

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, 16 de Septiembre de 1906.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

LOS PRIMEROS

En una carta que nos dirige un querido compañero, dice entre otras cosas: «No dudo que á principio del próximo año será nuestro periódico semanal, para lo cual pueden contar con mi concurso, y eso que podía muy bien ser diario; y en vez de acudir á otros para información, podríamos tenerla en el nuestro á la vez que podría defender nuestros derechos con más éxito.» Si todos pensaran como nuestro estimado compañero, podría ser diaria nuestra publicación.

Por lo que á información respecta sería tan amplia ó más que la del mejor diario, puesto que sin molestia alguna podrían ser corresponsales en cada estación uno de los agentes de aquéllas, quienes, como es natural, cobrarían sus servicios, y por importante que sea cualquier diario, no llega á tener corresponsales en todos los puntos. Que nuestros derechos estarían mejor defendidos, no tiene duda alguna, pues reconocido como está que la prensa es hoy día la que todo lo gobierna, teniendo nosotros un diario que por su circulación ocupase un puesto importante interesando á la opinión en nuestro favor, podríamos hacer lo que hoy nos supone un impropio trabajo, y aun así no logramos obtener en muchos casos.

Nadie más interesado que el mismo personal en que esto se llevara á la práctica, y no ha de dudar nadie que, nosotros que hemos demostrado nuestra constancia y buen deseo, habíamos de hacer cuanto dieran de sí nuestros bolsillos y nuestra inteligencia. Pero ya que de esto hablamos, hemos de decir que en los muchos proyectos que obran en esta casa, está el de hacer diaria esta publicación. Podrán decirnos que éste, como otros muchos, jamás lo llevaremos á vías de hecho; pero lo que no se nos podrá decir es que no nos hallamos dispuestos á ser los primeros en realizar cuantos sacrificios exija obra tan importante. Tantos deseos tenemos de que esto llegara á ser un hecho, que hasta habíamos pensado en la constitución de una empresa por acciones, pero nos parece que la mejor empresa es que se adhieran 15.000 individuos por una peseta mensual, que á buen seguro podrían tener (pues bien lo hemos demostrado) muchos más beneficios que los que pueda proporcionarles *El Imparcial* ó *El Liberal*, que al fin y al cabo se distinguirán de nosotros en que aquéllos son una empresa mercantil, y aquí se atiende y atenderá á un fin único, el interés de clase, ante todo y sobre todo, y que así sería, lo prueba la constancia y el trabajo con que caminamos en esta empresa. Todo lo hacemos, pero aquello que exige el concurso del personal no podemos llevarlo á cabo sin que tal concurso se nos preste.

Pero conste; por nosotros no queda, siempre los primeros.

El impuesto de Utilidades.

Nuestros representantes nos piden con toda urgencia cuadernos de firmas por habérselos agotado los primeros que les enviamos. Esta noticia por sí sola basta para darse idea de la acogida que casi todos han dispensado á nuestro proyecto. No faltan algunos que niegan su firma por miedos y cobardías, que, si nunca pueden tener justificación, mucho menos la tienen en la ocasión presente; pero de todo tiene que haber. Por nuestra parte, deseamos que no quedara ni uno sin firmar; pero los que no lo hagan, allá ellos.

A fin de que ninguno pueda alegar el no haberse enterado, rogamos á todos, y muy especialmente á nuestros suscriptores, la den á conocer.

A continuación indicamos á quién pueden pedirse los cuadernos para firmar:

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 don 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.º, 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. Alejandro Mora.

Sección de Bilbao, D. Angel López San Román.

Sección de Venta de Baños á Santander (Norte), D. Valentín González.

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

Sección de Burgos á Irún, D. Daniel Alonso. Idem de Palencia á Monforte, D. Manuel Echevarría.

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

Sección de Santander á Bilbao, D. Julián Sánchez.

Sección de Alsasua á Castejón, D. Antonio Merseguer.

Sección de Valencia á Encina y ramales, don Juan Castro.

Sección de Carcagente á Denia, D. Francisco Estrela.

Sección de Tardienta á Jaca, D. Antonio Fernández.

Sección de Logroño á Miranda, D. Antonio Pozuelo.

Sección de Miranda á Bilbao, D. Manuel Negro.

Sección de Monforte á Vigo, D. Marcelino Magán.

Sección de Boveda á Coruña, D. José Gómez Bavió.

Sección de Lérida á Tarragona, D. Vicente Martínez.

Sección de Valladolid á Ariza, D. Ponciano Velasco.

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

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

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

Sección de Madrid á Talavera de la Reina, D. Antonio Rodríguez (Rielves).

Sección de Bilbao á Portugalete, D. Juan Martín Yagüez.

Sección de Astorga á Plasencia, D. Ramón Fuertes.

A todas las líneas que no se mencionan se envían pliegos que esperamos nos devuelvan.

Además en esta Redacción hállase un pliego en el que pueden firmar los que lo deseen á cualquier hora de ocho de la mañana á once de la noche.

NOTA. Nuestros representantes se servirán remitirnos los cuadernos á medida que se van cubriendo de firmas.

Un asunto de interés.

La *Publicidad*, de Granada, nos pide la inserción de las siguientes líneas:

«Se ruega á los directores de todos los periódicos de España que escriban al señor ministro de Gracia y Justicia una expresiva carta solicitando el indulto de los periodistas procesados, condenados ó que están sufriendo condena, pues si el señor conde de Romanones recibiera tantas cartas como periódicos existen, es indudable que atendería la petición y serían favorecidos infinidad de compañeros.

La *Publicidad* tiene condenados á dos de sus redactores á cuatro meses y un día por haber discutido la administración de un presidente de esta Diputación y de un teniente de alcalde, condenas en que influyó el caciquismo, y por esta circunstancia agradecería doblemente que sus compañeros de Madrid y de provincias se tomaran la molestia de escribir la carta que se les interesa.

El conde de Romanones es un demócrata de notoria rectitud y muy amigo de la prensa, y no dudamos que estudiaría la manera de con-

ceder el indulto que debió darse con motivo del casamiento de Don Alfonso XIII.»

La idea nos parece acertada y justa.

Por nuestra parte escribimos al señor ministro de Gracia y Justicia secundando eficazmente la petición.

