

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 Octubre de 1906.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

DOS PALABRAS

Nada diríamos de ello si no fuera por contestar de algún modo las cartas que de diferentes puntos hemos recibido, aplaudiendo nuestro proceder al rendir testimonio de cariño á los compañeros que, esclavos de su trabajo, perecieron en la catástrofe ferroviaria ocurrida poco ha en la línea de Galicia.

Un exceso de bondad dicta aquellos aplausos, que deben sobrentenderse, más que á nosotros, al hecho en sí, sin mirar la mano que deposita un puñado de flores en la olvidada tumba de nuestros compañeros, víctimas de su deber.

No es sólo un tributo á los muertos; no es un precedente, costumbre ó hábito que queremos establecer; es una clase que manifiesta su dolor; es un hecho que, reflejando la índole de nuestro periódico, puede condensar en un símbolo y anticipar nuestros sentimientos y solidaridad en todas las demás desgracias que ocurrir pudieran, aun cuando no podamos repetir el desembolso que supone expresar de alguna manera palpable y material el espíritu que debe animar á nuestra clase. Las espinas que rodean á aquellas flores, no son las espinas del momento que pasa la desgracia, son las espinas que constantemente llevamos en el corazón, y que nos acompañan hasta la tumba; las flores, por lo modestas, las escasas alegrías que experimentamos en el camino de nuestras privaciones y sacrificios que nuestros modestos haberes nos imponen, sin más premio que una corona de honores en forma de circular ó carta que remedia poco nuestras necesidades. Y lazos de unión, de compañerismo y solidaridad, debían ser aquellos enlutados lazos que abrazan penas y escasas alegrías, que, al sernos comunes, común debe ser el esfuerzo para mejorar nuestra condición, trocando los harto funebres colores de los lazos por vívidos destellos de luz, y poder depositar en la tumba de los nuestros no sólo espinas y modestas flores, sino pedazos de pan para sus viudas y huérfanos.

Al señor director de la Compañía del Norte.

La premura del tiempo, pues el periódico ya está en ajuste, nos hace ser muy laconicos; sin embargo, y reservándonos para otro número dar más explicaciones y tratar con más detención el caso, nos permitimos hacer un ruego al señor director de la Compañía del Norte.

El factor autorizado de la estación de Calzada, D. Isauro Martínez, ha sido separado del servicio de la Compañía por una falta, que sin querer decir ahora hasta qué punto puede ser considerada como grave, dado la determinación que con dicho agente se ha tomado, nos hacemos esta pregunta: ¿No hay otros medios cuales son multa, carta de censura, apercibimiento, etc., que sin quedar á una familia sin pan, hiciera que la falta, por grave que sea, fuera castigada y el agente responsable no sufriera las torturas y sinsabores por que ahora está atravesando nuestro querido compañero señor Martínez? Me inclino á creer que sí, máxime cuando nos constan los sentimientos tan nobles que adornan al digno director de la Compañía del Norte.

Practiquen una averiguación y si de ésta resulta que, efectivamente el señor Martínez ha cometido una falta, castíguesele, pero no con la separación del servicio, sino con otro

que esté más en armonía. Con ello hará el señor director vuelva la tranquilidad y sosiego á un hogar donde hoy no hay más que penas y amarguras.

MARIANO PÉREZ PEINADO.

Hoy 12 Octubre.

LA LEY

Reglamentados por medio de instrucciones generales que para el buen régimen de los servicios y disciplina del personal tienen las Empresas ferroviarias, nos hallamos los empleados de ferrocarriles. Nada más justo ni más en armonía con la razón.

Pero veamos:

La ley no es otra cosa que la regla establecida en que se manda ó prohíbe alguna cosa con arreglo á los dictados de la razón y la conciencia para el mejor gobierno y administración de las Empresas, y esta ley, que abarca ó debe abarcar á todos, deben empezar por cumplirla los altos para que, sirviendo de ejemplo á los bajos, no puedan éstos alegar nunca el incumplimiento á las leyes por aquellos que más obligados se encuentran á cumplirlas.

Cuando los que mandan no son fieles cumplidores de la ley y los que obedecen no saben defender aquellos derechos que las leyes les conceden, puede decirse muy bien que las tales leyes son la espada de Bernardo.

Querer obligar al personal inferior al cumplimiento de lo dispuesto en las instrucciones y reglamentos, mientras los que por su elevado cargo se mofan de aquellos artículos que les imponen deberes y obligaciones, no deja de ser chusco.

Nosotros diríamos á las Compañías que si quieren tener personal respetuoso precisa que los que desempeñan altos cargos no delincan faltando á la misma ley que los demás hemos de respetar.

VIAJANDO

Otra vez en marcha.—En el furgón.—Recepción y entrega de bultos.—Incidencias.

Tomamos nuevamente el tren, que, de momento, no importa conocer hacia qué punto nos conduce.

Es este un dato que nada significa para el fin que perseguimos, como al principio de estas crónicas decíamos y hoy repetimos. Para observar todos los puntos son buenos, porque todos ellos nos ofrecen abundancia de incidencias que claramente ponen de manifiesto el penoso trabajo que realizan los agentes ferroviarios, dignos de mayor recompensa moral y material, siquiera sea solamente atendiendo á la importancia de la misión que desempeñan dentro de la sociedad.

Mucho llevamos escrito para relatar solamente los trabajos encomendados á unos agentes de una estación de no mucha importancia. Hasta habremos incurrido en pesadez y habremos molestado con narraciones en extremo latas. Pero ¿hemos dicho todo lo que se puede observar? No, ciertamente; nos hemos casi concretado á examinar los trabajos desde el punto de vista material, y hemos abandonado los trabajos que se proporciona al agente desde el punto de vista moral, que tiene una importancia tan grande, por no decir mayor.

