

Nº 4-2900 Pucioe Lafair  
Rincón Rincón

ANO II

NUM. 31

# Heraldo de Ferrocarriles.

PERIÓDICO QUINCENAL, ÓRGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

## PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

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

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

Madrid, 1.º de Noviembre de 1906.

## DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

**HERALDO DE FERROCARRILES**

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

## PERIÓDICO SEMANAL

### Diputación á Cortes.==Tesoro del personal.

(Se ruega á todos que, después de leído, lo presten á los demás compañeros.)

#### Proyectos.

Poco más de un año hace que apareció esta publicación y con ella su programa. De entonces acá consideré oportuno reservar ciertos proyectos y finalidades por entender que no era llegada la hora de darlos á conocer con todos sus detalles y de exponerlos con toda su extensión. Pero ha llegado el momento de que todos los conozcan y hácese preciso que sea yo mismo el que desde estas columnas dirija la palabra, por decirlo así, prescindiendo en este caso del carácter anónimo que lleva consigo todo escrito que lleva por firma *La Redacción*.

La importancia del asunto requiere que sea yo mismo el que firme este proyecto, aparte de que esta firma entraña una responsabilidad de la que jamás he de tratar de evadirme, entre otras cosas, porque formando dos núcleos importantísimos las Empresas y su personal, y no siéndome preciso para mi independencia económica el auxilio de las unas ni de los otros, puedo responder siempre de mis actos en esta empresa, y para ello me sujeto al fallo de la opinión, si bien ésta no está siempre formada con imparcialidad y sereno juicio; y dicho esto pasemos á examinar con la mayor brevedad posible

#### Nuestros trabajos.

Desde que me coloqué al frente de esta empresa formé el firme y decidido propósito de no abandonar por nada ni por nadie el puesto que me correspondía, y fiel á este propósito he realizado esfuerzos, cuyo relato sería enojoso, para que marchase adelante este ideal, en el que muchos tienen depositada gran confianza.

Pero en este punto debo de decir que se han puesto á mi lado hombres entusiastas, de gran corazón, activos é inteligentes, á los que nunca se les agradecerá bastante los cuidados y desvelos que desinteresadamente se han echado sobre sí.

No hace mucho tiempo decía en un artículo que *HERALDO DE FERROCARRILES* no moriría sin dejar demostrado que hay muchos que están contentos con su suerte, y ha llegado el momento de que tal cosa demostremos y de que respondamos prácticamente á los muchos que nos indican la necesidad de implantar nuestros proyectos.

Y antes de esto debo decir que el personal tiene medios para mejorar su situación: estos medios son los que le expongo á continuación. Medios sensatos, prudentes, razonables, porque los que entienden que para mejorar la situación se precisa de medios de violencia entienden mal, porque en todo caso esos medios no debieran adoptarse interin no se hubiese visto que aquellos otros no daban el resultado apetecido.

Y como el personal aún no ha solicitado nada, á menos que lo haya hecho en pequeños grupos y para cosas que no afectaban más que á un número determinado de individuos, urge, como primera medida, que todos soliciten las mejoras que crean necesarias, con verdadero espíritu de solidaridad y compañerismo dentro

de los medios que aconseja la razón, que tiempo sobrado queda para acudir á ese terreno que muchos consideran único y exclusivo y que nosotros entendemos debe ser como última determinación, porque, fiel siempre á mis palabras, continúo diciendo lo que, dirigiéndome al personal, dije en mi discurso de Valladolid: *la unión es la creación, no la destrucción*. Y entiéndase bien, que nada tengo que agradecer á las Empresas ni me mueve en esta política más que la dignificación y mejora de una clase que es tanto más digna de compasión cuanto que no utiliza todos aquellos medios de que han hecho uso otras clases, cuya importancia en la sociedad, con ser mucha, no es nunca la de el personal ferroviario.

No me mueve, ni creo que á ninguno de los que con una virtud inimitable me siguen en esta empresa, interés de ninguna especie, y hago constar esto porque no estará de más que lo sepan algunos; algunos que, dominados por inexplicables envidias y por suspicacias estúpidas, juzgan por sí mismos y creen que en el siglo xx no hay hombres capaces de trabajar y luchar sin intereses mezquinos y sin obtener de sus esfuerzos más que la tranquilidad de haber hecho algo bueno y práctico para la sociedad.

Y puesto que toco este punto, ya es tiempo de que sepa el personal ferroviario que teniendo una posición independiente á todas luces, y con el ejercicio de mi profesión de abogado, ni por hoy necesito de los favores de las Compañías, ni menos de los que fueron y sigo honrándome con llamar mis compañeros; tengo muy bastante con los asuntos que me proporciona mi despacho, pidiendo sólo vayan en aumento; tranquilícense, pues, los que ven en mi campaña periodística otros fines que un acendrado cariño hacia la clase á la que tantos años perteneci.