Más sobre el escalafón.

Con el interés propio del que cree ver en la lejanía una obra de regeneración, leo en toda la prensa profesional cuanto se refiere á este asunto de tanta trascendencia para la clase que me honro en pertenecer.

Como es consiguiente, dada la diversidad de criterios que existe, es un deber de todos emitir su opinión para que, recopilando datos y enumerando conceptos, prospere lo que en justicia esté más al lado de la razón.

Con sentimiento veo que algunos, porque se han encumbrado sin ese requisito, no son partidarios de que los ascensos se den por antigüedad, fundándose en la falta de cultura que predomina en la mayor parte de los empleados ferroviarios.

A combatir este criterio van encaminadas estas mal pergeñadas cuartillas.

Entienden los estimados compañeros destructores del escalafón, que la generalidad de los empleados carecen de instrucción para poderse codear con los pocos que han cursado una carrera y obtenido un título académico?

Si es así, les aseguro que padecen un error lamentable; el buen empleado se hace de la misma madera; el hijo del jefe ó factor que desde que terminó sus estudios en la primera enseñanza principió á hacer operaciones en todos los servicios encomendados á sus padres, no habrá quien me niegue que con un mediano criterio al llegar á la edad de ingresar al servicio de las Compañías tiene más conocimientos de todo cuanto con el servicio de éstas se relaciona, que cualquiera que, ostentando un título académico, ingresara haciéndose cargo de un servicio determinado, completamente desconocido para él, y sin los hábitos que se adquieren cuando no se ha visto otra cosa.

Al empleado de ferrocarriles le ocurre lo propio que al marino de la mercante.

No tiene grandes conocimientos científicos, no es muy vasta su ilustración, pero á cambio de esos conocimientos y de esa ilustración, adquiere una gran práctica, muchos conocimientos, que no han pasado por la imaginación del que hace su aprendizaje en la *Nautilus*, lleno de comodidad y sin privaciones, el primero principia por ser un buen marino, continúa siendo un buen piloto y acaba por ser tan buen capitán como el que ingresó de guardia marina y siguió todo el escalafón propio de su carrera.

El marino mercante tiene su Universidad en el barco de vela; el empleado ferroviario en la estación, la oficina ó el tren.

Con lo expuesto, y otras razones que aduciré, si no del todo, en parte, me propongo convencer á los que no estén conformes con el escalafón de que, ó sus miras sólo van encaminadas al bien propio, relegando al olvido al descuido y falta de pretensiones, ó que no conocen á fondo lo que en sí constituye la familia ferrocarrilera.

También ha habido quien creyéndose superior á los demás no ha ocultado la falta de educación en el que él estima poco instruido; otro error grandísimo, cuando es de dominio público, que si hay algún ensobrecido es el que se cree superior á los demás, bien por su carrera, por sus conocimientos ó porque una mano protectora se ha encargado de encumbrarle á un punto que él nunca había soñado conquistar.

El que ingresa al servicio de las Compañías conociendo sus deberes é ignorando sus derechos, sin más pretensiones que las de proporcionarse un pedazo de pan, porque su porvenir es muy dudoso, demuestra en todos sus actos que está compenetrado de las consideraciones que se merece su censor irrecusable—el público—; los desplantes, malas contestaciones, insolencias y faltas de consideración, sólo parten de los que miran á los demás mortales, sin tener en cuenta clases ni jerarquías, como pigmeos de la humanidad ó de los analfabetos.

Me reservo el exponer los medios de que deben valerse las Compañías para instituir el escalafón, en la confianza de que mis compa-

ñeros, que reúnan mejores condiciones que yo, lo han de hacer en forma más inteligible por sus dotes y conocimientos en asunto de tanta trascendencia, pero en manera alguna puedo estar conforme con la inercia de los que todo lo ven bajo un mismo prisma, en el de firmar la nómina, aunque ésta sea insuficiente, como ocurre en la generalidad de los empleados ferroviarios, sin preocuparse de su porvenir ni de las vejaciones de que somos objeto por no aportar su grano de arena para la construcción de ese nuevo edificio á que HERALDO DE FERROCARRILES debe y pondrá la primera piedra.

Sucesivamente, y por si algún querido compañero se toma la molestia de refutar mis pretensiones, iré exponiendo con más claridad y dando á conocer mi criterio sobre este asunto, siempre que HERALDO dé cabida en sus columnas á mis apreciaciones, que han de llevar la representación genuina de todos los preteridos por mal educados, poco instruidos é ineptos.

UN FACTOR.

Ferrocarriles británicos.

El *Broad of Trade* ha publicado los datos estadísticos referentes á los ferrocarriles de Inglaterra el pasado año de 1905.

La red ferroviaria era de 22.843 millones, y sobre ellas recorrieron los trenes de viajeros 244.336.000 millas, y los de mercancías, millas, 151.743.000; los mixtos 1.717.000, ó sea, en junto, 400.796.000.

Fueron transportados 36.075.000 viajeros de primera clase, 51.681.000 de segunda, y, de tercera, 1.109.444. Los billetes de abonos expedidos llegaron á 663.000.

Los ingresos recaudados por viajeros ascendieron á 48.698.000 libras esterlinas, y los alcanzados por transporte de mercancías á 56.406.000 libras.

Las mercaderías transportadas fueron, toneladas, 491.162.000, y de ellas 357.989.000 de carbón, de minerales ó de materias asimiladas para el adeudo por tarifa mínima.

Los gastos de las explotaciones importaron 70.087.000 libras; los ingresos brutos fueron de 113.549.000 libras, y la utilidad neta de 43.462.000 libras.

El capital de las Compañías era de libras 1.396.621.000, del cual existían 1.289.762.000 libras desembolsadas.

JUSTICIA

¡Qué hermosa es cuando se practica! ¡Cuán grandes satisfacciones experimentan los hombres cuando la realizan!

Y esta satisfacción es la que han tenido que experimentar todos aquellos que directa ó indirectamente han intervenido en la rehabilitación del conductor D. Leovigildo Martín Suárez y demás compañeros de infortunio suspensos, por el robo que hombres que acaso se conceptúan compañeros nuestros en tanto no los conozcamos, realizaron, guiados por la perversidad en sus sentimientos.

