin tiempo suficiente para reflexionar, tienen que tomar cuando en su estación ó en plena vía (en la comprendida entre su estación y la inmediata) ocurren descarrilamientos ó interceptaciones; de los medios de que se tienen que valer para asegurar la circulación de trenes, cuando, para evitar las funestas consecuencias á que podrían dar lugar las tempestades, se ven precisados á interrumpir la comunicación telegráfica, colocando en tierra los aparatos, cuya forma de colocación me promete explicar para satisfacer una curiosidad particular mía, pues no pretendo informar la forma de colocación, porque el amable agente me ha hecho observar, con oportunidad que de todas veras le agradezco, lo innecesario de tal información, por tratarse de algo que es del dominio de todos los agentes.

Intentaba continuar explicando otra serie no interrumpida de casos particulares, cuando suena el timbre telegráfico, y observo, no sin que me cause cierta extrañeza, porque con trastaba con la galantería de que había sido objeto hasta aquel preciso momento, que nuestro digno jefe abandona á su interlocutor, sin darle tiempo para terminar una pregunta que había pensado hacerle. Reflexiono breves instantes para investigar las causas de tan repentina huida, y la encuentro en la precipitación con que encamina sus pasos á la oficina de donde partieron los sonidos del timbre telegráfico, que se dejaron oír breves instantes solamente. «¿Qué pasará?» — es lo que me pregunto. — Y para hallar la contestación, me dirijo por el mismo sitio que nuestro jefe. Penetramos por una gran puerta de forma rectangular que da acceso á un amplio local de una longitud igual á todo el edificio de la estación, cuyo local ha sido dividido por conveniencias del servicio, una mitad en almacén de mercancías de gran velocidad, y la otra en sala de espera; pasamos de este vestíbulo á las oficinas del jefe y factor; en esta última se halla instalada la mesa telegráfica, á cuyo frente, y observando los movimientos giratorios de la aguja del receptor, se encuentra el jefe de estación, quien conserva en sus manos el itinerario y reloj; el factor se encarga de escribir lo que la inmediata estación transmite. «Debe ser asunto de alguna importancia» — digo, hablando conmigo mismo, á juzgar por la preocupación que se observa en el jefe, quien dirige sus miradas casi á un mismo tiempo al reloj é itinerario; después de algunos instantes de reflexión, dice al factor: «Conceda usted la vía; y, dichas estas breves palabras, salimos nuevamente al andén para seguir nuestra conversación; pero no hacemos esto sin que antes me haya pedido mil perdones por el súbito abandono de que fui objeto.

— No es conveniente distraerse ni un momento — me dice — sobre todo cuando se trata de la circulación de trenes, porque muy bien pudiera ocurrir que de ese momento perdido dependiese la autorización ó no autorización de cambio de cruzamiento, y como consecuencia el mayor ó menor retraso de mi tren.

— ¿Tan matemática tiene que ser la autorización, que uno ó dos minutos de pérdida de tiempo podrían influir en que el cruzamiento se efectuase en uno ó otro punto?

— ¡Ya lo creo! — me dice —; tenemos órdenes muy concretas y terminantes, ¡por más que tenemos órdenes tan concretas y terminantes sobre todos los asuntos, y de todos los servicios!...

— ¿Entonces — pregunto yo — tendrán ustedes muchas órdenes?

— Tantas, que se necesitaría poseer la memoria más privilegiada que hasta la fecha hubiese tenido ser humano para retener lo esencial de todas las órdenes; pero yo, por mi parte, sé decir que me alegro de no poseer tal memoria, porque si recordase todo lo dispuesto por los diferentes servicios centrales de la Compañía, habría situaciones verdaderamente comprometidas para mí.

— ¿Cómo puede ser eso?

— Pues, muy sencillamente; porque como las disposiciones, bien por circulares, bien por comunicaciones particulares dirigidas á las estaciones, se suceden casi casi continuamente, muchas veces ocurre que lo que un

servicio le ha ordenado por comunicación circular que haga en un caso determinado, le ordena por comunicación particular que haga lo contrario, y si no es el mismo servicio, que suele serlo, aun cuando no con tanta frecuencia, es otro servicio que dispone se haga tal ó cual cosa en esta ó la otra forma, sin tener en cuenta que el servicio á quien correspondía ordenar por circular que no se hiciese en la forma que precisamente se le indica á la estación; y esto tiene una explicación...

— Dispense usted — le interrumpo yo — pero nos hemos salido del asunto, y yo tengo interés en que volvamos á él si no hay en ello inconveniente.

— Ninguno: hablábamos de la precisión, de que había que tener en cuenta el minuto para conceder ó no autorización para efectuar un cambio de cruzamiento accidental. Ejemplo práctico: como usted sale de la estación inmediata (que llamaremos B), y en la misma dirección que usted ha traído, ha salido un tren que si se fija usted está llegando ya; este tren tenía su cruzamiento regular en la estación siguiente á ésta, situada en la dirección contraria; mas como el que llega viene con algún retraso, la estación (que denominaremos C), teniendo en cuenta esto, que se le ha comunicado telegráficamente, ha solicitado lo que en ferrocarriles llamamos petición de vía libre. Antes de conceder ó negar la vía, tenemos que tener en cuenta qué clase de tren es el para que se pide, pues según sea de una ú otra clase, mixto, correo, expreso, etc., así debe ó no concederse; el que se encuentra en la estación C, que es para el que se nos ha solicitado autorización, es correo y por esto hay que darle preferencia sobre los demás. Sabido todo esto, no hay más que calcular si efectuando el cruce regularmente se retrasaría un solo minuto, y si ocurre así, hay irremisiblemente que conceder la vía, aun cuando el otro tren, como consecuencia de esta autorización, se retrase quince ó más minutos. Si no hiciésemos esto, no nos atenderíamos á las órdenes circulares é incurriríamos en responsabilidad que por lo poco nos proporcionaría una carta de censura. Las responsabilidades de un jefe de estación, así como de un factor autorizado son múltiples, y entrañan en ocasiones gravísimas consecuencias; una distracción cualquiera, muy natural en quien tiene que pensar simultáneamente en infinitos de asuntos, puede originar al agente hasta una responsabilidad criminal que tiene su pena establecida en las leyes del país: Una vez háyase verificado el cruzamiento, explicaré algunos casos — nos dice.