#### Unión.

Todos desconfían grandemente de la unión del personal, y yo, que entre el personal viví mucho tiempo, no creo la obra imposible, si bien la encuentro muy difícil. Pero ha de tenerse en cuenta que si esta unión no se realiza tan pronto como todos deseáramos, obedece á que la más grave enfermedad que padece el hombre es la falta de unidad en la vida. Es muy raro el hombre que tiene un principio unitario, un medio de concebir que le mueva y empuje; y esta falta de unidad de cada uno de nosotros, de que tengamos el espíritu disperso y en cada momento nos dejemos llevar del soplo del último viento, venga de donde viniere, á esto se debe más que á otra cosa la falta de solidaridad que se echa de ver en los efectos sociales. El hombre cuyo espíritu se dispersa, se disgrega y se prodiga, es el que luego puede recogerse. Un hombre que no se propone un fin en su vida, no puede ser nunca libre, y como nunca puede ser libre, no puede ser nunca solidario con los demás.

Esta unidad nos hace una absoluta falta, y cuando el personal esté compenetrado de la necesidad de aunarse bajo una misma bandera

de compañerismo y disciplina, entonces le faltará muy poco para crear un Cuerpo de ferrocarriles que responda á la importancia del personal dentro de la sociedad.

#### La prensa.

Constituída como está hoy la sociedad, necesario es reconocer que la prensa ejerce una gran influencia en todos los asuntos de la vida pública.

Política, banca, industria, comercio, todo cuanto tiene algo de importante se mueve hoy día en la forma que la prensa determina y dispone, y querer sustraerse á esa influencia y negar su importancia, sería vivir seis siglos atrás ó querer ver las cosas de distinto color que en sí tienen.

Pero es preciso que la clase, la política, que quiere encumbrarse, demuestre la fuerza con que cuenta, fuerza que hoy tiene la prensa por el mayor ó menor número de sus tiradas.

De todo esto y mucho más, que la falta de espacio me obliga á callar, se desprende que el primer punto que debe resolver el personal, es el de la publicación de un

#### PERIÓDICO SEMANAL

Mucha base tenemos ya para la publicación semanal de *HERALDO DE FERROCARRILES*, cual es la misma publicación del periódico; pero ha de tenerse en cuenta que ofreciendo inmensos gastos la publicación semanal de un periódico, cuales son los de tirada y sus anexos, como administración, redacción, reparto, domicilio, luz, contribución, impresos, dependencia, etc., es necesario que al sacrificio, no pequeño, que vamos á realizar, respondan los demás con otro relativamente insignificante, pues si bien quisiéramos poder hacer esta publicación semanal sin alterar el precio, ha de tenerse presente que vamos á realizar 2.000 lo que deberían hacer 4.000, y esto exige que el sacrificio sea mayor; pero tengan todos en cuenta que los primeros en sacrificarnos somos nosotros.

Pensamos, por tanto, que, desde 1.º de año, aparezca semanalmente este periódico, sin que se alteren el tamaño, clase ni impresión, y, para ellos, se eleva el precio de la suscripción á 50 céntimos mensuales, en lugar de los 25 que cuesta en la actualidad. Pero como esto, hasta ahora, no pasa de ser un proyecto que presento á la consideración de todos, ruego, muy encarecidamente, que den todos su opinión, bien entendido que éste es un paso para la publicación diaria y para otros planes que, en su día, presentaré á vuestra aprobación, por si los consideráis dignos de llevarse á la práctica: tales son, entre otros, el de tener un

#### Diputado en Cortes.

En este punto debo decir cuatro palabras que considero necesarias. Conste que, ni pretendo ni busco para mí la tal diputación; y entendido bien que, al decir esto, no trato de evadir tal obligación, sino de haceros prete que tal cargo no lo ambiciono, entre otras cosas, porque tendría que abandonar otros que son

para mí de más interés para mi situación económica.

Pero, aparte de que fuera á éste ó á aquél á quien confirierais tal representación, es lo cierto que es de suma necesidad que tenga la sufrida clase ferroviaria un representante en Cortes que, con independencia suficiente para no sumarse á partido alguno y, conservando su autonomía, pueda, en todo momento, dar cuenta de vuestra situación á los poderes públicos y presentar proyectos de ley que mejoren al personal, aunando intereses de Empresas y personal que, por muy distanciales que aparezcan, son unos mismos.

Esta es la idea á grandes rasgos á implantar en su día, como anteriormente os digo, y cuyo complemento sería la constitución de una Caja, de la que ya se ha tratado en las columnas de este periódico, cuya Caja podía llevar por título

#### Tesoro del personal.

Esta Caja había de tener por objeto:

1.º Inversión del capital en acciones de las Compañías.

2.º Formación de un capital para cada imponente, puesto que siempre sería dueño de lo que hubiese depositado.

Estas sumas habían de ser voluntarias desde 1 á 1.000 pesetas, y cada cual recibiría una libreta que le acreditara como dueño de las cantidades que hubiere colocado, más de los intereses que devengarán las acciones.

Para garantía de este capital se nombrará un Comité de personas de reconocida honradez y responsables en todo momento, aparte de ser conocidas y de importante puesto en la sociedad.