¿No tendremos tiempo y oportunidad de examinarlos desde el segundo punto de vista? Creemos que sí, y en tal creencia lo abandonamos para acogernos á él en época más oportuna.

Viajamos de noche, pero aun cuando lo hiciésemos en pleno día, sería lo mismo, porque no entra en nuestro ánimo ocuparnos de las bellezas ó fealdades que el paisaje presenta á nuestra vista. La obscuridad de la noche nos es propicia en esta ocasión, puesto que, amparados en sus sombras y en las seguridades y la tranquilidad que la misma origina, hemos conseguido poder realizar el viaje en un furgón, donde se nos ha consentido penetrar guardando todas las reservas que exige la responsabilidad que recae sobre el amable agente que accedió á nuestros insistentes ruegos.

Prometimos guardar la reserva y la guardamos, pues nada significa ni nada importa que pongamos de manifiesto el delito, si nos reservamos el nombre del delincuente.

Hablaros de las comodidades que ofrece un furgón, cuyo principal objeto es conducir los bultos que las estaciones expiden al paso del

tren que lo conduce, sería incurrir en vulgaridades, ya que mejor que yo lo conocen todos los agentes. Diremos, sin embargo, que al haber lo que pudiéramos llamar oficinas ambulantes, se han preocupado únicamente de llevar la finalidad antes dicha, sin preocuparse ni poco ni mucho de ponerlas en condiciones de realizar con alguna mayor comodidad un viaje de consideración, dado el número de horas de duración.

Importantes y penosos son los trabajos que los agentes de una estación realizan; pero, sin que queramos establecer comparaciones, por aquello de que se ha dado en decir que son odiosas, aun cuando se reconozca que en ocasiones son necesarias, diremos que no es menos penoso el que estos agentes llevan á cabo, penalidades que vienen á acrecentar las condiciones en que tienen que cumplir con su misión.

El agente con quien efectúo el viaje tiene la misión de hacerse cargo, durante el trayecto, de los bultos que para el tren en que marchamos tienen preparados las estaciones que nos encontramos en el camino, y la de entregar los que para las estaciones del trayecto conduce. Llevado esto con regularidad, tiene una importancia relativa, acaso pequeña, porque al entregarle los bultos en forma que pueda darse cuenta de los que recibe y sus condiciones, la responsabilidad no es ninguna, á menos que exista un abandono no concebible en quien por tal causa tiene su correspondiente castigo. Pero tal regularidad en las entregas se observa únicamente en las estaciones que tienen escasa importancia; mas deja de existir en las que la tienen grande, y, sobre todo, en aquellas que, por existir información de la falta de retrasar el tren, á cargar en vagones los diferentes bultos que se reciben de las líneas á ellos afluentes.

Aquí ya varía de aspecto la cuestión, y la importancia de la misión del agente aumenta, en relación con la responsabilidad en que incurre al faltarle alguno de los bultos que figuran como cargados, y que muy bien pudo dárseles diferente dirección.

La estación se ve en la necesidad imprescindible de cargar el conjunto de bultos que para tal tren tiene en un vagón, porque el retraso es inevitable si se efectúa la entrega al detalle; y el agente de trenes tiene forzosamente que firmar la conformidad, porque si exigiese la confrontación, el retraso sería también inevitable, no pudiendo negarse á firmar en tales condiciones, porque, si tal hace, incurriría asimismo en responsabilidad que le exige su servicio.

Resulta, pues, que, debido á la mayor ó menor organización del servicio, se debe que el agente de trenes y estaciones pueda ó no cumplir con las prescripciones reglamentarias.

Más puede decirse de lo que con estos agentes se relaciona; pero para no incurrir en extensión excesiva, lo dejaremos para mejor ocasión.

LUZ VERDE.

APATÍA

No es precisamente incultura lo que padece el personal de ferrocarriles en España.

Vienen con marcada insistencia acusándonos de incultos, y los que más interés tienen en hacernos aparecer como analfabetos, son unos cuantos intelectuales (así se titulan ellos) que subieron en la mayoría de los casos por medios que no fueron ciertamente muy plausibles. Creer que el que no asciende es inculto, é ilustrado é intelectual el que anualmente recibe un aumento es un crasísimo error. Entran en el reparto de ascensos muchos factores que deben tenerse en cuenta; juegan gran papel las animosidades, las adulaciones, los servilismos, los regalos, el parentesco y otra infinidad de cosas que conviene más callar porque son de más fealdad que las expuestas, no obstante ser éstas de mucha.

Conviene á los que suben, gracias á tales procedimientos, hacer ver que los que progresan son los cultos y trabajadores, y los postergados, los incultos y poco apegados al trabajo, y constantemente se les oye hablar de la incultura del personal. Claro que de todo hay y hasta cabe creer que abunde más la ignorancia que la sabiduría, pero lo que no ha de creerse es que los que suben y progresan lo deban en la mayoría de los casos á sus dotes intelectuales.

Lo que existe en grado máximo es una apatía que difícilmente se curará, y cuando ésta se aprecia en toda su magnitud, es comparando el personal de ferrocarriles de España con el de otras naciones.

Tiene el personal de ferrocarriles en Francia sueldos más crecidos debidos, como es consiguiente, á los trabajos realizados por aquellos empleados para conquistarse mejoras; trabajadores y atentos siempre á cuanto les puede engrandecer y servir de consuelo en el porvenir, han fundado y sostienen una Asociación que cuenta treinta mil y pico de asociados, tienen orfanatos y un periódico titulado *La Chronique des Chemins de fer* que aparece todos los sábados y que es órgano político y profesional de los agentes de los caminos de hierro, y tienen, por último, un Sindicato general que obtuvo el año último, un ingreso de un millón de francos.