LUZ VERDE.

N. DE R. Dada la mucha extensión que nuestro cronista ha dado al trabajo que nos envía, nos vemos precisados á dejar para el próximo número su terminación.

## ASUNTOS VARIOS

Vuelve á la actualidad la noticia de que en breve empezarán las obras del edificio que tiene proyectado la Compañía del Norte, junto á la estación.

No sabemos qué serie de dificultades se oponen á que sea un hecho lo que tantas veces se ha dicho y lo que demanda el interés de la Compañía y del personal. Este se halla haciendo, mejor que instalado, en unos cuantos edificios particulares que de todo tienen menos de oficinas. Caserones viejos, habitaciones de techos bajos y espacio deficiente, alcobas y comedores que fueron de sus primitivos inquilinos, convertidos en despacho; cocinas y otras dependencias de más bajo servicio conservando huellas de su primitiva fisonomía, habilitadas para negociados en donde se respira una atmósfera corrompida y falta de ventilación, y en todo reinando la falta de condiciones é higiene, como ha dictaminado en distintas ocasiones el servicio sanitario.

Eso por lo que atañe al personal, que por lo que respecta á la Compañía, sus perjuicios son mayores. Más de 45.000 pesetas anuales viene pagando de alquileres, con cuyo importe podría tener á estas horas lo menos dos edificios como el proyectado, sin contar los reparos y obras que constantemente hay que hacer para poder ir atendiendo malamente á las necesidades imperiosas del servicio, que no pueden desempeñar unos edificios que no se hicieron para oficinas.

Agréguese á eso los inconvenientes que ofrece el estar diseminadas en distintos puntos para la necesaria inteligencia y constante relación. Si un servicio á otro pide datos, noti-

cas, documentos, etc., etc., atraviesan los ordenanzas medio Madrid, con las carteras arriba y abajo, amén de tenerse que entender por escrito constantemente remitiéndose cartas, oficios, recuerdos, notas, etc., que se hacen precisas hasta por los asuntos más nimios, en atención á que empleados y jefes no pueden hablarse y verse para explicar y detallar asuntos que tienen que ir rodando por las cuartillas de papel días y días, como el que escribe á su familia ó al c. r. de su pueblo pidiéndole documentos y certificados.

Si los jefes son llamados á conferencia por el director, tienen que dedicar casi medio día y llamar en su auxilio al coche ó al tranvía, si no quieren sufrir los rigores del sol en estos apáticos días caniculares. La Compañía tiene que pagar un servicio de ómnibus para estrechar las distancias entre la estación y las oficinas encavadas en otros puntos de Madrid, y transportar sus cajas, documentos, billetes y carteras, más expuestas á deterioros y extravíos cuanto más circulan y manejen y más agentes intervengan en su transporte, algunos extraños á la Compañía, que les puede importar un mito el tratarlo con *excesiva confianza*.

Los mismos viajeros encuentran dificultades para sus reclamaciones é informes, teniendo que ir de la estación á las oficinas de reclamaciones, intervención, etc., con lo que pierden tiempo y sobran censuras para la Compañía.

Creemos que ésta no se ha percatado de la conveniencia de tener montadas unas oficinas en las que previamente se haya atendido con gran precisión á ahorrar tiempo, papel y trabajo. En donde el director desde su despacho pueda tener relación pronta é inmediata con todos los organismos que integran la Compañía, y así como para su disciplina, existe una organización jerárquica más ó menos perfecta, debiera acompañar a para su debido funcionamiento burocrático y administrativo, otra organización material en armonía con aquella que la hiciera más fácil y sencilla, limpiándola de engranajes inútiles y dilatorios en los que se pierde tiempo, papel y trabajo; ya que por desgracia bastante perdemos, efecto de un excesivo formalismo de difícil extirpación, hijo de nuestra raza, dada á bizantinismos y á vestir con hojarasca los asuntos más triviales que debiera simplificarse su tramitación.

Ejemplo de buenas oficinas nos dan esos modernos edificios de banca y bolsa en los que como el Banco de España, Hispano Americano y el que se está construyendo para el Crédito Liones, están atendidos todos los detalles, centralizados todos los servicios y por una perfecta red de timbres, teléfonos y ascensores se comunican todos los elementos armónicamente organizados para su rápida marcha y fácil dirección.

El personal está á la misma altura: tratado con gran consideración. Allí no hay jefes que traten con despotismo al personal si no quiere sufrir pronto el debido castigo. Tiene sus licencias y primas anuales. En el Hispano Americano un salón con buen confort que hace las veces de comedor para el personal que lo necesita. Allí no hallan eco las huelgas y revoluciones, que se estrellan ante la satisfacción del personal que lleva con gusto el mucho trabajo que sobre él pesa.

Esperemos confiadamente en que el nuevo edificio mejorará la condición material y moral de aquellos empleados.

Se quejan los factores auxiliares de la línea de Valencia del olvido en que les tiene la Compañía del Norte. Hay muchos que llevan diez y seis y veinte meses prestando servicios en dicho empleo y en otros cargos de responsabilidad por la escasez de factores, sin que llegue la hora, tan deseada para ellos, en que sean nombrados de plantilla. Esto, dicen, les hace trabajar sin entusiasmo y sin estímulo, viendo como llegan los ascensos, aumentos y primas sin acordarse de ellos más que para exigirles responsabilidades.

El digno inspector principal de aquella demarcación, Sr. Arias, puede averiguar estos extremos y poner el remedio que esté de su parte, recomendando á la superioridad á aquellos sufridos empleados.

El mismo día que recibía el Sr. Navarroreverter, como presidente de la Comisión extraparlamentaria para conseguir la supresión del odioso impuesto de consumos, un telegrama del mitin de Barcelona abogando en aquel sentido, fué llevado á los consejos de la Corona y nada menos que á su propio elemento: á Ha-

cienda. Estamos de enhorabuena. Esto diría el sentido común; pero en este país y en estos tiempos eso del sentido común es un artefacto vulgar é inútil. Lo original y para lo que se necesita verdadero ingenio es para tratar de explicar lo inexplicable y presentar como verosímil lo que no lo es. Ahora el Sr. Navarrotter, ministro, idea algo contra el Sr. Navarrotter, presidente. Ya dice: «Hay que fijarse bien en que de 1899 acá el presupuesto ha aumentado en cerca de trescientos millones, sin que el público se haya apercibido de tan extraordinario aumento.» Como si esas mismas razones no hubiera cuando como presidente de la Comisión abogaba por hacer desaparecer aquel impuesto. Como si el problema no estuviera planteado en los mismos términos ejerciendo de presidente que de ministro.