De tal forma se establecería, que las sumas é intereses serían siempre de sus legítimos poseedores, las cuales estarían garantizadas cumplidamente, usando en este punto todos los medios necesarios y legales, á más de que señaladas en cada punto las casas de banca, créditos, etc., que habían de hacerse cargo de las cantidades que se les entregaran, grandes ó pequeñas y en uno ó varios plazos, no llegarían para nada á nuestras manos, siendo á nuestra orden invertidas y siendo depositario el Banco de España, teniendo cada poseedor un documento legalmente autorizado y justificativo á todas horas de su participación en la propiedad, teniendo presente, que no constituyendo esto una caja de ahorros, únicamente podrían salir las sumas en ciertos y determinados casos.

Basta, por hoy, con lo dicho. El primer punto, ó sea el del periódico semanal, pensamos establecerlo á partir del año próximo; los otros dos, será cuando considere ha llegado el momento oportuno.

Tales son las obras que expone á vuestra consideración, rogándoos deis vuestra opinión, que queda esperando vuestro seguro servidor,

el director,

MARIANO PÉREZ PEINADO.



Al señor director de la Compañía del Norte.

Decíamos en nuestro número anterior al ocuparnos de la separación del servicio de la Compañía del Norte, del que fué factor autorizado en la estación de Calzada, nuestro querido compañero D. Isauro Martínez, que con más detención y previo examen detenido del caso, ampliaríamos la información abierta en nuestro periódico, para así, creyéndola de justicia, recabar de los altos poderes de la Compañía un acto de verdadera trascendencia é importancia, dejando las cosas en su justo medio, y haciendo porque ni el principio de autoridad sufra la menor vejación ni menos el que se cree atropellado no logre ver satisfechas sus aspiraciones que no son otras que una cumplida satisfacción de los hechos consumados.

Es notorio, y á muchísima parte del personal ferroviario le consta, que nuestro querido director Sr. Peinado, procede en casos como el que nos ocupa con la más exquisita escrupulosidad. Al efecto, se le interesó tomara á su cargo la defensa del Sr. Martínez, suministrándole datos pertinentes al caso y que obran en su poder. Como nunca quiere pecar por carta de más, y se tiene trazada una especial norma de conducta, dió comienzo á sus investigaciones permitiéndose la libertad de visitar en su despacho de oficina al digno jefe de la Secretaría de la Dirección Sr. Ortega, para que oído su parecer y con los datos que para el mejor esclarecimiento del asunto pudiera facilitarle, tener así ya una base firme en que apoyarse. Recibido por dicho señor con la distinción y galantería en él proverbial, le puso de manifiesto los inconvenientes que de momento le surgían, al no poder complacer á nuestro director en sus aspiraciones de información, prometiéndole suministrarlos tan pronto le fuera dable. Efectivamente, en carta particular que con fecha 20 del actual le ha dirigido, da cumplidas satisfacciones á las gestiones por el citado Sr. Ortega realizadas, acompañando otra del señor director de la Compañía, que suscribe por su orden, el dignísimo señor subdirector D. Javier Sanz, quien con verdadero sentimiento participa que el ex factor Sr. Martínez ha sido separado del servicio de la Compañía, cuya medida le ha sido comunicada al interesado con fecha 5 del actual, sin que á pesar de haber examinado el caso nuevamente pueda hacerse nada por nuestro desventurado compañero.

Hasta aquí nuestras gestiones, que no hay para qué repetir con cuánto pesar transcribimos su resultado; pero ahora toca nos hagamos eco de las versiones que sobre el particular corren, por si aún puede hacerse algo loable en beneficio de un infortunado padre de familia que no tiene más amparo que el que quieran hacer por él.

Según nuestros informes, y conste que no nos remitimos exclusivamente á los suministrados por el propio interesado, existía una animosidad manifiesta contra él por parte de quien ejerce cargo de relativa importancia en la demarcación de León, acrecentada por susceptibilidades mal entendidas de compañeros que en realidad no lo son.

Los hechos á grandes rasgos son como siguen: el Sr. Martínez, en mala hora concedió una directa á Sahagún para comunicarse con El Burgo-Ranero, hecho punible, desde luego, pero que según manifestaciones de propios y ajenos, se repite con frecuencia, siempre para encargos de suministros de que carecen en muchas estaciones. Se conoce que el inspector de León Sr. Grandry, lo tomó tan á pecho, que aplicó todo el rigor de la ley; pero tan á lo vivo que, sin tener en cuenta cuanto dispone la Instrucción general número 2, en sus artículos 20, 21 y 22, no encontró otro medio de castigar la falta cometida que la de participarle su separación, medida tomada por la superioridad, según dice en carta cromográfica que tenemos á la vista, con fecha 12 Julio y firmada «por el inspector principal» Grandry.

Y ya que del Sr. Grandry tratamos, no hemos de pasar por alto que es mucha la coincidencia de que sólo de su sección se reciban quejas de la mayor parte del personal á sus órdenes.