Compárese aquello con esto, y nos explicaremos perfectamente el estado floreciente de los primeros y de miseria de los segundos, debido á la indolencia y apatía de los más en beneficio de unos cuantos vivos que les sirve aquella apatía para subir más cómoda y rápidamente haciendo ver después que, gracias á la incultura de los demás, suben ellos, cuando deberían decir: «Gracias á la apatía de casi todos y á nuestra osadía, subimos y escalamos los primeros puestos».

MORAL.

REUNIÓN

Se reunió en el salón de actos de la Casa del Pueblo en Barcelona, á invitación de D. Luis Zurdo Olivares, los obreros de las brigadas municipales afectos por la Caja de pensiones de retiro en proyecto, á fin de enterarse de las bases y dar una conferencia consultiva.

Una pregunta y un ruego.

¿Qué ocurre en la estación de León?

El clamoreo es tan general por parte de todos los empleados de tracción y movimiento que tienen su residencia en aquella población y de los que por necesidad tienen que pernatar en la misma, que la pregunta que encabeza estas líneas creemos no ha de quedar sin cumplida respuesta.

Como medida general y sin tener en cuenta que entre los empleados á que aludo hay personas muy dignísimas y con una honradez á toda prueba, se han dado órdenes severas para que á todo agente que se retire después de terminar su servicio se le haga un minucioso reconocimiento en las cestas de mano, ó cajas que utilizan para llevar la comida y documentación, sin que puedan retirarse antes que el jefe de servicio les haya dado un volante que acredite el reconocimiento.

Ni la Compañía del Norte podía haber llegado á más ni nosotros á menos.

Mal concepto tiene formado el público de los empleados ferroviarios, pero mucho peor le tienen las Compañías; si bien existe una diferencia grandísima entre el primero y los últimos.

El público, para cualquier asunto que tiene que ventilar, se cree con el mayor derecho aunque su pretensión esté basada en un absurdo; además, en la generalidad de los casos, el antagonismo no se significa con el empleado, sino que todos miran con prevención á las Compañías, por eso de que en este país tenemos la inveterada costumbre de censurar á todo lo existente, pero nuestro temperamento, nuestras costumbres y nuestro modo de ser no deben tenerse en cuenta para desconfiar por las apariencias de todos nuestros actos, y por lo mismo, en la mayor parte de las ocasiones, cuando el público se compenetra de la responsabilidad del empleado, deponen su actitud demostrando que la prevención no es contra él.

Las Compañías, que mal asesoradas dictan órdenes ó consenten que se dicten sin pleno conocimiento de la causa á que van encaminadas, no deben ó no quieren tener en cuenta el daño que causan con su proceder.

Tratar de dignificar en general á una colectividad que la componen 30 ó 40.000 hombres nos parece empresa difícil, pero no olvidemos que en todas las clases de la sociedad ocurre lo propio.

En el Ejército, en la Armada, en la alta sociedad, en el comercio, en la banca y en todas las esferas sociales han existido y existen hombres que han mancillado la clase á que pertenecían, y sin embargo hay Ejército, Armada, alta sociedad, industria y comercio; lo que viene á demostrar que las acciones punibles de unos cuantos no deben repercutir en los demás.

No haciendo caso omiso de esta tesis, preguntamos:

¿Si la Compañía de los ferrocarriles del Norte desconfía de la probidad de alguno de sus agentes, debe medir á los demás con la misma vara?

Entendemos que no, y á demostrarlo va encaminado nuestro argumento.

Siempre hemos sido partidarios de la formación de tribunales de honor, para juzgar los actos que las leyes y la sociedad sensata que no admite en su seno más que moralidad y buenas costumbres, condena, sin tener en cuenta clases ni jerarquías; pero sin apartarnos de estos procedimientos no podemos admitir en manera alguna el que se sigue con los que en su larga vida no han mancillado su nombre con un acto de los que la honradez se detrima de manera lastimosa.

Somos los primeros en condenar las malas acciones que la generalidad de las veces se cubren con la capa hipócrita de la falta de medios de subsistencia, inherentes á lo eximio de los sueldos ó jornales, pero no podemos prescindir de hacer advertencias á quien está de su parte el evitar que se dé el triste espectáculo de efectuar deshonrosos cacheos á agentes que con veinte ó más años de servicio han demostrado que teniendo á su alcance medios para procurarse un porvenir desahogado sin adquirir ninguna responsabilidad, han pospuesto todo el beneficio que puede proporcionar una insignificante mala acción á la tranquilidad de su conciencia.

No olvidamos que á la comunidad ferroviaria la falta mucho que andar para perfeccionarse, pero tampoco dejamos de tener en cuenta que cuando el desaliento se apodera de un núcleo de personas honradas, que se ve despreciado por quien más motivos tiene para guardarle consideraciones, á falta de otros elementos terminan por adaptarse lo que está más en relación con las circunstancias.

¿Existe algún motivo para desconfiar de la conducta de algunos de los empleados que prestan sus servicios en la estación de León, ó de los que tienen su residencia en aquella capital?

Pues al que sea sospechoso que se le vigile por todos los medios imaginables en la seguridad de la inmensa mayoría—han de prestar su concurso para evitar en lo posible el que por los actos de unos cuantos se nos juzgue á los demás.

Rogamos á la Compañía del Norte inquiera por otros medios más lícitos y menos deshonrosos el averiguar qué agentes son dignos de pertenecer á ella, y seleccione á los que con su baba inmunda manchan la honradez de los demás.