Todavía, para mayor sarcasmo, supone que no nos enteramos del aumento del presupuesto. Claro está, el país ese de políticos y vividores que lo explotan, no ha notado el aumento. Vive igual, cobran igual, derrochan igual que antes. Pero el verdadero país que paga y trabaja, ¿ya lo creo que lo ha notado!

Y luego dirán que la masa de este pueblo es ingobernable...

Recordamos al digno director de la Compañía del Norte, Sr. Waldmann, lo que en otra ocasión le rogamos, en un artículo titulado «Hacia lo justo», en el que haciéndonos eco de las justísimas aspiraciones de los ajustadores de básculas de dicha Compañía pedíamos se les concediese lo que tuvieron en un principio: derecho al disfrute de licencia con sueldo, abono de haberes en caso de enfermedad, derechos á jubilación, etc.

Esta misma petición, como decíamos en el artículo indicado, hicieron tan estimados compañeros nuestros, por solicitudes dirigidas el mes de Octubre de 1905, una, y otra el mes de Enero de 1906, sin que nada se les haya contestado hasta la fecha, sobre un asunto que tanta importancia tiene.

Aun cuando los asuntos que sobre la dirección de una Compañía pesan, suelen ser, á más de muy numerosos muy importantes, no damos que al que nos ocupa se le reconocerá la que tiene y se resolverá con prontitud y favorablemente, pues no creemos que se vaya á dejar abandonada á esta clase de sufridos agentes, privándolos de derechos que, aparte de ser justos, disfrutaron, según nuestros informes, en otras épocas.

A. M.

## Los dos caminos.

Dos son los caminos ó procedimientos que se nos recomiendan como medio eficaz de conseguir, no el máximo de felicidad ferroviaria, que esto es un poco más que infinitamente difícil, sino una felicidad ó bienestar relativo: el de la violencia y el de la templanza.

¿Cuál conviene? Por el procedimiento que seguimos se comprenderá perfectamente cuál es el que reconocemos como necesario, no ya sólo conveniente, para alcanzar algo, por lo menos, de lo mucho que pudimos conseguir, si no hubiésemos perdido el mucho tiempo que supone medio siglo, año más ó menos, de vida ferroviaria española.

Suele decirse, cuando se trata de cuestiones políticas, que ocupamos el último ó de los últimos lugares en el concierto europeo. Creemos que el lugar que se nos destina en el concierto europeo, cuando de política se trata es el que nos corresponde en todos los órdenes de la vida. A los que con esta opinión se sientan molestados, por creer que nuestro estado, en el orden político ú otro orden, no es tan deficiente como se pretende demostrar, les diremos, para no extendernos en grandes consideraciones, que no juzguen por sí propios y que se concreten á observar un poco nada más.

Perd ineseños la digresión. Quedábamos en que entendíamos necesario, más que conveniente, el procedimiento de la templanza para conseguir algunos de nuestros fines.

El que nos aconseja que debemos separarnos del camino emprendido para colocarnos en el de la violencia, se funda en que no conseguiremos nada con los procedimientos empleados y que estamos dispuestos á continuar. Y no falta quien, pecando de suspicaz, vea en nuestro sistema un medio de adulación que nos permita alcanzar, por tan maquiavélicos procedimientos, lo que otros consiguieron por sistema que pudiera calificarse de igual modo, aun cuando varíe en el procedimiento.

Tenemos la conciencia tranquila, y por eso no nos ofenden suposiciones de índole semejante. Para contrarrestar tan execrables maneras de pensar del prójimo, á quien no se conoce, ó, si se le conoce, se le confunde lastimosamente, nos concretaremos á los hechos, que son pruebas mucho más sólidas que la más sólida argumentación. Mas diremos que, en nuestro concepto, no es honrado atribuir (cuando no se tienen grandes seguridades) á persona alguna procedimientos que lastiman su dignidad.

Para terminar, diremos que no somos partidarios de emplear la razón de la fuerza más que cuando no impera la fuerza de la razón; pero, en el caso de que la razón no prevaleciese á impulsos de la fuerza que la misma encierra en sí, se nos ocurre preguntar: ¿Está-

ríamos dispuestos á aumentar esta fuerza con la que se nos recomienda?

Si no lo estamos, preferible es que no hagamos alarde de una cualidad que no poseemos, y dediquemos un poco de tiempo á fortalecernos, no sea que nos conozcan y nos ocurra lo mismo que á los niños, á quienes se les asusta con el cozo, en tanto no se persuaden de que el tal no es más que un ser imaginativo.

Razonemos. Cuando uno sustenta un criterio cualquiera, es porque con anterioridad ha meditado, y, entre el pró y el contra que le presenta la cuestión, ha encontrado el justo medio ó ha optado por el que de su razonamiento ha deducido ofrece menores inconvenientes y mayores seguridades de éxito.

No es, pues, por sistema; no es porque hagamos la cuestión de amor propio; no es por temor por lo que continuamos con nuestro sistema y persistimos en él, no estando dispuestos á abandonarlo, en tanto no se nos demuestre (como hasta hoy no se ha hecho) la conveniencia de variar de rumbo.

No es por temor, decimos—y no falseamos á la verdad al decirlo—, y para aclarar el concepto añadiremos que el temor de los muchos es una de las cosas que se ha hecho) los procedimientos que debíamos poner en práctica nos ha hecho que optemos por el de la templanza.

Verdad es la realidad de las cosas. Y, en nuestro sentir, la realidad de la cosa que aquí tratamos es que el temor (infundado casi siempre) en nuestra clase es general, y existe aun en aquellos que suelen abusar del calificativo de timoratos cuando lo aplica á los que le rodean.

Lo repetiremos: no sentimos temor alguno, porque nada habría menos fundado, ya que la empresa que nos hemos propuesto ni denigra, ni envilece, ni deshonra, ni perjudica á nadie, sino que, por el contrario, tiende á beneficiar á todos. Pero—lo diremos también—, por nuestro sistema no tiene derecho nadie, en nuestro modo de pensar, á calificarnos de tímidos, ya que, si seguimos constantes por el camino trazado, es por que así nos lo aconseja... (detente, pluma) la razón.