Por situaciones angustiosas se ven precisados los hombres á atravesar, y no dejaba de serlo la de nuestros compañeros Sr. Martín y demás brigada suspensa por causas en las que no les alcanzaba más responsabilidad que la reglamentaria.

A muy amargas reflexiones nos condujo la carta que publicábamos en nuestro último número. Mucho nos hizo pensar cuando vimos que nuestro querido compañero Sr. Martín decía que con la determinación tomada por la Compañía del Norte hacía que ésta experimentase la pérdida de cinco antiguos empleados, y lo que era aún peor, las 4.000 pesetas.

—No, eso no—decíamos—; pierde más, mucho más la Compañía separando de su servicio á un solo empleado, digno, probo, honrado, que perdiendo las 4.000 pesetas; tiene un valor mucho mayor la dignidad, la honradez de un hombre, que esa cantidad.

Muchas reflexiones hicimos también sobre la triste situación de los agentes, que ante la

perspectiva siniestra de ver ceñirse sobre sus modestos hogares el hambre y la miseria, hogares sostenidos á fuerza de sacrificios, no repararon en pedir se les descontase las 4.000 pesetas, creyendo que éste era el único medio de conseguir su rehabilitación. ¡Cuántas más reflexiones nos hicimos! Pero al mismo tiempo pensamos que no podía prolongarse mucho la situación de tales agentes, y así ha ocurrido.

El mismo conductor Sr. Martín, que vino á poner en conocimiento de sus compañeros, por medio de nuestro portavoz, lo ocurrido, se acercó á nuestra Redacción, reflejándose en su semblante la satisfacción y alegría que experimenta el hombre á quien se le hace justicia, que había sido repuesto en su cargo, ocurriendo lo mismo con los demás compañeros suspensos.

En su nombre, en el de los demás compañeros, en el nuestro, que representa el de la clase, damos las gracias á todos los que han contribuido á la rehabilitación de tan dignos y honrados agentes, dando pruebas con ello de un gran amor á la justicia.

Pero por mucha satisfacción que experimenten con el reconocimiento de los agentes rehabilitados y con nuestro reconocimiento, más, mucho más la experimentarán con la que produce colocarse de parte de la justicia, haciendo que sea ésta la que prevalezca en todas las ocasiones.

Continúen siempre por ese camino y conseguirán el reconocimiento de todo el personal y nuestro aplauso sincero, que no lo regateamos nunca, siempre que sea justo, y además conseguirán tener subordinados que trabajarán con gusto, y no cumpliendo con un penoso deber.

VIAJANDO

Reflexiones.—Algo más sobre los factores.

Yo mismo decía en mi última crónica: «He pasado una noche de servicio en una estación de cuarta clase acompañando al factor, más que por el gusto de acompañarle, con ser éste mucho, por cerciorarme práctica y personalmente de la forma en que se desenvolvían los dos agentes encargados del mismo.»

Francamente hablando, diré que, aun cuando no muy mal, no lo pasé todo lo bien que hubiese pasado la noche, si la hubiese destinado al descanso que exigen las necesidades del hombre. No me encuentro apesadumbrado ni mucho menos de haber dejado de dormir una noche: esto es necesario, si había de cerciorarme prácticamente, como eran mis deseos, de los diferentes trabajos que realizaba el personal de una estación ferroviaria no muy importante; pero no me siento con fuerzas, con abnegación suficiente para pasar muchas noches en idénticas condiciones. Se me objetará, seguramente, que si no lo hago es porque no me encuentro en la necesidad de hacerlo, y el que tal objeción haga, tendrá desde luego razones fundadísimas.

Esto es precisamente lo sensible: que tengan que sacrificarse un número más ó menos considerable de agentes, porque así se lo reclama la necesidad que siente de vivir; esto es lo lamentable: que se aproveche la necesidad para sujetar y hacer desempeñar á los hombres trabajos que se resisten á ejecutar sus fuerzas físicas por ser aquéllos superiores á éstas.

Pero ya que así ocurre, ya que observamos en todos los órdenes de la vida que al hombre se le obliga cuando cuenta con escasas fuerzas por la falta de consistencia que colectivamente tiene la clase á que corresponde, á realizar excesivos trabajos con pequeña remuneración, ya que se observa que la debilidad y la falta de energías colectivas nacida de la dispersión de sus individuos, es la primordial causa de la mala situación por que la clase entera atraviesa, no se comprende cómo no han pensado, aun cuando no fuese más que instintivamente, en hacer que disminuyese la dispersión en que se hallan, en agruparse, en unirse, formando un cuerpo sólido y único que consiguiere su mejoramiento, que, sin que pudiese conceptuarse de *gollerías*, podría consistir en disminución de horas de servicio y aumentos de jornal ó sueldo.

¿Podría acaso calificarse de exagerada la pretensión de un jefe que pidiese no se le hiciera realizar el servicio que hoy tiene que hacer, y además pidiese que se le diese un sueldo mayor al de 1.700 pesetas, á los veinte

ó más años de servicios? ¿Llegarían los egoísmos á tal extremo?

No hay ni que pensarlo siquiera. Lo que ocurre es que la clase de ferrocarriles no ha pensado muy en serio aún en la necesidad que tiene de formar un cuerpo fuerte con una orientación fija y determinada, para llegar á la consecución de algo, por lo menos de lo mucho que le corresponde, en atención á la importancia que su misión tiene para el desenvolvimiento de las principales fuentes de riqueza, no de una nación, sino de un conjunto de naciones. Cuando se percate bien de esta necesidad, cuando se convenza plenamente de que su valor está en relación con la mayor ó menor fuerza que representa, y cuando se convenza de que esta fuerza no se consigue más que con la unión de todos, entonces será cuando conquistará muchas de las mejoras que hoy conceptúa de utópicas, considerando lo difícil de su realización.

Existe hoy en la clase de ferrocarriles una desorientación grande que desorganiza á tan importante cuerpo. Se confunden lastimosamente las cosas, y así se observa que no falta quien, inducido de un gran egoísmo, no procura más que averiguar el procedimiento, (sin preocuparse de sus mayores ó menores bondades), de que podría servirse para conseguir aspiraciones particulares ó individuales, es decir, sin relacionarlas con el resto de la clase, sin tener en cuenta que aun cuando por el momento consiga sus fines, á la corta ó á la larga, serán chasqueadas sus sucesivas aspiraciones, porque no es probable que cuente siempre con los mismos medios para conseguirlas.