¿Ignora esto la superioridad? Pues baje mientes y no dude de que ya han sido varios los casos en que las cuestiones que ha tenido con sus subordinados han estado á punto de dirimirse de una manera trágica; y si este señor cree que por la protección que le dispensara su superior jerárquico Sr. Terrellón, está ejerciendo las funciones de inspector para poco

menos que á diario sostener polémicas que no redundan más que en perjuicio de la Compañía, hágale ver la superioridad en el caso que se encuentra de respetar derechos y deberes para que á su vez le respeten los suyos. Y que tenga también muy en cuenta que no siempre se encuentra el camino tan trillado para verse como se ve de subjefe ayer en la estación de Madrid, á mantener aspiraciones de muy pronto cruzar su gorra de sien á sien con los ramos de la jerarquía de inspector principal. Que se dan casos de que tanto va el cántaro á la fuente, que por fin se rompe, y como ya son muchas quejas que de dicho señor hay, es muy posible termine su odisea ferroviaria, si no de un plumazo, de otra manera peor; pues los ánimos están muy excitados; téngalo presente la superioridad para en su caso providenciar.

Para terminar, y por si aún el señor director á quien de nuevo recurrimos, puede hacer porque el desamparado ex factor Sr. Martínez, reingrese en el servicio de la Compañía, tenga en cuenta que por nuestro conducto se lo pide un padre que no tiene que dar pan á sus hijos y que su situación es tan angustiosa que raya en lo último; y que si no está ya en sus atribuciones concesión tal, interponga sus buenos oficios y omnimoda influencia cerca del Consejo de administración, que á buen seguro haría una verdadera obra de caridad, y por ella jamás se cansaría un amantísimo y cariñoso padre de bendecir su nombre, puesto que á usted, señor director, debería todo.

### Ferrocarriles transpirenaicos.

El Consejo general del departamento de los Pirineos orientales, ha resuelto facilitar por su cuenta los terrenos necesarios para la construcción de la línea férrea de Aix-les-Thermes á Ripoll y autorizar al Estado para utilizar los terrenos de propiedad del departamento del Carlit y de las aguas de Lanove para la construcción y explotación de los ferrocarriles transpirenaicos.

## INFLUENCIA

Poco, verdaderamente, pide el personal á las Compañías: tan poco, que podrían éstas, con escaso trabajo, satisfacer sus legítimas aspiraciones sin perjudicarse en sus intereses y, lo que es más, beneficiándose á sí mismas, puesto que de la satisfacción interior del empleado depende el mayor ó menor celo con que éste desempeñe la misión que se le tiene confiada. Poco, muy poco, pide el personal: justicia, únicamente; pide que esos favoritismos que tanto se usan hoy día desaparezcan; pide que esas influencias, único medio de conseguir los mejores puestos, se anulen; piden, finalmente, que se de á cada cual aquello que legítimamente les pertenezca. Nada de padrinazgos, nada de influencias, nada de favoritismos, que dan por resultado inevitable, que el probo, el activo y celoso funcionario (que ve cómo los otros, acaso menos probos, activos y celosos suben) se concreta únicamente á cumplir su cometido, á lo que vulgarmente llamamos salir del paso. Nosotros conocemos hombres sumamente pulcros que se conducen de tener que hacer uso de recomendaciones é influencias, único medio de poder obtener tal ó cual plaza que se disputaban, no ya la antigüedad ni la inteligencia, sino las mayores ó menores influencias que jugaban en el asunto.

Mucha parte de culpa de la ignorancia de que se acusa al personal la tiene ese juego de influencias que se pone en práctica en cuanto vaca una plaza que, por sus condiciones, es de todos deseada. Efectivamente, que el indicado es Juan ó Pedro, bien por su antigüedad, inteligencia ó condiciones que, para aquel cargo, tiene demostradas; pero se interponen las recomendaciones, y viene á ocupar aquel cargo un agente que jamás hubiera debido salir del puesto que desempeñaba.

A hombres muy trabajadores, muy activos y de inteligencia despejada, los oíréis exclamar y quejarse del mal pago que reciben; y no les falta razón, pues han visto cómo ellos han estado postergados, mientras otros han subido, sin más méritos que una persona influyente que los recomendara, válida, como es consiguiente, del desorden y desorganización que se usa para proveer ciertos cargos y para el reparto de ascensos.

No ha mucho, nos decía un individuo: «Llevo veintitrés años de vida ferroviaria, al cabo de los cuales he podido llegar á guardafreno

de 3.ª» Por cierto que el agente á quien nos venimos refiriendo estuvo doce años de mozo de tren, y cuando se presentó á su jefe superior para solicitar ser guardafreno, le dijo que era imposible darle la plaza que pedía, cosa que fué posible á los ocho días por presentarse el interesado con una carta en la que se interesaba nada menos que el ingeniero de una División. Esto produce entre el personal un efecto desastroso, y de aquí que muchas veces carezca de esa disciplina necesaria, y mucho que no se produce una desmoralización que, á no dudarlo, llegará, y no tardará mucho, de seguir tal sistema. Bien que los altos cargos se confieran á aquellos que quieran las Empresas; pero respétese los derechos que una vida de trabajos ha debido crear y que vale cien veces más que las mayores influencias y las mejores recomendaciones.