## ESCALAFÓN

Para qué perder el tiempo en demostrar lo que es evidente, lo que por sí solo se demuestra: que la Empresa de ferrocarriles son las que menos oposición deben hacer á la noble, justa y natural aspiración de su personal, que encamina sus pasos á crear un escalafón, que concediendo derechos corte de raíz los abusos que con harta frecuencia suelen cometerse, cuando de asuntos de sueldo y categoría se trata.

Por diferentes motivos las Empresas deben sentir cierta simpatía hacia su personal, cuando éste, siguiendo las corrientes de progreso que se observan en todas las demás clases, da pruebas de vitalidad, uniéndose para solicitar concesiones de índole tal, que les determine y regule sus justas aspiraciones, que no son otras que alcanzar por derecho reglamentado y previa demostración de suficiencia, lo que hoy tiene forzosamente que conseguir amparándose no sólo en sus conocimientos, sino, y más principalmente, en el favor, en la influencia siempre injusta, por muy justa que sea.

Pero aun cuando este movimiento demostrativo de que no se trata de una clase que mira, observa con imitabilidad enervante y suicida el continuo luchar del hombre por su natural mejoramiento en todos los órdenes, no fuese el que más simpatías proporcionase (cosa que no pasamos á creer), debía asignárselas ese gran espíritu de mejoramiento que deben sentir las Empresas hacia su personal, y aun cuando no fuesen más que inspirándose en un principio de conveniencia, debían también sentir las, ya que al conceder mejoras á sus agentes, éstos, en justa reciprocidad, habían de poner en el desempeño de su misión todo el celo, toda la actividad, toda la inteligencia de que cada uno estuviese poseído para corresponder de ese modo á las atenciones que se le tenían.

Honradamente pensando no hay que suponer que encontremos dificultades por parte de las Empresas para la implantación de un escalafón que á ellas les había de evitar atender infinidad de compromisos que se ven precisadas á aceptar, aun á sabiendas de que con ello se perjudican á sí mismas, ya que con tales atenciones perjudican al honrado, probo y entusiasta empleado, que con una constancia digna de mejor recompensa, han prestado año tras año importantes trabajos, que al no ser recompensados como equitativamente correspondía, no han de ser tan fructíferos como lo fueron en los primeros años de desengaño.

No está, por lo tanto, el inconveniente primordial en la oposición de las Compañías, sino en nosotros mismos, que no sabemos qué orientación tomar en asunto tan importante. Con su autorizada opinión dice esto mismo, aunque en forma galana, Enrique de Latorre, en un artículo que no hace aún mucho tiempo publicó *La Asociación*.

Reconoce la grande importancia que el problema tiene por la complejidad del mismo, y recomienda una gran reflexión para su solución. Hasta aquí completamente conformes; pero esta conformidad mía, exclusivamente, deja de existir en una muy considerable parte de las demás apreciaciones que hace.

En el mismo párrafo en que con muy buen

acuerdo recomienda reflexión para solucionar el problema y que de escapada califica de evidentemente malo el sistema actual, dice que no vayamos á variar para que los antagonistas se agreden por consecuencia de no convenir á unos dentro de la clase, lo que á otros no satisfaría por completo.

Lo que dice, en mi opinión, es indudable: con la creación del escalafón se perjudicaría á unos, y otros, los más, se crearían perjudicados al observar que ocupaban puestos de categoría determinada quienes sin sus títulos aparentes que la antigüedad escalaban puestos que por reunir más condiciones unas veces, y otras por tener la pretensión de que las tenían, creían debían corresponder á otros.

Pero en cuestiones que tan directamente afectan al bienestar, tranquilidad y mejoramiento relativos de una importante clase, debe optarse siempre por el sistema menos malo ó á que menos abusos dé lugar, y, en este caso, el que indudablemente es menos malo y menos propenso al abuso es el del escalafón. No hay que perder de vista, sin embargo, que este sistema por el que se viene luchando, aunque sin exteriorizar la lucha, desde mucho tiempo ha, debe ser objeto de un detenido estudio que aminore los defectos que en la práctica pudiera presentar, y á este fin debía nombrarse una comisión que aun cuando la constituyesen pocos hombres, lo fueran de abnegación, interés y entusiasmos grandes; en una palabra: que no se tratase de una comisión que funcionase solamente con regularidad dos ó tres sesiones después de su nombramiento; para esto, vale más que no se nombre, pues, si así ocurriese, se darían pruebas concluyentes de que no era de tanto interés para la clase lo que realmente es su constante ocupación.

Establondolo con la cuestión de escalafón, muy sentidamente y con mucho acierto da un toque al despotismo de que están poseídos algunos jefes, á quienes con mucha razón y con gran lógica fustiga, cual se merece, duramente.

Pero este despotismo, harto frecuente, sobre todo en los servicios denominados de explotación ó movimiento, donde suele conceptuarse al hombre como esclavo, no es más que efecto de una causa que desaparecería con la creación del escalafón. Es decir: que en tanto el señor Latorre sustenta la creencia de que mientras suframos con la resignación que hasta hoy se observa las intemperancias de carácter de determinados superiores; mientras no protestemos de tales abusos de mando, que dañan á la disciplina bien entendida, con las energías que se merecen, no tendremos autoridad moral para pedir concesiones; yo entiendo que, precisamente, fundándonos en estos abusos, en estas faltas de consideración, de las que no todos se encuentran con energías para protestar, teniendo en cuenta que su progreso en ferrocarriles está en manos de quien emplea tan censurables procedimientos, es por lo que debemos insistir una y mil veces en la concesión de derechos que nos pongan á salvo de los caprichos ó mal entendido espíritu de venganza de determinados jefes.

ATENIZA.

## NOTICIAS VARIAS

Durante el mes de Junio último ha recaudado la Compañía del ferrocarril Cantábrico pesetas 105.651,28, y en igual mes del año anterior 43.756,95, resultando, como es consiguiente un aumento de 61.894,33 pesetas.

En el primer semestre del presente año van ingresadas 552.899,97 pesetas, contra 239.503,79 en el período correspondiente de 1905; de modo que se ha realizado un aumento de pesetas 313.396,18.