Pero en hacer reflexiones que pretendo dejar para más adelante, me voy extendiendo más de lo necesario, y por eso termino de hacerlas, aun cuando se presta mucho á la reflexión lo que he observado. Hoy falta tiempo y espacio; mañana sobrarán las dos cosas.

No quiero terminar sin continuar diciendo cuatro palabras sobre los factores autorizados.

Tienen, como es sabido, un cúmulo de trabajos que llevar á la práctica, cuyo desempeño les entretiene un número considerable de horas; tienen, como consecuencia de sus trabajos, un cúmulo de responsabilidades, nunca explicadas con la razón de su mucho servicio y precipitación con que lo realizan; la responsabilidad que les alcanza cuando, por error de cálculo, mala aplicación de tarifas, acarrea consigo una merma en sus haberes equivalente á la suma que cobraron de menos, sin que se tenga para nada en cuenta que en su mayor parte, por no decir en su totalidad, tales errores tienen por fundamento la variedad de las tarifas á aplicar, la desorganización de las mismas y, lo que es aún peor, la falta de alguna de ellas, pues no en todas las estaciones tienen la colección completa.

Los sueldos de un factor autorizado, que tan considerable número de ocupaciones y responsabilidades tiene, oscila entre 975 pesetas y 1.350; este último es el señalado como máximo, y de él no puede salir, á menos que asienda á vigilante-jefe, factor principal ó jefe de cuarta clase ó apeadero.

Para conseguir el máximo del sueldo precisa llevar diez, doce y hasta más años de servicios, ya que los aumentos son de 75 en 75 pesetas anuales, hasta el sueldo de 1.200, y ya que, para conseguir cada uno de tan importantes aumentos, transcurren por lo menos dos años.

¿Pediría, por tanto, *gollerías* un agente de esta clase si solicitase que los aumentos de sueldo fuesen más importantes, ya que se le conceden en tan largo período de tiempo?

No; no solamente no pueden calificarse de exageradas sus pretensiones, sino que, por lo racionales de las mismas, por lo justas, por lo necesarias, debían concedérselas, sin que tuviese necesidad de molestarse en pedir las.

Si estos agentes tienen que realizar importantes trabajos; si para su desempeño tienen que sacrificar su existencia, que lenta, pero continuamente, se va agotando con el mucho trabajo; si el desempeño de su misión lleva aparejada consigo responsabilidades sin cuento, también debe esto tener, como compensación, una retribución más en relación, no ya con su trabajo, sino que, por lo menos, en relación con las necesidades, que aumentan, sin que sufran variación los sueldos.

Todo se consigue cuando se quiere; paciencia, tiempo, mucha unión y mucho compañerismo es lo que se necesita.

LUZ VERDE.

NOTICIAS VARIAS

Convenio entre el Norte y M. Z. A.

El convenio entre las Compañías del Norte y de Madrid á Zaragoza y á Alicante que ha de regir desde primero del año próximo hasta 31 de Diciembre de 1932 y que ha sido firmado en Madrid por los Sres. Süss y Valdman, según nuestros informes, no ha sido ratificado aún por los Comités y Consejos de las dos Compañías á causa de una pequeña diferencia en la atribución de partes de producto neto de la explotación que se propone así: «42 por 100 para la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante y 58 por 100 para el Norte».

Compañía París-Lyón-Mediterráneo.

Esta Compañía ha introducido en sus líneas una interesante innovación. Consiste en la creación, en ciertos trenes rápidos, de un servicio de empleadas, que, como distintivo, llevan una cinta en el brazo, y que están á la disposición de las señoras viajeras.

Inauguración.

El día 5 de Agosto pasado se ha abierto al servicio público el trozo de Peñarroya á Pozoblanco de la línea de Fuente del Arco á Linares, que construye la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya.

Ingresos de ferrocarriles.

Los ingresos de ferrocarriles desde 1.º de Enero del año actual hasta la fecha, son los siguientes:

	1905	1906
Norte.....	69.073.258	71.022.176
M. Z. A.....	62.258.197	65.239.023
Andalucía.....	13.072.212	12.423.219
M. C. P.....	2.836.742	3.076.386

Billetes falsos.

Se nos recomienda demos publicidad á la siguiente noticia:

«Los rasgos principales de los billetes falsos de 100 pesetas, emisión de 1.º de Julio de 1903, que los caracterizan de los legítimos, son los siguientes:

1.º El papel de los billetes falsos es de algodón, satinado, y el de los legítimos es de hilo, apergaminado, distinguiéndose perfectamente al tacto, aunque se trate de billetes usados.

2.º Son pocos los hilos encarnados que se encuentran pintados en los falsos, mientras que en los legítimos estos hilos son más numerosos y se hallan incrustados en la pasta del papel.

3.º La firma del cajero aparece en los falsos impresa en el mismo sitio, observándose en los legítimos alguna variante, por estar puesta con estampillas; la curva en la rúbrica de esta firma es más abierta en los falsos que en los legítimos.

4.º Las leyendas «Banco de España» y «Cien pesetas» que se ven al transparente, forman todas las letras una serie de líneas horizontales en forma de arrugas, mientras que en los legítimos éstas son perfectamente llenas y tersas y algo más gruesas.

5.º La sombra que proyecta la cartela que contiene la leyenda «al portador» sobre el generador de vapor que hay á la izquierda del billete no existe en los falsos.

De interés.

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

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

Publicación.

Hemos recibido el *Boletín de la Cuna de Jesús*, Sociedad caritativa para la fundación y sostenimiento de asilos dedicados á acoger y cuidar durante el día niños pobres en lactancia.

Agradecemos la atención.

El pan nuestro...

Es verdaderamente intolerable el abuso que vienen cometiendo los acaparadores de todos los artículos de consumo y comercio que no han experimentado baja alguna á pesar de que descendieron los cambios hace tiempo. Venimos pagando todos los artículos como si los francos estuvieran al 40 por 100 más que la moneda española.