¡Qué dolor produce en el buen empleado, en el que ha puesto su inteligencia, su vida, todo su afán al servicio de la Compañía ver cómo otro viene y le usurpa el puesto superior que por derecho le correspondía, y cuyo puesto se muere sin llegar á disfrutar!

Désele á cada cual lo que sea suyo; atiéndase primero á la antigüedad, á los méritos; destiérrase el favoritismo y la influencia; cúmplanse al pie de la letra esas circulares que disponen que el agente que use de influencia se le pondrá un correctivo; que, cuando el personal vea que las Empresas son las primeras en defender sus derechos, dándole el puesto y ascenso que le corresponde, entonces el personal mirará por los intereses de las Compañías con ese amor que tienen los agradecidos, y entonces, no hoy, podrán aplicarse al desagrado los castigos que señalan las instrucciones y reglamentos.

### Ingresos de ferrocarriles.

	1905 Pesetas.	1906 Pesetas.
Norte.....	87.847.070	9.434.193
M. C. A.....	74.762.415	78.561.297
Andaluces.....	16.193.852	15.365.707
M. C. P.....	3.530.855	3.793.310
Santander á Bilbao.....	2.658.218	2.782.611
Medina á Salamanca.....	802.496	977.995
Medina á Zamora ó Vigo.....	2.800.947	3.015.346

## DE ESCALAFON

Sr. Director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Leído todo cuanto se ha escrito de poco tiempo á esta parte, tanto en el periódico de su digna dirección, como en el órgano de la Asociación general de empleados, permítaseme exponer mi modesta opinión y ver si consigo al propio tiempo desvanecer algo la opinión (que va cundiendo entre parte del personal), formada de algunos escritos, especialmente del publicado en el núm. 449 de *La Asociación*.

Sin duda el Sr. Cueto no habrá querido establecer diferencias entre el personal, dividiéndole en castas, creando la nueva de intelectuales, que á sí propio se llaman, no No iba á hacerse, como algunos equivocadamente, á mi juicio, han supuesto, el escalafón para proteger á algunos que bien ó mal poseen algún título ó conocimientos de oropel. Basta á nuestro entender, para ser buen empleado, poseer una larga práctica, siempre que posea cierta cultura que previamente se exigiera para entrar al servicio de las Compañías.

Es decir, que exigiendo una oposición ó examen formal de entrada, en virtud del cual dieran por aptos á los empleados aprobados, podían considerarse todos con la misma capacidad intelectual por lo que á los servicios de las Compañías respecta, y hacer un todo homogéneo para que la ley, disposición ú orden abarcase á todos por igual y no estableciera distintos raseros, cosa imposible de aguantar y fácil de corromper. Además, podría establecerse, sobre todo para el actual personal, dos turnos para el escalafón: uno al mérito y otro á la antigüedad, hasta que todo el personal fuera de nuevo ingreso, y por tanto, medidos todos por el mismo patrón intelectual.

Pero relegar al olvido y perjudicar á unos y beneficiar á otros, eso nunca. Al que no sirva para empleado, no se le debe admitir, y admitido que sea, debe premiársele su asiduidad, constancia y esfuerzo intelectual, que si tiene menos conocimientos, tendrá que poner mayor energía de fuerzas en cumplir su cometido, y la resultante de esfuerzo intelectual y físico para unos y otros vendrá á ser la misma.

Y no molestándole más, señor director, reciba infinitas gracias anticipadas y mande cuanto guste á su afectísimo y s. s. q. b. s. m.,

MARIANO DE HERAS.

Madrid 10-10-1906.

## Muy importante.

Con mucha frecuencia estamos recibiendo artículos sin firma, y hasta se da el caso de que muchos de ellos vienen acompañados de carta en la cual tampoco aparece firma alguna.

Hemos de advertir una vez más que es imposible dar á la imprenta aquellos trabajos que no lleven la firma de su autor.

Entiéndase bien que no hay inconveniente en que aparezca el seudónimo, pero es preciso que lleve la firma el trabajo que se envíe, á fin de cumplir lo dispuesto en la ley de Imprenta.

Los que creen que han de ser descubiertos sus nombres, desconocen en absoluto lo que es un periódico, pues únicamente á petición del juez se da el nombre del autor.

Los que deseen, por tar to, que se publiquen sus escritos con seudónimo, no tienen más que hacerlo constar, pero estampando su firma sin cuidado alguno de que pueda ser descubierta.

## NOTICIAS VARIAS

Minas de Barruelo.

La Compañía de los Caminos de hierro del Norte de España ha resuelto introducir en sus minas de hulla de Barruelo (Palencia), la tracción eléctrica, y acaba de contratar con la A. E. G. Thomson Housto Ibérica, de Madrid, el suministro de dos locomotoras y una máquina de extracción eléctrica para tal objeto. El suministro comprenderá también todas las líneas, hilos de contacto, grupo convertidor, etc., necesarios para la completa instalación de esos servicios.