La mejora de los ingresos de la red del Norte iniciada en el primer trimestre de este año, se ha acentuado en el segundo con mayor intensidad, puesto que desde 1.º de Enero á 30 de Junio van recaudadas 1.951.114,43 pesetas más que en los seis primeros meses del año anterior, ascendiendo los productos brutos de dicho primer semestre de 1906 á 57.233.282,14 pesetas.

Los aumentos proceden de los transportes á pequeña velocidad de mercancías, ganados y carruajes, y de los viajeros; están en baja, por el contrario, los transportes varios á pequeña velocidad y los de la grande, independientes de los viajeros.

De las diferentes líneas que componen la red del Norte—de 3.681 kilómetros de longitud total, como es sabido—tienen baja de ingresos la línea principal, la de Santander á Bilbao, la de Asturias y la de Avilés; presentan alza, por el contrario, las líneas de Barcelona, de Almansa, de Ciano, de Lérida, de San Juan de las Abadesas y de Utiel.

La sección de Peñarroya á Pozoblanco de la línea férrea perteneciente á la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya, quedará abierta al servicio público el próximo mes de Agosto.

Tiene esta sección segunda 53 kilómetros, que con los de la primera, ó sea la sección de Fuente del Arco á Peñarroya hace algún tiempo en explotación, componen 122 kilómetros de extensión total; cuenta con estaciones ó apartaderos en Pueblo Nuevo del Terrible, Bémez-Norte, Hinojosa, el Soldado, Villanueva y Alcaracejos, y Pozoblanco.

Se calcula en unos cuatro millones lo gasta-

do en la mencionada sección, y la tal Sociedad comenzará las obras de continuación de unos 30 kilómetros de longitud.

Parece ser que, según informes fidedignos que tiene el Ayuntamiento de Madrid, la Compañía de los caminos de hierro del Norte va á comenzar en breve la modificación del edificio de su estación de Príncipe Pío, y á construir al pie de la Montaña del mismo nombre, donde estuvo la máquina elevadora del agua, un amplio cuerpo de edificio, valorado en millón y medio de pesetas, que será destinado á concentrar las distintas oficinas de la Compañía. De este asunto nos ocuparemos en otro lugar de este número.

Continúa alcanzando gran renombre la acreditadísima fábrica de gorras de los Hijos de Rubio, Jacometrezo, 50. Recomendamos la citada casa por su prontitud, esmero y economía.

Leemos en nuestro colega *El Liberal*:

### «La estación de las Pulgas.»

Hemos recibido numerosas quejas acerca del estado deplorable en que se halla la estación ferroviaria vulgarmente conocida por la estación de las Pulgas.

No se dispone en ella de una sola gota de agua para atender á las necesidades del personal, que, en estos calurosos días del estío, sufre angustias horribles sin poder aplacar su sed devoradora.

Por otra parte, los consignatarios que tienen allí sus mercancías temen que si un incendio como el de la estación del Norte se produjese, se carecería del agua necesaria para combatirlo.

¿No podría la empresa establecer en esa estación un depósito de agua potable, en las condiciones necesarias, para satisfacer las justas demandas de su personal y las exigencias del público?

Con ello no ganarían solamente los obreros y empleados de la estación y los consignatarios; ganaría la Empresa misma, que vería considerablemente aumentado su gráfico.

Nos parece muy bien lo que dice tan estimado colega, y creemos que la Compañía del Norte pondrá de su parte todo lo que pueda para atender tan justa petición.

Continuamos leyendo en el mismo colega:

«Son muchas las personas que se nos quejan de las malas condiciones del despacho central de los ferrocarriles del Norte, en donde materialmente se asfixian los centenares de individuos que van á facturar equipajes ó á tomar billetes kilométricos.

Dicen, y tienen razón, que con un par de ventiladores eléctricos se podría á lo menos respirar en medio de aquellas constantes aperturas.

La petición nos parece razonable. Mediante ese arbitrio ganarán el público y la higiene, sin que la Compañía se quede pobre.»

Y continúa pareciéndonos bien la petición de que se hace eco; pero no debe dirigir tal petición á la Compañía, sino al contratista del despacho central, á quien arrendó el ferrocarril del Norte tal despacho.

## Advertencia importante.

Algunos queridos compañeros nuestros, al venir á sumarse á nuestras filas, se nos han dirigido solicitando muy encarecidamente les remitiésemos el número correspondiente al día 15 de Julio pasado.

No nos ha sido posible complacerlos con gran sentimiento por nuestra parte; pero como suponemos que el móvil principal que les guiaba al hacer tan concreta petición era seguramente el de reunir completa la Instrucción general, número 2, que en el periódico indicado comenzamos á publicar, les advertimos que esto lo podrán conseguir toda vez que tenemos el propósito de hacer una tirada de todos los folletines que faltan, con el fin de que no quede descabalada ninguna de las Instrucciones que coleccionan nuestros suscriptores.

OTRA

Continuamente estamos recibiendo artículos sin firma, y nos encontramos en la necesidad de advertir que es de absoluta necesidad que los trabajos que se nos envían vengan firmados, aun cuando se haga constar que no se quiere la publicación del nombre y si la del pseudónimo que se determine.

La ley de Imprenta dispone que cuantos trabajos se publiquen lleven al pie la firma de su autor, y no podemos menos de cumplir este requisito legal.

Por no venir con la firma hay trabajos que no pueden ver la luz pública, aun cuando merecen publicarse.

## Notas ferroviarias.

Bajo este mismo título publica nuestro colega *Heraldo de Madrid* el siguiente artículo que copiamos por ser de importancia para nuestra clase.

«Convenio de Sindicato entre las Compañías del Norte y de Alicante.

Hace pocos días se ha firmado el nuevo con-

venio de Sindicato entre las Compañías del Norte y de Madrid á Zaragoza y á Alicante, que habrá de regir desde 1.º de Enero próximo hasta el 31 de Diciembre de 1931, es decir, veinticinco años, á menos de rescisión pedida con dos años de anticipación por una de las partes contratantes. Terminado el tiempo de validez sin que esto ocurra, seguirá rigiendo el convenio hasta el día 1.º de Enero del año anterior al de la primera reversión al Estado de cualquiera de las líneas pertenecientes á una de las dos Compañías.