Los tahoneros, especialmente, se llevan la palma (y el dinero) en este abuso que se comete con los consumidores. Se apresuran á manifestar al público el alza en el precio de los trigos para justificar en seguida la subida del pan; pero cuando el precio de aquéllos desciende, se hacen los tontos y siguen cobrando sus ganancias, como si tal cosa. Resultando de aquí que, como las subidas del pan se hacen siempre sobre el último precio y éste no baja nunca ó baja en muy pequeña propor-

ción, cada día está más caro, gracias á los escasos medios de defensa de los consumidores, abandonados por las autoridades que impasibles contemplan este vergonzoso estado de cosas.

En la actualidad misma ha sufrido una baja el precio de los trigos, descendiendo en Vaila dolid de 41 reales las 94 libras, que estaba á mediados del pasado mes, á 38,50. En Medina del Campo en el mismo período de tiempo, de 39,50 á 38; en Peñafiel, de 40,50 á 38; en Nava del Rey, de 39 á 37; en Salamanca, de 39 á 37,50, y así en toda España.

Sin embargo, los fabricantes de pan están duermes cuando baja el precio del trigo, tanto como vivos y voceadores cuando experimentan una pequeña alza.

No digamos nada respecto al peso y los redondeos que, si algunos consumidores han pedido los céntimos de vuelta, tahonas ha habido que se negaron en muchas ocasiones á devolver. Esto creemos tendría pronta solución si de veras quisiera hacerse algo en defensa del consumidor. Establézcanse repesos en sitios céntricos ó comuníquese á todos los comercios como un deber, la obligación en que se hallan de prestar sus pesos y medidas á cualquier agente de la autoridad que quiera repesar el pan que encuentre en manos de cualquier consumidor. Exijase á estos agentes que diariamente den parte del repeso efectuado á seis u ocho consumidores (una cantidad mínima y determinada) hallados al azar, y aplíquese la ley á los defraudadores.

Cuando la apatía y desconfianza domina á las masas, hay que ir tonificándolas con medidas protectoras como á los menores de edad, llegando, si es necesario, á violentar el *doloso farniente* de los primeros interesados en cumplir lo que no había necesidad de imponer.

Esto, no es nuevo, esto se hace en muchas poblaciones de España y se hace con toda clase de artículos. Poco ha tuve ocasión de presenciario en una de las poblaciones más bellas del Cantábrico: en la Coruña. Paseaba por una de las calles céntricas y vi acercarse á una *fá-mula*, que llevaba su cesta de compra, el agente municipal con la pretensión de que fuera aquélla á repesar su mercancía en el sitio más próximo. Después de pesada y convencido de su exactitud, púsole el agente una especie marchamo, yéndose tranquilamente la doncella á su casa y el *municipal* á repetir la suerte.

Únicamente aquí en Madrid tenemos el privilegio de estar peor servidos, á pesar de que pagamos más que en ninguna población de España y de Europa.

Por lo que respecta á las alzas injustificadas de los precios y á las bajas que debíamos disfrutar, cuando la producción, los cambios y otras causas las debían hacer generales y no en provecho de los acaparadores; la prensa, empeñada muchas veces en luchas estériles para el bien del país, podría hacer mucho.

España Nueva condensa nuestro pensamiento con estas palabras:

«Y al lado de *El Imparcial* y *El Liberal* estamos para dar la batalla al mercantilismo, pero frente á frente, cara á cara, sin andar con ambages ni utilizar rodeos, con tenacidad inflexible y con fe inquebrantable en el éxito, que corona siempre las campañas justas.

Los tenderos, los vendedores, todos esos que comercian con artículos de primera necesidad, están asociados para su defensa en gremios que ostentan su representación.

En nombre de estos gremios se acude con frecuencia á la prensa para hacer reclamaciones y protestas que la prensa atiende, tomando la defensa de esos gremios contra el tributo, el gravamen ó el arbitrio impuesto.

Los consumidores no están asociados para su defensa; sus reclamaciones y sus quejas se pierden con frecuencia en el vacío, porque no está nadie encargado de darles forma ni de hacerlas oír. Es preciso que la prensa tome á su cargo la defensa de los consumidores.»

Y por lo que á nuestra clase respecta en el asunto del pan, problema planteado constantemente sobre el tapete, copiamos á continuación párrafos de una de las actas de las conferencias celebradas en la Dirección de la Compañía ferroviaria del Norte, presididas por el que fué su director Sr. Aubert:

«Oportunidad de instalar un molino y una panadería para suministrar pan barato á los empleados de sueldo pequeño.»

Ha sido ordenado el examen de esta cuestión, cuya utilidad y ventaja para el personal podría ser también de gran alcance, y la Dirección espera recibir en breve el informe correspondiente. Mientras tanto, conviene fijarse

en los datos siguientes, que un especialista en este asunto ha suministrado á este Centro directivo y que parecen demostrar el gran interés de la realización del proyecto de que se trata, aun en el caso de que fueran demasiado halagüeños. He aquí los referidos datos:

Un kilo de trigo, que vale, por término medio, 0,20 da, después de una manutención y de una preparación que salen á 0,05 un kilo de pan, cuyo precio en venta es de 0,40 y una cantidad de salvado que vale 0,02. El beneficio que se obtiene es, pues, de 0,17 por kilo.

En cuanto al molino, puede admitirse que su instalación cuesta 5 pesetas por kilo de fabricación diaria si el edificio existe, y 10 pesetas si es preciso construirlo. Dichas cifras se aplican á una fábrica diaria que oscila entre 5.000 y 10.000 kilogramos.

La idea nos parece hermosa y de grandes resultados. No sería nueva puesto que tiene establecidas tahonas en la minas de Barruelo, y no sabemos si en otros puntos, en donde se halla mejor servido el personal de este indispensable artículo.

De tener el personal una educación económica y un espíritu de clase más elevado, si nuestra raza tuviera más hábito societario del que la distingue, podríamos hacer nuestra la idea; y ahora que está preocupándose la Asociación General de Empleados y Obreros de ferrocarriles de España, en emplear su capital de forma que produzca más de lo que produce y pueda atender á sus obligaciones, podría hallar ahí campo para sus operaciones (aun en el caso de que fueran demasiado halagüeños los cálculos, según dice el párrafo transcrito) en lugar del sistema rutinario actual al alcance de cualquier capitalista que no cuenta con la demanda y oferta consumidores y capitalista que integra toda Sociedad de índole á la citada que debe nutrirse á sí misma, reproduciendo su capital á manera de flujo y reflujo que no sale de su cauce para fecundizar constantemente la tierra mancomún.