UN FACTOR.

DE ASCENSOS

Leemos en nuestro querido colega *España Nueva*:

«Los empleados de la Compañía de Ferrocarriles del Norte están disgustadísimos, y con razón, porque la Dirección de dicha Compañía todavía no dió á conocer al personal los cuadros anuales de ascensos correspondientes á 1906, que debió haber dado á conocer en Abril ó Mayo, á contar desde 1.º de Enero, por lo cual es ya regular no los den á conocer este año, privando con ello al personal humilde de un aumento de salario que tantísima falta le hace para cubrir necesidades que padecen todo el año por lo mezquino de los sueldos que perciben y la gran carestía de la vida.

Al Sr. Waldman, director de la expresada Compañía, trasladamos esta justísima queja de sus numerosos subordinados, puesto que al encargarse dicho señor de la Dirección de la Compañía, todo el personal de ésta concibió esperanzas de mejora que no ve por ninguna parte, y, lo que es peor, se les priva de lo reglamentario y justo, como son los cuadros anuales.»

Por nuestra parte hielgan los comentarios.

CAIDA DEL TREN

De la garita que ocupaba en el tren 1.501, el día 1.º del actual, tuvo la desgracia de caerse á la vía, en el kilómetro núm. 97, entre Granollers y Parets, el mozo de tren D. Antonio Castán, causándose varias heridas en la cara y cabeza que, afortunadamente, no tuvieron la gravedad que parecían revestir.

Celebraremos el pronto restablecimiento de nuestro estimado compañero y entusiasta suscriptor.

PARA EL SEÑOR WALDMAN

No solamente hay costumbre, sino que está reglamentada por la Compañía del Norte, la concesión de una licencia á los agentes de la

tal Empresa que se vean precisados á abandonar sus cargos por reclamarles el Estado para prestar el servicio de las armas, licencia que, como es muy lógico, ha de durar todo el tiempo que el agente se halle incorporado en filas. Y es consiguiente que, cumplido el compromiso con el Estado, la tal licencia finaliza, y el agente que en tales condiciones la disfrutó, vuelve á ser admitido en el cargo que ocupaba al ser reclamado por los deberes que todo ciudadano español está obligado á cumplir, si no contaba con las 1.500 pesetas que le sirvieran para eximirse del compromiso de servir á la madre patria.

Esta disposición, que, si no estuviese reglamentada, la reglamentarian los usos y costumbres, nunca estará bien alabada; pero, al presente, queda inculpada, á pesar de las varias instancias de los interesados, fundándose en razones de economías.

No creemos que de estos hechos tenga conocimiento el señor director; y decimos que no creemos diciendo mal, pues no solamente no lo creemos, sino que tenemos entendido que la admisión de los que se encontraban en las condiciones á que nos referimos está decretada; pero por si esto no sucediera, nos permitiremos hacer alguna consideración, seguros de que al llamar la atención del Sr. Waldman, ha de disponer tal admisión, impulsado por su buen deseo de atender siempre las justas y razonables peticiones de sus subordinados.

El empleado que por falta de medios económicos se ve precisado á dejar su empleo para cumplir con los compromisos que el servicio militar le impone, origina á su familia perjuicios de consideración, en primer lugar, porque al faltar el sueldo, cesa el auxilio consiguiente para sus padres, y en segundo, porque al incorporarse en filas, viene á ser una carga para los que quedaron sin la protección del hijo, pues sabido es que el soldado, aun viviendo en la misma localidad de la familia, siempre pide: nunca da.

Termina su compromiso, y, como es muy natural, buscando la compensación al tiempo perdido, solicita su nueva entrada en la Compañía; pero como no le admite, vuelve entonces á ser una carga más pesada todavía, porque acontece que los escasos recursos del padre están ya agotados, originándose además otros perjuicios de consideración al agente que, en la firme creencia de que sería admitido nuevamente, no se ha preocupado de buscar nuevas orientaciones para alcanzar los medios de vida.

Por razón de humanidad y justicia pedimos se atienda el ruego que hacemos de que se conceda la plaza á los agentes que, por atenciones que pueden conceptuarse de fuerza abandonarla, si bien esperanzados con la promesa que se les hizo al marchar.

Confiadamente creemos se accederá á la petición justa y razonable que queda hecha, dada la rectitud y espíritu de justicia del señor Waldman.

LUIS BAS.

NOTICIAS VARIAS

Accidentes en las minas.

Los accidentes desgraciados ocurridos en las minas durante el año de 1905 han sido los siguientes: 243 muertos, 412 heridos graves y 7.553 leves; resultando muertas 79 y 83 heridos graves menos y 150 leves más que en 1904.

Centro ferroviario.

Se encuentran muy adelantados los trabajos para la fundación en Barcelona de un Centro ó Circulo ferroviario. Celebraremos que llegue á ser un hecho.

Nuevo ferrocarril.

Parece que se va á llevar á cabo la construcción de una línea férrea directa enlazando á Vitoria con Bilbao.

Enhorabuena.

Nuestro entusiasta suscriptor y querido compañero D. José Pérez Vélez, que prestaba servicios en la estación de Navalgrande, ha sido ascendido y trasladado á Arnuña (línea de Segovia) en calidad de jefe de Estación.

Recomendación.

Recomendamos á nuestros compañeros la gran fábrica de gorras de los señores hijos de Rubio, Jacometrezo, 50; pues en ella, á más de gran economía, encontrarán una esmerada confección, sirviéndose los pedidos con gran prontitud.

El Simplón.