Consta el contrato de 16 artículos, que por su mucha extensión no publicamos íntegros limitándonos á consignar en extracto los extremos más importantes.

Por el primero se establece la repartición entre ambas Compañías de los productos del tráfico como si formasen un fondo común. Al efecto, se considerarán como productos netos á repartir sólo los que procedan de la aplicación de las tarifas de transporte para el público, quedando exceptuados, por lo tanto, los de almacenaje, peso, repeso, alquiler del material ó derechos de paralización de éste, billetes de andén factaje y camionaje, transportes para las Compañías, alquiler ó arrendamiento de terrenos, fondas y cantinas, etc.

Deducidos estos productos, considerados como fuera de tráfico, del remanente se deducirán los gastos de transporte, valuados en un 30 por 100 del producto bruto, considerándose como tal el producto exclusivamente del tráfico, y el residuo, ó sea el producto neto, después de hechas las deducciones indicadas, será el que se reparta entre las dos Compañías, cuyo coeficiente se fijará en vista de la proporción que resulte á favor de cada Compañía de los productos brutos obtenidos en cada uno de los años 1901 á 1905. Este reparto tendrá lugar aun en el caso de interrupción del servicio en cualquiera de las líneas de dichas Compañías.

Se establece una intervención recíproca entre ellas, y al efecto, y por turno anual, los agentes designados por una de ellas inspeccionarán las cuentas de la otra mensualmente, consignándose el propósito, para la mejor fiscalización, de unificar el sistema de contabilidad de ambas, y fijándose los días 10, 20 y último de cada mes para la correspondiente liquidación.

Se establece adoptar para la dirección de los transportes el principio de la menor distancia, mediante condiciones que se determinarán en ciertos casos especiales, considerándose como tráfico local el que afluja de líneas de otras Compañías ó viceversa.

Todas las tarifas y combinaciones comerciales se establecerán de común acuerdo, de manera que no puedan perjudicar á los transportes de que es objeto el contrato, haciéndose á prorrata kilométrica el reparto de los precios de las tarifas, estableciéndose determinadas reglas para los servicios especiales con motivo de fiestas, ferias, etc., etc.

Se nombrará una Comisión mixta, compuesta de un administrador por cada Compañía y de los directores de éstas, para el examen y aprobación de los proyectos de nuevas tarifas,

consignándose la prohibición de establecer combinaciones para desviar los transportes, prohibiéndose igualmente, sin previo acuerdo, hacer construcción, cesión, compra ó abandono de líneas ni contrato de explotación ó arrendamiento de nuevas líneas, ni construir estaciones, apeaderos ó cargaderos que puedan modificar las actuales corrientes del tráfico.

Se preve el caso de posibles competencias de otras Compañías para lo cual se fijan medios de contrarrestarlas, considerando para este caso como una sola las redes de ambas Compañías.

Se obligan éstas á efectuar la explotación de la manera más perfecta posible, adquiriendo, al efecto, ó mejorando, el material fijo y móvil de cada una, interviniendo en el cumplimiento de este acuerdo la Comisión mixta, á fin de que por falta ó deficiencia de elementos de transporte de una Compañía no se perjudiquen los intereses de la otra.

Los jefes de tráfico de ambas Compañías se reunirán con frecuencia para el examen de toda propuesta de nueva tarifa. Dichos funcionarios asistirán á las sesiones de la Comisión mixta, cuyos acuerdos serán ejecutorios.

Por último, se indica que las Compañías contratantes procurarán ponerse de acuerdo para unificar todo lo concerniente á la concesión de pases de libre circulación y demás billetes de gracia ó de favor, sean de la clase que fueren, tanto para los empleados de las dos Compañías y las familias de ellos, como para las autoridades y personas ajenas á dichas Compañías, incluso los llamados billetes de caridad, de manera que las reglas que se establezcan sean aplicadas por igual en ambas.

Tales son, en síntesis, las condiciones del convenio, cuyo objeto principal es, como se ve, evitar las consecuencias que produciría una lucha de tarifas entre las dos Compañías, que por las condiciones del trazado de las líneas que explotan, se presta perfectamente á la desviación, y, además, tiende á la defensa de su tráfico actual, contra las desviaciones que pudieran producirse por la construcción de nuevas líneas por otras Compañías.

Asuntos son estos de tan extraordinaria importancia para el tráfico nacional, que el contrato de sindicato entre las dos grandes Compañías ferroviarias, bien merece ser estudiado y comentado con el mayor detenimiento.

Por lo pronto, ya es un bien para el público que se aplique á los transportes el principio de la menor distancia.

R. G.»

Por nuestra parte, diremos que de tal contrato, que dificulta ó imposibilita toda competencia entre las Empresas ferroviarias, nacerán aumentos en los ingresos de las dos grandes Compañías sindicadas; y de ser así, no creemos que se nos calificará de soñadores si suponemos que estas mejoras se dejarán sentir entre su personal, traducidas en mejoramiento de sueldos y en mayor prodigalidad al concederlos.

De momento podemos observar que entre los 16 artículos del contrato existe uno en el que se indica que las Compañías procurarán

ponerse de acuerdo para unificar todo lo concerniente á la concesión de pases de libre circulación y demás billetes de gracia ó de favor, sin distinción de clases, para los empleados de dichas Compañías.

¿No se procurará implantar algo de lo que, respecto á estas cuestiones de billetes para empleados, hemos publicado hace algún tiempo? ¿No se concederán billetes gratuitos á todos los empleados de ambas Empresas para que indistintamente puedan viajar por las redes de una ó otra, como ocurre en los ferrocarriles franceses?

No de otro modo se entiende la unificación, y, según nuestras noticias, así se piensa hacer.

Y si alcanzamos estas concesiones podremos decir que algo es algo, y esperar las que se sucedan.

## Las grandes Empresas ferroviarias españolas,

(CONCLUSIÓN)

A pesar del crecido número de tarifas especiales que hoy están en vigor en las vías férreas, unas concedidas para beneficiar ciertos productos procedentes de apartadas regiones del interior, y otras para desarrollar más el tráfico en los verdaderos Centros de producción en constante relación con las importantes poblaciones, aun hay comerciantes y particulares que pretenden obligar á las Compañías á establecer á su capricho y para conseguir mejores resultados en el negocio que explotan, una tarifa especial hecha muchas de las veces para establecer la competencia entre fabricantes de una misma mercancía domiciliados en distinta localidad, sin pensar que las Empresas para complacer sus deseos van á atentar contra su vida al crear unos precios de transporte que no estén en relación con los gastos que éstos ocasionan, de ahí nace la censura y la crítica acerba contra las grandes empresas.