Ferrocarril anglo-vasco-navarro.

Para tratar de la construcción del Ferrocarril anglo-vasco-navarro, se reunieron con carácter privado, el día 6 del actual, en la estación de Alsasua, las comisiones nombradas por las Diputaciones de Navarra, Alava y Guipúzcoa.

Aunque de los acuerdos adoptados se guardó absoluta reserva, puedo asegurar que se optó por la construcción del trayecto de vía estrecha desde Estella por Victoria y Vergara.

De desear es que tal proyecto se realice, beneficiando así á los intereses vasco navarros. El corresponsal.

Pamplona 7-9 1906.

Petición justa.

Parece ser que los empleados de la Compañía de Madrid Cáceres-Portugal y del Oeste de España, han elevado una instancia á su digno director D. Alfredo Loevy, en súplica de que se les conceda el disfrute de doce días de licencia, con sueldo, al año, fundándose en razones poderosísimas que, desde luego, auguramos han de ser atendidas, dadas las dotes de caballerosidad y rectitud que residen en la persona de dicho jefe superior.

Nosotros, por nuestra parte, deseamos á nuestros compañeros el feliz éxito de tan justa pretensión, y ya que se trata (en caso de aprobación) de la reforma del Reglamento núm. 4, nos permitimos llamar la atención del señor Loevy, rogándole, una vez que ha de sufrir alteración el espíritu y letra del inciso «Licencias», se ocupe también en variar el texto del de «Enfermedades», concediendo á los empleados el abono de sueldo entero durante los quince primeros días de enfermedad, y treinta á medio sueldo, como lo tiene reglamentado la Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante.

No hemos de demostrar lo laudable y humanitaria que sería esta decisión para tan sufrida clase, pues en la conciencia de todos está que cuando el sujeto se halla enfermo ha menester de mayor cuidado y mejor alimentación, y, por consiguiente, mayores gastos; si, por el contrario, se le cercena su pequeño sueldo y carece de medios para su inmediata curación, la dolencia se ensañará en aquel organismo debilitado, y, como consecuencia lógica, la recaída no se hará mucho de esperar.

Unimos, una vez más, nuestro ruego al de los compañeros de la Compañía de Madrid Cáceres Portugal, y deseáramos ver colmados sus deseos para el próximo año de 1907.

Regalo á los lectores del «Heraldo de Ferrocarriles».

Cupón de rebaja para adquirir el «Anuario de Ferrocarriles», por D. E. de la Torre.

Córtese y envíandole á la administración del Anuario, Pizarro, 10, principal, ú oficinas del HERALDO DE FERROCARRILES, acompañado de 3 pesetas, si se quiere encuadernado en tela, ó 2,50 en cartón imitación á piel, se recibirá un ejemplar. Los de provincias deberán aumentar 0,25 pesetas para que se les mande certificado.

En los mapas sueltos á cinco colores en rústica, se hace una bonificación de 50 por 100, es decir, que se darán por 50 céntimos valiendo una peseta.

Este cupón caduca el 31 de Octubre de 1906.

Actos de honradez.

Con carácter de circular publican mensualmente algunas de nuestras grandes Compañías una hoja dando cuenta á su personal de los actos de notoria honradez y celo extraordinario realizados por algunos de sus agentes, con in-

dicación de los nombres y cargos de los que han llevado á cabo dichos actos, para que sirva, según en dicha circular se indica, de satisfacción para los interesados y al mismo tiempo de estímulo á sus compañeros.

Publicanse los actos realizados que suelen consistir generalmente en entregas por algunos agentes, de carteras conteniendo sumas metálicas ú otros objetos de valor que han sido encontrados en algún departamento ó en alguna de las dependencias de las diversas estaciones, ó bien á señalar determinaciones tomadas en evitación de que ocurrieran accidentes desagradables siempre por entrañar funestas consecuencias.

Todos estos actos que realizan nuestros compañeros, nos parecen muy bien, pero no nos sorprenden; los realizarían la generalidad, y no queremos decir la totalidad, no porque no nos inclinemos á creer que así ocurriría, sino por temor á que se nos califique de exagerados ó apasionados.

Pero lo que no podemos pasar á creer, lo que no podemos ni suponer siquiera, es que los que realizan tales actos lo hagan á impulsos de la satisfacción que sentirán al ser colocados sus nombres en la hoja que comentamos, y mucho menos por que se sientan estimulados por el proceder de los compañeros que con anterioridad realizaron hechos análogos.

No, esto no lo podemos suponer ni lo podemos admitir; el personal que realiza estos actos dignos de su condición, hijos de su manera de ser, producto del concepto que tienen formado de la honradez, consecuencia de sus sentimientos de humanidad, los realiza porque así se lo exigen los imperiosos mandatos de su recta conciencia, porque así se lo demanda el elevado concepto que tiene formado del cumplimiento del deber.

El agente de cualquier Compañía que detiene en un momento determinado un tren, antes de que penetre en un túnel en el que momentos antes ha podido observar había ocurrido un desprendimiento del terreno que ponía en peligro la vida de los viajeros que conducía, no ha hecho más que obedecer á algo que en el hombre es innato y que denominamos sentimiento de humanidad.

Y al atender á esta fuerza superior á su voluntad, ha cumplido con su deber, y con esto solamente está más que satisfecho.

El agente que se encuentra en cualquier departamento ó dependencia de las Empresas, alguna suma metálica ú objeto de valor y lo entrega á la Compañía á que corresponde para su custodia, no ha hecho asimismo más que cumplir con un deber que le impone el concepto que de la honradez tiene formado.

Y esto mismo haría la generalidad del personal si se le presentase ocasión.

Entendemos, que tal cual se da á conocer al personal la loable manera de proceder en determinados actos por parte de algunos de sus compañeros, es algo que no agrada, algo que molesta, algo que hiere al resto que no ha tenido ocasión de demostrar que está poseído de iguales virtudes que aquel que la tuvo propia para ponerla en práctica.