Según la estadística del tráfico por la nueva línea del Simplón, durante el mes de Junio último, primer mes de explotación, el movimiento de mercancías de grande y pequeña velocidad fué el siguiente:

Entradas en Suiza, 988 toneladas.
Salidas de ídem, 737 ídem.
Total, 1.725 toneladas, que arrojan un promedio diario de 66 toneladas.

Francia.

Los ingresos de las seis grandes redes de ferrocarriles de Francia ha ascendido en 1905 á 1.494.000.000 de francos.

Muy bien.

El personal de Valencia, por conducto de nuestros representantes de aquellas secciones, nos ruega hagamos constar la brillante conducta observada por D. Rafael Guallart, inspector de Sección y D. Nicolás Murive, sobretante, con motivo de los trabajos realizados en aquella línea, que, á causa de los pasados temporales, estuvo interceptada algún tiempo.

Nuestro aplauso á los expresados señores y al personal que los secundó en aquellos trabajos.

Banco Mutuo Nacional

Constituida con arreglo á las leyes y por escritura pública ante el notario del Ilustre Colegio de Madrid, ha empezado á funcionar la Sociedad de Crédito, Comercio y Seguros á cuota fija, titulada Banco Mutuo Nacional, cuyo objeto (según los Estatutos que ha tenido la atención de enviarnos el secretario del Consejo de Administración) es el siguiente:

Desarrollar el Crédito Agrícola; fomentar la exportación de productos agrícolas; facilitar la adquisición de aperos, máquinas, abonos, plantas, semillas y demás útiles para la agricultura; construir habitaciones para obreros; asegurar las cosechas contra el pedrisco ó incendio; asegurar el ganado mular, caballar, asnal y vacuno, contra la muerte ó inutilización; crear, por medio del ahorro, rentas vitalicias con un capital para los herederos, y procurar la asociación de la agricultura para la defensa y mejora de sus intereses.

Ferrol á Betanzos.

Para el día 6 del próximo Noviembre está convocada la segunda subasta de la concesión del ferrocarril del Ferrol á Betanzos, habiendo resultado desierta la primera, que se celebró el 30 de Mayo último, por falta de licitadores, no obstante estar subvencionada la línea con 3.054.508 pesetas.

Ha fallecido en Coruña, á la edad de sesenta años, la virtuosa señora doña Estanislaua Guerra, esposa que fué del conductor de la Compañía del Norte, D. José Lamazares, y madre del actual vigilante jefe de la estación de Monforte, nuestro compañero y querido amigo, á quien enviamos nuestro sentido pésame por tan irreparable pérdida.

Los guardaagujas.

Aunque pensamos ocuparnos con más detención de estos sufridos agentes, no obstante rogamos á los señores directores alivien la situación por que atraviesan, puesto que, á cambio de un sueldo mezquino, tienen un impropio trabajo que realizar.

El escalafón.

Es necesario; sin él, no es posible la justicia; sin justicia, no hay gobierno; sin gobierno la anarquía, la nada, el caos.

Al coger la pluma para abogar en pro del escalafón, no es mi ánimo el poner de relieve la mejor ó peor marcha de una Sociedad ó Compañía constituida con ó sin el escalafón.

Mi ánimo no es otro que el tratar de demostrar:

Que el escalafón es necesario, y
Que no perjudica á nadie, favoreciendo á todos.

En todas partes el primero que llega tiene más derechos y es respetado en su primacía.

Los partidarios de defender lo indefendible, ó sea, que el segundo pase delante del primero, pueden alegar, que teniendo más talento, aptitud, etc., el segundo hará mejor servicio y debe pasar delante. Esto no es así. ¿Por qué? ¿Quién es el que puede juzgar sin equivocarse y sin pasión alguna, que uno es mejor que otro? ¿Y las simpatías? ¿Y las debilidades humanas?

Además, á pesar de la opinión de algunos que alegan que los empleados no están bastante instruidos, nosotros creemos que lo están lo suficiente para interpretar y obedecer las órdenes de la Dirección, y es más fácil mandar que ejecutar los trabajos ferroviarios de un departamento ó oficina, y en último caso, deben exigirse más aptitudes al ingreso y prueba de suficiencia para cada ascenso, para caso de no servir para el cargo, darle otro análogo á sus aptitudes, en la misma categoría.

Por ello, como sería justo y legal nadie se molestaría y se evitarían las injusticias que hoy ocurren, puesto que suele suceder ascender el que menos vale, porque no contando con fuerzas propias para esperar llamar la atención

de sus jefes, recurre á las influencias hasta conseguir el ascenso.

Favorece á todos, porque el que asciende por corresponderle, no es envidiado de nadie, es respetado y mejor obedecido.

El que siendo inferior se cree tener más talento, se conforma por ver la justicia practicada y está seguro que á él no le quitarán lo que le corresponde.

Para los intereses de la Compañía también conviene, por evitarse tener que admitir por medio de influencias, intrusos con buenos sueldos que, además de interrumpir la buena marcha del servicio, lastiman sus intereses.

Peró, á qué continuar, si todo el mundo está persuadido que el único medio para que pueda hacerse justicia en la repartición de ascensos, es el escalafón.

¿Hay mejor estímulo que dar á cada cual lo que le corresponda?

UN AGENTE.

Valencia y Septiembre 906.

Efectos del aire comprimido.

La acción del aire comprimido en el organismo humano determina una enfermedad que describe minuciosamente la *Industria Eléctrica*, al tratar de la construcción de ferrocarriles eléctricos subterráneos en Londres.

Los obreros que durante largo tiempo han estado trabajando en túneles, suelen padecer esta enfermedad, análoga en sus caracteres á la intoxicación alcohólica.

Generalmente, se manifiesta con dolores de oídos, de dientes, y, sobre todo, de las articulaciones de las rodillas, no faltando casos en que ha ocasionado la parálisis y alguna vez la muerte.