El arduo problema de la rebaja en los precios del transporte todos hemos visto no se ha solucionado ni en parte en la Conferencia Ferroviaria, últimamente celebrada en Madrid, por las justas razones que las Compañías adujeron en defensa de sus intereses, á pesar de los manifiestos deseos del Gobierno en pro de la rebaja para mitigar algo el conflicto de la carestía de la subsistencia.

Por lo que respecta al precio de los billetes de los viajeros, velocidades en los trenes, y comodidades en el viaje, toda persona sensata reconoce las mejoras que las Empresas van estableciendo en sus líneas con la lentitud que requiere la construcción y compra de buenas

máquinas y coches. En la del Norte, sin remontarse á muchos años, vemos que el tren titulado subexpreso circulaba solamente entre Madrid, Hendaya y viceversa tres días de la semana: hoy lo efectúa diariamente y además también atraviesa la línea todos los días un lujoso tren rápido, formado de magníficos coches de primera y segunda clase, alumbrado por luz eléctrica que en nada tienen que envidiar á los que circulan por las vías extranjeras: los trenes expresos corren al máximo de velocidad que la División del Gobierno permite: los correos, además de haber reducido mucho el tiempo de duración del viaje, van dotados de espaciosos coches de tercera con pasillo lateral, lavabo y retrete: en los mixtos se van introduciendo algunas mejoras compatibles con el servicio á que estos trenes están destinados, su marcha es mayor y se ha rebajado mucho el tiempo de parada en las estaciones.

En la línea del Mediodía circulan también los trenes expresos entre Madrid, Sevilla y Barcelona, que constituye su material elegante: coches con toda clase de comodidades y confort.

Nadie puede negar las grandes facilidades que las Compañías dan á los viajeros con la creación de los billetes kilométricos; tan económico es su importe, que muchas personas, sin tener motivos para viajar, lo hacen todo el año por sport, dadas las ventajas de estos billetes, y con frecuencia vemos en las tapizadas colchonetas de los carruajes de primera á individuos que antes hacían sus viajes en modesto coche de tercera.

Igual en el material móvil como en el fijo se ha ido substituyendo con lo más moderno, tanto de fabricación nacional como extranjera, lo que permite desarrollar á los trenes mayores velocidades; comparad ahora el número de accidentes y víctimas que ocurren en cualquier dación del continente europeo, con las que al año acontecen en España tomando por base el relativo número de trenes que circulan, igual en un punto que en otro, y veréis en cuántos exceden los extraños, con la particularidad de que los empleados de ferrocarriles extranjeros se admiran de las condiciones en que prestan servicio los españoles, por el poco descanso que algunos tienen, lo reducido del personal y la escasez de aparatos de señales modernos que simplifican mucho las operaciones en relación con la circulación de trenes, y son un auxiliar automático del hombre, y decidme si es ó no animosidad ó antipatía, que se tiene á toda Empresa que la creemos potentada porque sostiene miles de empleados, y ello nos autoriza á

# LEY DE 30 DE ENERO DE 1900

PUBLICADA EN LA "GACETA", DEL SIGUIENTE DÍA

ACERCA DE LOS

## ACCIDENTES DEL TRABAJO

REGLAMENTO DE 28 DE JULIO DE 1900

publicado en la "Gaceta", del 30 de este mismo mes, para la aplicación de la citada Ley, y

### CATALOGO DE MECANISMOS

para prevenir y evitar los accidentes del trabajo.

MADRID

Establecimiento tipográfico de A. Marzo, San Hermenegildo, 32 dupdo.

TELÉFONO 1.977  
1906

4.º La construcción, reparación y conservación de edificios, comprendiendo los trabajos de albañilería y todos sus anexos: carpintería, cerrajería, corte de piedras, pintura, etc.

5.º Los establecimientos donde se producen ó se emplean industrialmente materias explosivas ó inflamables, insalubres ó tóxicas.

6.º La construcción, reparación y conservación de vías férreas, puentes, caminos, canales, diques, acueductos, alcantarillas y otros trabajos similares.

7.º Las faenas agrícolas y forestales donde se hace uso de algún motor que accione por medio de una fuerza distinta á la del hombre. En estos trabajos, la responsabilidad del patrono existirá sólo con respecto al personal expuesto al peligro de las máquinas.

8.º El acarreo y transporte por vía terrestre, marítima y de navegación interior.

9.º Los trabajos de limpieza de calles, pozos negros y alcantarillas.

10. Los almacenes de depósito y los depósitos al por mayor de carbón, leña y madera de construcción.

11. Los teatros, con respecto de su personal asalariado,

12. Los cuerpos de bomberos.

13. Los establecimientos de producción de gas ó de electricidad y la colocación y conservación de redes telefónicas.

14. Los trabajos de colocación, reparación y desmonte de conductores eléctricos y de pararrayos.

15. Todo el personal encargado en las faenas de carga y descarga.

16. Toda industria ó trabajo similar no comprendido en los números precedentes.

Art. 4.º Los obreros tendrán derecho á indemnización por los accidentes indicados en el art. 2.º, que produzcan una incapacidad de trabajo absoluta ó parcial, temporal ó perpetua, en la forma y cuantía que establecen las disposiciones siguientes:

1.ª Si el accidente hubiese producido una incapacidad temporal el patrono abonará á la víctima una indemnización igual á la mitad de

censurar todos sus actos sin prodigar elogios cuando éstos son merecidos.

A. R. E.

Medina Junio 1906.

## BIBLIOGRAFIA

Hemos recibido la *Ley y Reglamento de policía de ferrocarriles*, anotada por I. Martón. La publicación de esta interesante obra presta un verdadero servicio á los viajeros, comerciantes, industriales, agricultores, etc. En ella se insertan cuantas disposiciones se hallan vigentes en esta importantísima materia, que tanto interesa á todas las clases sociales. Un tomo, encuadernado en tela, 2 pesetas. A provincias se remite certificada enviando libranza de 2,50 pesetas á Hijos de Cuesta, Carretas, 9, Madrid.