Tranvías de Valladolid.

*Le Messenger de Bruxelles* se hace eco del rumor de una próxima cesión de los tranvías de Valladolid á la Compañía Internacional de Bruselas por 300.000 pesetas. La Empresa española resiste enajenar sus líneas urbanas á menos de 350.000 pesetas.

Catástrofe evitada.

En la estación de Almería estuvo á punto de ocurrir ayer una catástrofe.

Una máquina se escapó por la vía del depósito, sin poder ser detenida, encontrándose en su loca marcha con un tren de viajeros con el que chocó.

Afortunadamente no han ocurrido desgracias personales.

La circulación quedó interrumpida.

El día 10 de Octubre pasado falleció en Zaragoza D. José Sardá Girona, ingeniero industrial, jefe del Depósito de la Compañía del Norte en el citado punto, padre de nuestro querido amigo y compañero D. Paulino Sardá, á quien muy de veras acompañamos en su dolor por pérdida tan irreparable.

Fábrica de gorras.

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

## LA EMIGRACIÓN

Nuestros representantes nos dan noticia del incremento que toma la emigración en algunas regiones, emigración que alcanza al personal de ferrocarriles.

Para que formen idea y se convenzan de lo que ya otras veces hemos dicho desde estas columnas, copiamos un pequeño artículo que leemos en *La Unión*, periódico semanal que se publica en Jerez de la Frontera:

«El último correo de Cuba nos ha traído muchas cartas de emigrados que, por conducto nuestro, quieren apercebir á los españoles para que no se dejen engañar por ilusiones fundadas en el extrañamiento.

Los inmigrados españoles en Cuba—claro que los pertenecientes á las clases menesterosas—arrastran allí una vida mil veces más penosa que la que esquivaron al huir de la patria. Faltos de trabajo y de protección eficaz en tierra extraña, y sin esperanza de repatriarse,



maldicen la hora en que emigraron, ilusionados por fantásticas promesas.

Antes de la guerra civil, que ha dado al traste con la República, había en Cuba 40.000 BRACEROS SIN TRABAJO.

Imagínese lo que ocurrirá ahora que, á consecuencia de la crisis que el país ha sufrido, están paralizadas muchas industrias.

Nos apresuramos á transmitir á nuestros compatriotas que han tenido la fortuna de no emigrar todavía, las advertencias de los inmigrados en Cuba. Piensen lo que van á hacer, y no se lancen á la ventura, sin tener antes toda clase de garantías.»

## Lo necesario.

La numerosa clase de empleados de ferrocarriles de España exigía desde hace tiempo la creación de un órgano en la prensa que esparciera por todos los ámbitos donde lleguen los carriles, la conveniencia de establecer una unanimidad absoluta, para hacer públicos aquellos actos elogiados ó censurables, exponiendo escuetamente la verdad de los hechos, sin temor á nada ni á nadie. ¿Qué los llamados á atender nuestras necesidades no atienden las justas lamentaciones? Quedaríamos purificados ante los compañeros de toda la red de ferrocarriles de España y dignificados ante los colegas extranjeros, que en la actualidad consideran nuestra indolencia y criminal indiferencia, como incultura.

La apatía, que es norma en nuestro carácter y forma de ser, ha hecho pase desapercibida la vida íntima del modesto empleado ferroviario, fijándose únicamente, casi con envidiable mirada, en lo superficial.

Existen en España ¡parece mentira! Empresas pequeñas extranjeras, explotadoras de ferrocarriles, que sus empleados de servicio permanente gozan de sueldos tan exigüos que no llegan á sufragar los gastos de pan. Jefes de Estación con siete reales diarios, con numerosa familia; maquinistas con doce y catorce reales haciendo recorridos de 300 y más kilómetros diarios, y por este orden los restantes empleos. A estos desgraciados se les hace cargo de enormes responsabilidades, que tienen que silenciar por conformes ante el temor de una despiadada cesantía. Y esto, en mayor ó menor grado, ocurre con todas las Compañías ferroviarias, si bien se deja sentir más esa tiranía en las de segundo orden, sin razón alguna que lo explique, puesto que el servicio penoso que se presta es el mismo, y personas son igualmente con derecho á la vida, los funcionarios

de las pequeñas Compañías á quienes del mismo modo que á los de las poderosas Empresas, se les confían la vida é intereses de millares de personas.

En otras naciones, del Estado dependen los funcionarios de ferrocarriles; en ésta, sería una quimera pretenderlo hoy, pero el excelentísimo señor ministro de Fomento podría mejorar la situación por que atraviesan, con lo cual obtendría muchos millares de bendiciones y sólo contadas censuras.