Entendemos que las condiciones ó cualidades, mejor dicho, de dignidad, prestigio, celo, honradez, deben ser cualidades de que se supone está poseída toda la clase, al igual que se le supone valor al militar que no ha tenido ocasión de demostrarlo.

Y entendemos, por último, que al que no sea digno, al que no sea honrado, al que esté poseído de una apatía y falta de celo tan inconcebibles que sea incompatible con los sentimientos de humanidad, á ese debe expulsársele de nuestro seno, lo mismo que se expulsa al militar que no cumple con la misión que se impuso al aceptar el cargo, dando de este modo prestigio al Cuerpo que tales determinaciones toma.

Y por entender esto y apreciar que la forma de dar cuenta de los actos á que nos venimos refiriendo, encierran un gran fondo de inmoralidad que perjudica al buen nombre de nuestra clase, es por lo que no estamos conformes con la publicación de tales circulares.

Regalos mensuales.

Los adheridos á quienes han correspondido los tres regalos que mensualmente concedemos á nuestros compañeros, son:

D. Leto Román, interventor en ruta de la Compañía del Norte y corresponsal de este periódico en Cataluña, y D. Rafael Bezares (particular).

Los agraciados pueden pedirnos los regalos que deseen de la lista que hemos publicado en números anteriores.

Hasta 1.º de Octubre únicamente, admitimos las peticiones que se nos hagan de la encuadernación de folletines de la ley de Ferrocarriles.

Según tenemos anunciado, la encuadernación costará 0,30 en rústica, para lo cual será necesario acompañar el adjunto cupón.

CUPON PRIMA

D.

residente en

Movimiento de personal.

D. Saturnino Rico, guardafreno en Castellón, trasladado á Miranda; D. Manuel López, guardaagujas en Castrillo de la Vega, trasladado á Urda (Toledo); D. Beltrán Casamayor, mozo de tren en Pola de Lena, trasladado á Bilbao; D. Marcos Ruiz, jefe estación de Fuente Santa Cruz, á Montabiz; D. José González, factor de Cesuras, á Calzada; D. Alberto González, factor en Nava de la Asunción, á vigilante jefe estación Norte; D. José Allonca, interventor de Coruña, á intervención Norte; D. Romualdo Blanco, de intervención Norte,

tratándose de aprendices que no perciban remuneración alguna, ó de operarios que perciban menos de dicha cantidad.

Art. 12. Los patronos podrán substituir las obligaciones definidas en los artículos 4.º, 5.º y 10, ó cualquiera de ellas por el seguro hecho á su costa en cabeza del obrero de que se trate, de los riesgos á que se refiere cada uno de esos artículos respectivamente ó todos ellos, en una Sociedad de seguros debidamente constituida, que sea de las aceptadas para este efecto por el Ministerio de la Gobernación, pero siempre á condición de que la suma que el obrero reciba no sea inferior á la que correspondiera con arreglo á esta ley.

Art. 13. Los preceptos de esta ley obligarán al Estado en sus arsenales, fábricas de armas, de pólvora y los establecimientos ó industrias que sostenga. Igual obligación tendrán las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos, en los respectivos casos, así como las obras públicas que ejecuten por administración.

Art. 14. Mientras se dictan las disposiciones relativas á los Tribunales ó Jurados especiales que han de resolver los conflictos que surjan en la aplicación de esta ley, entenderán en ello los jueces de primera instancia, con arreglo á los procedimientos establecidos para los juicios verbales y con los recursos que determina la ley de Enjuiciamiento civil.

Art. 15. Las acciones para reclamar el cumplimiento de las disposiciones de esta ley prescriben al cumplir un año de la fecha del accidente.

Art. 16. Todas las reclamaciones de daños y perjuicios por hechos no comprendidos en las disposiciones de la presente ley, quedan sujetas á las prescripciones de derecho común.

Art. 17. Si los daños y perjuicios fueran ocasionados con dolo, imprudencia ó negligencia, que constituyan delito ó falta con arreglo al Código penal, conocerán en juicio correspondiente los jueces y Tribunales de lo criminal.

Art. 18. Si los jueces y Tribunales de lo criminal acordasen el sobre-

su jornal diario desde el día en que tuvo lugar el accidente hasta el en que se halle en condiciones de volver al trabajo.

Si transcurrido un año no hubiese cesado aún la incapacidad, la indemnización se regirá por las disposiciones relativas á la incapacidad perpetua.

2.ª Si el accidente hubiese producido una incapacidad permanente y absoluta para todo trabajo, el patrono deberá abonar á la víctima una indemnización igual al salario de dos años; pero sólo será la correspondiente á diez y ocho meses de salario, cuando la incapacidad se refiera á la profesión habitual, y no impida al obrero dedicarse á otro género de trabajo.

3.ª Si el accidente hubiese producido una incapacidad parcial, aunque permanente, para la profesión ó clase de trabajo á que se hallaba dedicada la víctima, el patrono quedará obligado á destinar al obrero con igual remuneración á otro trabajo compatible con su estado, ó á satisfacer una indemnización equivalente á un año de salario, á elección del patrono.

El patrono se halla igualmente obligado á facilitar la asistencia médica y farmacéutica al obrero hasta que se halle en condiciones de volver al trabajo, ó por dictamen facultativo se le declare comprendido en los casos definidos en los números 2.º y 3.º del presente artículo y no requiera la referida asistencia, la cual se hará bajo la dirección de facultativos designados por el patrono.

Las indemnizaciones por incapacidad permanente definidas en los números 2.º y 3.º serán independientes de las determinadas en el 1.º para el caso de incapacidad temporal.

Art. 5.º Si el accidente produjese la muerte del obrero, el patrono queda obligado á sufragar los gastos de sepelio, no excediendo éstos de 100 pesetas, y además á indemnizar á la viuda, descendientes legítimos menores de diez y seis años, y ascendientes, en la forma y cuantía que establecen las disposiciones siguientes:

1.ª Con una suma igual al salario medio diario de dos años que

á la Coruña de interventor en ruta; D. Jaime Lladó, de Barcelona, trasladado á Las Franquezas.