La causa de la dolencia, cuando ataca á obreros de túneles, suele ser la acción del aire comprimido que se hace llegar á ellos para ventilar el ambiente.

En los túneles de Baker Street y del Támesis, de 120 trabajadores, fueron atacados 47 en seis meses, á pesar de las medidas que se adoptaron para evitar la propagación de la enfermedad.

La causa de la dolencia, cuando ataca á obreros de túneles, suele ser la acción del aire comprimido que se hace llegar á ellos para ventilar el ambiente.

Para el señor Cogollos.

No sabemos qué quejas podrá tener el señor Cogollos, médico de la Compañía del Norte, con residencia en Valencia, del personal, especialmente de trenes, de aquella Compañía, cuando tan mal presta su asistencia, á juzgar por las quejas que recibimos.

El trato, sobre todo, que emplea aquel señor con los empleados no es propio de un señor médico y sí de un arriero con su recua. Tenga presente el Sr. Cogollos que si él quiere pasar por mal arriero, el personal no está dispuesto á pasar por buena recua. Por lo visto, no se ha enterado aquel señor del descontento que existe en el personal, dispuesto á pedir su relevo, ya que se empeña en no hacernos caso á nosotros, que por segunda vez le llamamos la atención.

Pero todo no han de ser Cogollos: en cambio hay en Valencia un D. Juan Nájera que vale lo menos dos. Hace tiempo queremos demostrarle nuestra gratitud desde estas columnas, con motivo del interés y afecto que tiene al personal ferroviario, á pesar de no ligarle con aquél más lazos y obligaciones que los de un amigo cariñoso. No siendo profesor dentista de la Compañía del Norte (siéndolo, sin embargo, de otras Compañías) presta asistencia casi gratuita á cuantos lo solicitan, y si son socios de la Asociación general, completamente gratuita.

Profesor de la Facultad de Medicina de Madrid, reside en Valencia, en donde goza de gran reputación y respeto.

Ofreció hace tiempo sus servicios á la Compañía del Norte, que hasta la fecha no los ha aceptado, en perjuicio del personal, que no disfruta, como en otras Compañías, de los servicios *dentólogos*, y gracias que encuentra alguna ventaja con tan buen amigo, lo cual nos complacemos en hacer constar.

QUEJAS

El servicio de Correos.

Desde Asturias y Galicia nos dicen que en aquellas comarcas se reciben con mucha irregularidad los paquetes de los periódicos, y faltan algunas veces.

Con demasiada frecuencia recibimos estas quejas desde hace algún tiempo, y lo que antes pasivamente aguantábamos por cortés tolerancia, hácese ya imposible de tolerar.

Precisa que el servicio de la prensa se haga en Correos con más cuidado, y que no se repitan hechos que tan poco dicen en favor de dicho Cuerpo, y que él debe ser el más interesado en corregir.

REGALOS MENSUALES

Los adheridos á quienes han correspondido los tres regalos que mensualmente concedemos á nuestros compañeros, son: D. Mariano Salvanes, D. Alfredo Soler y D. Toribio Hernández, empleados los tres de la Compañía del Norte.

Rogamos á los agraciados nos comuniquen directamente ó por medio de nuestro representante, cuál de los objetos (cuya lista hemos publicado en números anteriores) desean, para remitirlos.

¡Pobres jefes de Estación!

Sr. Director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Muy señor mío: Lector asiduo de su quincenal periódico y vista la campaña emprendida en pro del escalafón, no puedo por menos de echar mi cuarto á espaldas en defensa de una causa tan loable y que tantos beneficios reportaría al sufrido personal de ferrocarriles, siendo las Compañías las primeras en tocar sus buenos resultados.

Nadie ignora el disgusto latente que existe entre la clase de jefes de Estación, al verse postergados en su carrera, únicamente por beneficiar á unos cuantos elegidos, que á merced del favor que suelen otorgar los directores de las Empresas y sin que sus méritos lo justifiquen, saltan por encima de empleados que cuentan muchos años de servicios, que por no tener una influencia que los eleve, se encuentran estancados años y años, con el mísero sueldo de 5 ó 6.000 reales, mientras ven á otros para los cuales sería una verdadera desgracia si se estableciera el escalafón que en todas las

Corporaciones existe (mucho menos numerosas que la nuestra), y que les sirven de estímulo para que el empleado se esfuerce en el cumplimiento de sus muchos deberes, porque saben que tienen el derecho, al cabo de cierto tiempo, de ascender en su carrera y poder atender con el aumento de sueldo al sostén de su familia, que cuantos más años transcurren, se hace más numerosa. Parece mentira que un cargo tan importante como el de jefe de una estación, se vea tan mal recompensado.

Téngase en cuenta que un jefe de Estación es un director en pequeño, puesto que su jerarquía le hace tomar disposiciones en casos no previstos, como son descarrilamientos, choques, etc.; que á su iniciativa se debe que el servicio se normalice con la rapidez posible, evitando á la Compañía perjuicios de mucha consideración, puesto que si por sus buenas disposiciones evita la pérdida de un cruce con un tren de viajeros en un empalme, el beneficio es de bastante consideración, puesto que le ahorra á la Compañía el que tenga que pagar un tren especial que la Compañía tendría que formar para conducir los viajeros al punto que les indica sus respectivos billetes. Si se trata de un tren de mercancías, el retraso de veinticuatro ó cuarenta y ocho horas en la llegada de las expediciones, puede ocasionar un deje de cuenta, que haría á la Empresa indemnizar sumas de consideración por exceso de plazo en el transporte. Nada de esto tienen en cuenta las Compañías cuando tan mal paga á estos sufridos funcionarios, dignos por todos conceptos de mejor suerte.