Establecer cada Empresa un escalafón de ascensos, señalando á cada cargo horas de servicio y el sueldo que lógicamente sea compatible con las responsabilidades, y sobre todo, por ser justo á todas luces, señalar una pensión en analogía con el sueldo que disfruta el jubilado; las separaciones definitivas previa, formación de expediente administrativo, del que debiera conocer el primer jefe de la División á que se hallara afecto el ferrocarril interesado. Esto, facilísimo de poner en práctica, haría ver al empleado un porvenir cierto y las ventajas las tocaría el público en sus intereses y consideraciones, tan dignas de atención, que hoy no la inspiran, unas veces, por el abrumador servicio que pesa sobre los empleados, y otras, por la falta de estímulo ante una perspectiva en su profesión problemática é insegura.

MAXIMILIANO

## Periódico semanal.

Como podrán ver nuestros compañeros, en primera plana se les expone el pensamiento de publicar este periódico cuatro veces al mes, ó sea los días 1, 8, 17 y 24.

Con este motivo, el precio de la suscripción será de 0.50 en lugar de 0.25.

De desear sería que todos dieran su opinión, aunque la de muchos ya nos es conocida, tanto más, cuanto que no pasando esto ahora de un proyecto que pensamos establecer desde Enero próximo, nos serviría de mucho que nos ilustraran todos con su opinión.

Rogamos, pues, muy encarecidamente, que cada cual nos diga si se halla conforme, ó, en caso contrario, los reparos que juzgue convenientes.

Madrid 29 de Octubre de 1906.

EL ADMINISTRADOR.

## PETICION

Los factores autorizados de la Compañía del Norte, nos remiten la presente instancia que piensan elevar á la Superioridad, rogándonos su publicación. Quedan complacidos nuestros comunicantes.

«Señor jefe de la Explotación del ferrocarril del Norte.

Los factores autorizados de toda la red, se atreven á elevarle la siguiente súplica:

Que en vista de lo penoso de su servicio y las gravísimas responsabilidades que encierra su cargo, ruegan á usted el relevo del máximo de sueldo, al igual de los factores principales, y de este modo no se verá el caso de que factores autorizados, que hace veinte años están prestando servicio como tales, lo que equivale á prestar servicio diez años de jefes de noche y veinte de factores de día, en total treinta años desempeñados por un mismo agente en el transcurso de veinte años, á razón de doce horas por día, que son las que prestan los factores sencillos, teniendo diariamente doce horas de descanso, perciben lo mismo y á veces menos que estos últimos.

A los empleados de las oficinas, si después de sus seis horas diarias de trabajo, trabajan alguna hora, se les abonan horas extraordinarias; pues bien, nosotros rogamos al jefe de la Explotación señor Terrallón, que si no le parece pertinente lo que le duplicamos en el párrafo anterior, al menos se nos abonen las doce horas que hacemos de servicio de noche, ó sea las que excedan de doce horas diarias de trabajo.

Tenemos la completa seguridad de que el señor jefe de la Explotación atenderá la presente súplica, con lo que endulzará la amarga existencia de miles de familias.»

Regalo á los lectores del HERALDO DE FERROCARRILES

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

Cótese 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 caducará definitivamente el día 30 del corriente.

## Unión sin miedo.

Cierto que en los ferrocarriles españoles disfrutamos hoy de los mismos sueldos y ventajas que hace treinta años, pero no es menos cierto que nosotros (los empleados) no hemos pedido nada.

Habíamos de escalafón, máximo, importación de altos y bajos cargos y otras frioleras, pero un miedo ridículo no nos deja ni solicitar de las Compañías las mejoras que anhelamos; nos limitamos á censurar en las oficinas, talleres, furgones y demás viviendas de nuestra clase.

Cuando algún compañero ha propuesto un

acto de solidaridad, le han abandonado sin tener presente que el vacío que formaban á su lado, tenía que resultar en perjuicio de todos.

Crean la mayoría que las Compañías van á concedernos las mejoras que anhelamos sin que lo solicitemos, y esto únicamente podremos lograrlo cuando estemos todos unidos y pidamos justicia á quien tiene el deber de otorgarla. No hay empresa que dé lo que no se le ha pedido.

Siendo nosotros una clase tan numerosa é importantísima para la vida nacional, no cabe duda que si nos uniéramos, conseguiríamos que las Compañías nos atendieran en nuestras justas peticiones, cuales son, las de sueldos que nos permitan vivir modestamente, pero con decoro; que desaparezca la valla del máximo; que los ascensos se otorguen por antigüedad, teniendo en cuenta los buenos servicios prestados, etc. etc.

Ya es hora de despertar, hemos dormido muchos años, todas las clases sociales están mejor que la nuestra; acompañemos al progreso de los tiempos uniéndonos bajo la bandera de HERALDO DE FERROCARRILES y habremos dado un gran paso en el logro de nuestras aspiraciones.

Fuera miedos ridículos que si nunca están justificados, menos lo están en la ocasión presente.

EL CORNETIN.

Barcelona 20 Octubre 1906.

## Examen de política y administración.

A fin de dar alguna variedad al periódico y por la gran verdad que encierra, insertamos á continuación un pequeño artículo que tomamos de nuestro colega *El Propagandista*, de Almería:

«El alumno se presenta ante un tribunal de soldados viejos, y el presidente le pregunta:

P.—¿Qué es política?