D. Fernando Pérez, sobrestante, de Barcelona á León de subjeje vía y obras; David González, mozo, de Pola de Gordón á Campomanes; Jesús Carballo, mozo, de Oviedo á Busdongo; José María Rubio, engrasador, de Gijón á Oviedo; Celestino Martínez, guardaagujas, de San Juan de Nieva á Pola de Gordón; Martín Martínez, mozo de tren, de Gijón á Játiba; Carlos Morán, mozo de tren, de Gijón á Madrid; Agustín Cañada, mozo de tren, de Gijón á Avilés; Bernardino Pérez, mozo de tren, de Pola de Lena á Barcelona; Benito Moreno, mozo de tren, de Avilés á Gijón; Félix Molló, telegrafista, de Busdongo, dimisionario; Tomás Beomeo, mozo, de Las Segadas á León de guarda de noche; Ceferino Álvarez, mozo, de Las Segadas á Soto de Rey de enganchador; Isidoro Alonso, jefe de El Caleyo, á Iglesias; Benito Fernández, factor, de Iglesias á Fierros; Antonio López, factor, de Fierros, de jefe á El Caleyo; Eloy Santa Marta, factor, de Oviedo á Monforte; Froilán Fernández, factor, de La Robla á Ponferrada; Antonio Plascencia, de jefe de estación á Alfafar.

BOLETÍN DE FALTA

Suscriptor núm.

No he recibido el número correspondiente al día de de 1906.
(Firma.)

BOLETÍN DE TRASLADO

Suscriptor núm.

Envíese periódico á

(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	

Anís 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 FOLLETÍN

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.

Llénese 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.º, 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. Alejandro Mora.

Idem Bilbao, D. Angel López San Román.

Idem de Venta de Baños á Santander (Norte), D. Valentín González.

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

Idem de Burgos á Irún, D. Daniel Alonso.

Idem de Palencia 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 Encina y ramales, D. Juan Castro.

Idem de Carcagente á Denia, D. Francisco Estrela.

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 Bóveda á Coruña, D. José Gómez Barrio.

Idem de Lérida á Tarragona, D. Vicente Martínez.

Idem de Valladolid á Ariza, D. Ponciano Velaseo.

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 (Rielles).

Idem de Bilbao á Portugalete, D. Juan Martín Yagüe.

Idem de Astorga á Plasencia, D. Ramón Fuertes.

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.

— 6 —

disfrutaba la víctima, cuando ésta deje viuda é hijos ó nietos huérfanos que se hallasen á su cuidado.

2.ª Con una suma igual á diez y ocho meses de salario, si sólo dejase hijos ó nietos.

3.ª Con un año de salario á la viuda sin hijos ni otros descendientes del difunto.

4.ª Con diez meses de salario á los padres ó abuelos de la víctima, si no dejase viuda ni descendientes, y fueran aquéllos sexagenarios y careciesen de recursos, siempre que sean dos ó más, estos ascendientes. En el caso de quedar uno solo, la indemnización será equivalente á siete meses de jornal que percibía la víctima.

Las disposiciones contenidas en los números 2.º y 4.º, serán aplicables al caso de que la víctima del accidente sea mujer. Las contenidas en el 1.º sólo beneficiarán á los descendientes de ésta, cuando se demuestre que se hallan abandonados por el padre ó abuelo viudo, ó procedan de matrimonio anterior de la víctima.

Las indemnizaciones por causa de fallecimiento no excluyen las que correspondieron á la víctima en el período que medió desde el accidente hasta su muerte.

5.ª Las indemnizaciones determinadas por esta ley se aumentarán en una mitad más de su cuantía cuando el accidente se produzca en un establecimiento ú obras cuyas máquinas ó artefactos carezcan de los aparatos de precaución á que se refieren los artículos 6.º, 7.º, 8.º y 9.º

Art. 6.º Se constituirá una Junta técnica encargada del estudio de los mecanismos inventados hasta hoy para prevenir los accidentes del trabajo. Esta Junta se compondrá de tres ingenieros y un arquitecto; dos de los primeros pertenecientes á la Junta de Reformas Sociales, y uno á la Real Academia de Ciencias exactas, á propuesta de las referidas Corporaciones. El cargo de vocal de la Junta técnica de previsión de los accidentes del trabajo, será gratuito.

Art. 7.º La Junta á que se refiere el artículo anterior redactará un catálogo de los mecanismos que tienen por objeto impedir los acciden-

— 7 —

tes del trabajo, y lo elevará al Ministerio de la Gobernación en el término de cuatro meses.

Art. 8.º El Gobierno, de acuerdo con la Junta técnica, establecerá, en los reglamentos y disposiciones que se dicten para cumplir la ley, los casos en que deben acompañar á las máquinas los mecanismos protectores del obrero ó preventivos de los accidentes del trabajo, así como las demás condiciones de seguridad é higiene indispensables á cada industria.

Art. 9.º La Junta técnica formará un Gabinete de experiencias, en que se conserven los modelos de los mecanismos ideados para prevenir los accidentes industriales, y en que se ensayen los mecanismos nuevos, é incluirá en el catálogo los que recomiende la práctica.

Art. 10. El propietario de los establecimientos industriales comprendidos en el art. 3.º podrá, en vez de las indemnizaciones establecidas en el art. 5.º, otorgar pensiones vitalicias, siempre que las garanticen á satisfacción de la víctima ó sus derechohabientes, en la forma ó cuantía siguiente:

1.º De una suma igual al 40 por 100 del salario anual de la víctima, pagadera á la viuda, hijos ó nietos menores de diez y seis años.

2.º De 20 por 100 á la viuda sin hijos ni descendientes legítimos de la víctima.

3.º De 10 por 100 para cada uno de los ascendientes pobres y sexagenarios, cuando la víctima no dejase viuda ni descendientes, siempre que el total de estas pensiones no exceda de 30 por 100 del salario.

Estas pensiones cesarán cuando la viuda pasare á ulteriores nupcias, y, respecto de los hijos ó nietos, cuando llegasen á la edad señalada en el art. 5.º.

Art. 11. Para el cómputo de las indemnizaciones establecidas en esta ley, se entenderá por salario el que efectivamente reciba el obrero en dinero ó en otra forma, descontándose los días festivos. El salario diario no se considerará nunca menor á una peseta 50 céntimos, aun