En otra tendré ocasión de exponer á nuestros compañeros la forma que se pudiera emplear para pedir á las Compañías un poco más de consideración.

VESPASIANO.

NECROLOGÍA

El día 1.º del corriente falleció, después de larga y penosa enfermedad, el que fué querido amigo nuestro D. Miguel Payerpaj Reinoso, empleado en los talleres que la Compañía del Norte tiene en Valladolid.

A los cincuenta y tres años, cuando más falta hacía, ha muerto el que fué honrado ciudadano, amante esposo y cariñoso padre.

A su desconsolada esposa doña Engracia Herrera, á sus hijos Sofía, Cipriana y Alejandro y á su demás familia enviamos nuestro

pésame, deseándoles resignación para sobrellevar la desgracia.

**

En el kilómetro 229 de la línea de Madrid á Zaragoza, y en el momento en que el tren número 846 pasaba por un puente, tuvo la desgracia de caer al río el interventor en ruta D. Nicomedes Almarza, quedando muerto en el acto.

¡Otra víctima más!

Descanse en paz nuestro infortunado compañero, y reciba su familia nuestro sentido pésame.

Movimiento de personal.

D. Emilio Tamarit, jefe de Estación de Armuña, á La Cañada; José Pérez, jefe de Navalgrande, á Armuña; Hilario Hernández, de Santander á Bárcena; Pedro Ruiz, mozo de tren, de Beasain á Bilbao; Pedro Ramos, de Pozazal á Renedo; Marcelino Velarde, de Renedo á Venta de Baños; Alfonso Aguazo, de Sevilla á Manzanares; Elías Nuñez, factor, de Sevilla á Santa Cruz de Mudela; Juan Ayur, de San Martín de Centellas á La Joyosa; José Bernades, mozo en Tárrega, de guardaagujas á Bellpuig; Andrés Beltrán, factor, de Sardañola á Ripoll; Mariano Collado, factor, de Ripoll á San Juan de Mozarrifar; Arturo Benavides, factor, de Rajadell á Sardañola; José Oriol, factor, de Bellpuig á San Juan de las Abadesas; Pelegrín Berengués, factor, de San Juan de las Abadesas á Sabadell; Bernabé Lacoma, guardaagujas en Bellpuig, de capataz á Tarrasa.

D. Emilio San Román, empleado en Intervención y Estadística (Norte), á Movimiento (Estadística y Tracción); Alberto Bascuñana, de este último servicio á Intervención y Estadística (Norte); Manuel Domínguez, de Intervención (Norte) al servicio de vía y obras; Gregorio Corrochano, de Intervención y Estadística al servicio de Movimiento; de este servicio á Intervención y Estadística, á D. Andrés Montalar.

D. Donato Díez, factor, de Berlanga á Campanario; Amadeo Pérez, factor, de Oviedo á La Robla; Nicolás Martín, factor, de Tudela de Veguín á Oviedo; Angel Prieto, factor, de Gijón á Tudela de Veguín; Tomás Luis Sarasola, meritorio de Linares, de factor á Gijón; Simón Fraile, factor, de Gijón á Avilés; Zoilo Pérez, factor, de Oviedo á Gijón; Darío Gutiérrez, factor, de Valladolid á Oviedo; Ignacio Martínez, factor, de Talla á Oviedo; Ramón Mallo, mozo, de Gijón á Busdongo; Mariano Galán, mozo, de Busdongo á Gijón; Fidenciano Movellan, guarda de noche, de Pola de Gordón á San Juan de Nieva; Martín Pueyo, guarda de noche, de San Juan de Nieva á Pola de Gordón; Francisco Mateo, mozo de tren, de Oviedo á Haesca; Angel Esparza, mozo de tren, de Oviedo á Zaragoza; Domingo García, mozo de tren, de Pola de Lena á

Barcelona; Saturnino M. Segura, mozo de tren, de Pola de Lena á Zaragoza; Cristóbal Gascón, mozo de tren, de Gijón á Barcelona; Alfredo Velasco, mozo de tren en Gijón, ascendido á guarda freno; Alejandro Tejerina, Recorrido, de Oviedo á Miranda; Teodoro Benito Pasamar, visitador de Recorrido, de Miranda á Oviedo; Francisca Arés, encargada de limpieza, de Busdongo á Tafalla; Jerónimo González, mozo de tren, de Pola de Lena á León; Balbino Llorente, mozo de tren, de Gijón á Barcelona.

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 enviándolo 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 corriente.

Dimisión.

Ha presentado la dimisión (y ha sido aceptada) el inspector de la Compañía del Norte señor Bacle, que tenía su residencia en Madrid.

Repetimos lo que nuestro *reporter* nos ha dicho al darnos la noticia:

¡Vaya con Dios... y no vuelva!

Impuesto de utilidades.

En la próxima semana visitará el director de este periódico y dos empleados de una de las más importantes empresas, al excelentísimo señor ministro de Hacienda. Asimismo hemos visitado á diputados de distintas minorías para que de no acceder el señor ministro á lo que se solicita en la instancia, hagan dichos diputados

Art. 8.º Para los efectos del conocimiento del hecho y de las reclamaciones é intervenciones á que pueda dar lugar, el patrono, en un plazo que no excederá de veinticuatro horas, dará conocimiento á la autoridad gubernativa por medio de un parte escrito y firmado por él ó por quien le represente, extendido en papel común, que remitirá certificado por correo.