## Movimiento de personal.

D. Amadeo Romero Girón, subje de la 3.ª circunscripción de Vía y Obras en León, ascendido á jefe de la 11.ª sección de Vía y Obras en León; D. Joaquín Coloma, jefe de la 11.ª sección de Vía y Obras en León, trasladado á la sección de Valencia con la misma categoría y servicio; D. Laureano Carrocera, vigilante-jefe de Oviedo, nombrado jefe de Malvedo; D. Wenceslao Claramunt, vigilante-jefe de San Juan de Nieva, traslado á Oviedo; don Luis Rabanaque, factor encargado de la Coberteria, trasladado á San Juan de Nieva; don Manuel Luaña, factor autorizado de Mieres, trasladado á Torre; D. Cayo Zorrilla factor autorizado de Torre, trasladado á Mieres; don Valeriano Puia, mozo de Beasain, trasladado á Madrid.

### Permutas.

Un auxiliar de la inspección principal de León, desea permutar con otro de oficinas centrales.

### BOLETÍN DE FALTA

Suscriptor núm.

No he recibido el número correspondiente al día de de 1906.

(Firma.)

## LA BOHEMIA

GRAN BODEGA

14, San Vicente Alta, 14. Madrid.

VINO DE MESA, A 25 CÉNTIMOS BOTELLA

### NOTA DE PRECIOS

	Botella	Arroba.
Vino de Mérida.....	0,30	6,00
Noblejas.....	0,35	7,00
Valdepeñas.....	0,40	8,00
Aragón y Alicante.....	0,40	8,00
Vino Cariñena.....	0,75	
Idem añejo.....	0,75	

Años varias clases, 75 céntimos cuartillo. Ron superior, 1 pta. idem.

GRAN FABRICA DE GORRAS DE UNIFORME

DE LOS

# HIJOS DE RUBIO

CALLE DE JACOMETREZO, NUMERO 50  
MADRID

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

Sin igual en su clase.

Prontitud en el servicio de todos los pedidos.

# HERALDO DE FERROCARRILES

Unión ferroviaria española.

DESDE EL 15 DE JULIO PUBLICA EN FORMA DE FOLLETO

## Ley de Accidentes del Trabajo. La Instrucción general n.º 2 del Norte.

TRES PREMIOS MENSUALES

En Madrid y provincias, 25 céntimos mensuales.—Las suscripciones de provincias han de ser á lo menos por dos meses.

Los pagos serán por adelantado, pudiendo hacerse en libranzas de prensa ó sellos de correo de 10 ó 15 céntimos.

Los suscriptores empleados ferroviarios tienen derecho á un anuncio gratuito cada trimestre á condición de haber anunciado una vez mediante pago.

Liénesse la adjunta adhesión y envíese á la dirección siguiente: HERALDO DE FERROCARRILES, Madera Alta, 22, principal izquierda. MADRID, ó entregándola á los señores representantes siguientes:

### Madrid.

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

### Provincias.

Sección de Asturias, D. José María Carvajal, Independencia, 16 4.ª, ú oficina de la Inspección principal de explotación.

Sección de Valladolid, D. Máximo Rodríguez, Ferrocarril, núm. 4, ú oficina del Pequeño Material, Valladolid.

Sección de Sevilla, D. Domingo García Tallón.

Sección de Madrid á Burgos por Avila y Segovia, D. Simón Jubera.

Idem Bilbao, D. Benjamín Simó.

Idem de Venta de Baños á Santander (Norte), D. Andrés Roca.

Idem de Barcelona á Lérida y línea de San Juan Abadesas, D. Leto Román.

Idem de Burgos á Irún, D. Daniel Alonso.

Idem de León á Monforte, D. Manuel Echevarría.

Idem de Madrid á Espeluy, D. Antonio Queipo Mesa.

Idem de Santander á Bilbao, D. Julián Sánchez.

Idem de Alsasua á Castejón, D. Antonio Merseguer.

Idem de Valencia á Barcelona, D. Fermín Calvo Biel.

Idem de Valencia á Encina y ramales, D. Juan Castro.

Idem de Tardienta á Jaca, D. Antonio Fernández.

Idem de Logroño á Miranda, D. Antonio Pozuelo.

Idem de Miranda á Bilbao, D. Manuel Negro.

Idem de Monforte á Vigo, D. Marcelino Magán.

Idem de Lérida á Tarragona, D. Vicente Martínez.

Idem de Monforte á Coruña, D. José Allonca.

Idem de Valladolid á Ariza, D. Ponciano Velasco.

Idem de Medina á la Frontera de Portugal, D. José Fernández (Salamanca).

Idem de Madrid á Badajoz, D. Antonio Fernández (Manzanares).

Idem de Espeluy á Tocina, D. Agustín Simón (Marmolejo).

Idem de Madrid á Talavera de la Reina, D. Antonio Rodríguez (Riebles).

### BOLETÍN DE ADHESIÓN

D. .... perteneciente á la Compañía de .....  
en calidad de ..... se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, extendiéndosele recibo por ..... meses y deseando se le sirva el periódico á (1)  
(1) Domicilio particular ó dependencia donde presta sus servicios.

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

## MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

### LEY

Don Alfonso XIII, por la gracia de Dios y la Constitución, Rey de España, y en su nombre y durante su menor edad la Reina Regente del Reino;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º Para los efectos de la presente ley, entiéndese por accidente toda lesión corporal que el operario sufra con ocasión ó por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena; por patrono, el particular ó Compañía propietario de la obra, explotación ó industria donde el trabajo se preste; y por operario, todo el que ejecuta habitualmente un trabajo manual fuera de su domicilio por cuenta ajena.

Art. 2.º El patrono es responsable de los accidentes ocurridos á sus operarios con motivo y en el ejercicio de la profesión ó trabajo que realicen, á menos que el accidente sea debido á fuerza mayor extraña al trabajo en que se produzca el accidente.

Art. 3.º Las industrias ó trabajos que dan lugar á responsabilidad del patrono, serán:

- 1.º Las fábricas y talleres y los establecimientos industriales donde se hace uso de una fuerza cualquiera distinta de la del hombre.
- 2.º Las minas, salinas y canteras.
- 3.º Las fábricas y talleres metalúrgicos y de construcciones terrestres ó navales.