En este parte se hará constar la hora y el sitio en que ocurrió el accidente, cómo se produjo, quiénes lo presenciaron, el nombre de la víctima, el lugar á que ésta hubiere sido trasladada, el nombre y domicilio del facultativo ó facultativos que practicaron la primera cura, el salario que ganaba el obrero y la razón social de la Compañía aseguradora, cuando exista contrato de seguro.

Art. 9.º Caso de defunción inmediata, dará igualmente parte á la Autoridad gubernativa, haciendo constar los datos que sean pertinentes de los consignados en el párrafo segundo del artículo anterior.

Art. 10. Además del parte mencionado, el patrono, desde que haya empezado á hacer efectiva la obligación por la responsabilidad del accidente, darán conocimiento escrito á la autoridad gubernativa.

En este escrito deben hacer constar su conformidad el obrero ó las partes interesadas, por sí ó por persona que les represente.

Con iguales requisitos dará también conocimiento á la autoridad gubernativa de haber hecho efectiva la indemnización, expresando la cuantía y el artículo, número y párrafo de la ley en que esté comprendida.

Art. 11. Si el patrono otorgara pensiones vitalicias, conforme á lo dispuesto en el art. 10 de la ley, ó hubiera substituído las obligaciones por el seguro, lo comunicará también á la autoridad gubernativa, haciendo constar en el documento la conformidad de las partes. En otro caso abonará semanalmente al obrero el salario que, según la ley, le corresponda, á partir del día del accidente.

Art. 12. Si el patrono conceptúa que el accidente es debido á fuerza mayor ó caso fortuito extraños al trabajo, lo manifestará así por es-

seimiento ó la absolución del procesado, quedará expedito el derecho que al interesado corresponda para reclamar la indemnización de daños y perjuicios, según las disposiciones de esta ley.

Arr. 19. Serán nulos y sin valor toda renuncia á los beneficios de la presente ley, y en general todo pacto contrario á sus disposiciones.

Art. 20. El Gobierno dictará, en el término de seis meses, los reglamentos y disposiciones necesarios para el cumplimiento de esta ley.

Art. 21. Ejemplares impresos de esta ley y su Reglamento se colocarán en sitio visible de los establecimientos, talleres ó Empresas industriales á que se refiere.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, jefes, gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á treinta de Enero de mil novecientos.—Yo la Reina Regente.—El ministro de la Gobernación, Eduardo Dato.

en las Cortes las correspondientes enmiendas al presupuesto.

Tendremos al corriente á nuestros compañeros de cuanto se haga en tal sentido.

ADVERTENCIAS

Rogamos á nuestros representantes que no nos han enviado el cuaderno de firmas para acompañar á la instancia que elevamos al excelentísimo señor ministro de Hacienda, nos los envíen á la mayor brevedad.

En la primera quincena del mes de Noviembre remitiremos los ejemplares de la ley y Reglamento de Policía de ferrocarriles á aquellos de nuestros compañeros que nos lo enviaron para su encuadernación.

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	

Hay 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 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 (Rielles).

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

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.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

REAL DECRETO

En atención á las razones expuestas por el ministro de la Gobernación:

En nombre de Mi Augusto Hijo el rey D. Alfonso XIII, y como reina Regente del Reino.

Vengo en aprobar el siguiente Reglamento para la aplicación de la ley de 30 de Enero de 1900 acerca de los accidentes del trabajo.

Dado en San Sebastián á veintiocho de Julio de mil novecientos.—
 María Cristina.—El ministro de la Gobernación, Eduardo Dato.

REGLAMENTO

Para la aplicación de la ley de 30 de Enero de 1900
 acerca de los accidentes del trabajo.

CAPÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º Entiéndese por patrono el particular ó Compañía propietario de la obra, explotación ó industria donde el trabajo se preste.

Estando contratada la ejecución ó explotación de la obra ó industria, se considerará como patrono el contratista, subsistiendo siempre la responsabilidad subsidiaria del propietario de la obra ó industria.

El Estado, las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos quedan equiparados para los efectos de este artículo á los particulares y Compañías.

Art. 2.º Se consideran operarios todos los que ejecutan habitual

mente trabajo manual fuera de su domicilio por cuenta ajena, con remuneración ó sin ella, á salario ó á destajo, en virtud de contrato verbal ó escrito.

En esta disposición se hallan comprendidos los aprendices y los dependientes de comercio.

Art. 3.º Para fijar el salario que el obrero no percibe en dinero, sea en especie, en uso de habitación ó en otra forma cualquiera, se computará dicha remuneración con arreglo á su promedio de valor en la localidad.

Si el servicio se contrató á destajo, debe regularse el salario, apreciándose prudencialmente el que por término medio correspondería á los obreros de condiciones semejantes á las de la víctima del accidente en iguales trabajos, y, en su defecto, en los más análogos posible.

En ningún caso se regulará el salario en cantidad inferior á una peseta y 50 céntimos por día de trabajo.

CAPÍTULO II

DE LAS OBLIGACIONES

Art. 4.º La responsabilidad del patrono, para los efectos del art. 4.º de la ley, disposición 1.ª, aclarada en la 3.ª, párrafo tercero, será efectiva desde que ocurra el accidente.

Art. 5.º La obligación más inmediata es la de proporcionar sin demora alguna la existencia médica y farmacéutica.

Art. 6.º Se acudirá en el primer momento en demanda de los auxilios sanitarios más próximos; pero en el curso de la dolencia, la dirección de la asistencia médica corresponde á los facultativos designados por el patrono.

Art. 7.º Todo accidente, desde que se produzca, constituyendo incapacidad para el trabajo, obliga al patrono, á tenor de lo dispuesto en el art. 4.º, disposición 1.ª de la ley, á abonar á la víctima la mitad de su jornal diario.