A.—El arte de barrer hacia dentro, moviendo mucho polvo para que no se note.

P.—¿Conoce usted otra definición?

A.—Sí, señor. La ciencia de engañarse mutuamente.

P.—¿Qué es un alcalde?

A.—El administrador de un amo tonto.

P.—¿Podría usted dar alguna explicación á su opinión?

A.—Sí, señor. El amo del cual administra los intereses, es el pueblo, que generalmente es tonto de remate.

P.—¿Qué es un secretario de Ayuntamiento?

A.—La persona encargada de guardar los secretos de los chanchullos municipales.

P.—¿Qué es un concejal?

A.—Un peón de ajedrez en manos de un mal jugador.

P.—¿Y los tenientes de alcalde?

exceder de quince días el total de las licencias en un año, contando en este número los días disfrutados y los que se soliciten.

Las licencias con sueldo ó sin él no se concederán sino cuando lo permitan las exigencias del servicio, y quedarán caducadas las que no se hayan utilizado dentro de los tres meses siguientes á la concesión.

De toda licencia caducada se dará conocimiento por el Servicio respectivo á la Dirección al cumplirse los tres meses, manifestando el motivo de no haberse utilizado y devolviendo los pases que se hubieren remitido al concederla.

A los agentes que hayan estado enfermos ó con licencia autorizada, se les deducirá del importe de las primas ó gratificaciones anuales que puedan corresponderles la cantidad proporcional á los días que hayan dejado de prestar servicio por enfermedad ó licencia.

69. Toda extralimitación en el tiempo de licencia concedido, ocasionará la pérdida total del sueldo desde el día en que se haya empezado á disfrutar. Además, los agentes que habiéndose extralimitado de la licencia no se presentaren en el término de ocho días después de finalizada ésta, serán considerados como dimisionarios, á menos que en tiempo oportuno hayan justificado su ausencia por algún caso fortuito.

70. La ausencia del servicio no autorizada y sobre la que no se hayan presentado justificaciones admisibles, dará lugar á una multa igual al doble del sueldo correspondiente al tiempo de dicha ausencia.

Si la ausencia no autorizada ni justificada excediere de ocho días, será considerado el interesado como si hubiera dimitido su empleo, y no se le abonará más sueldo que hasta el último día en que haya prestado servicio.

## IX

### REEMBOLSOS POR MATERIAL DE OFICINA

71. A todo empleado de oficina, ya sea en las oficinas centrales, ya sea en las estaciones, talleres, depósitos, almacenes, etc., se le abonará mensualmente una cantidad con arreglo al cuadro siguiente:

tidades iguales, en el término de doce meses, á contar desde el en que se hubiese hecho el anticipo.

Para solicitarlos habrá de dirigirse el agente al jefe de su servicio por medio de comunicación escrita, en la cual, además de fijarse la cantidad, se expresan las causas que motivan el pedido, ofreciendo su comprobación, caso que les fuese exigida, y obligándose al reintegro con todos sus bienes presentes y futuros, de cualquier clase y naturaleza que sean.

## VI

### ENFERMEDADES.—HERIDAS.—DEFUNCIONES

58. Los empleados de plantilla y auxiliares que se pongan enfermos, serán asistidos gratuitamente, si lo solicitan, por los médicos de la Compañía; pero no tendrán derecho á ser asistidos á expensas de ésta por médicos especialistas, aunque con este carácter los hubiere agregados al Servicio Sanitario. (Véase Apéndice núm. 3.)

59. El empleado de plantilla ó auxiliar que caiga enfermo deberá, en las tres horas contadas desde el momento en que debiera hallarse en el sitio en que le llaman los deberes de su cargo, pasar aviso á su jefe inmediato, el cual á su vez avisará al médico de la Compañía para que haga constar la naturaleza, las causas y la duración probable de la enfermedad. El médico remitirá el certificado de enfermedad al jefe del interesado dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el aviso.

Las formalidades prescritas en el párrafo anterior deben llenarse, aunque el empleado prefiera hacerse asistir por un médico extraño á la Compañía.

A toda enfermedad fingida se aplicará el correctivo que previene el art. 70 para las ausencias no autorizadas.

60. Los empleados de plantilla enfermos percibirán la mitad de su sueldo durante los ocho primeros días de su enfermedad. Pasados éstos, y hasta el plazo de dos meses, el director de la Compañía, á propuesta de los jefes de División ó de los de Servicio de la 1.ª División, determinará lo que proceda respecta al abono de sueldo.

Cuando la enfermedad llegue á tres meses y del informe que dé el Servicio Sanitario no resulte probable la completa curación en un plazo muy breve, habrá lugar al licenciamiento del empleado. En este caso, si sus ser-



A.—Los alfiles, con relación á los peones.  
P.—¿Qué entiende usted por nómina?  
A.—El único papel sobre el cual escriben á gusto los empleados.  
P.—¿Que son consumos?  
A.—Un sistema de contribución que acaba con la paciencia del pueblo y con el dinero del contribuyente.  
P.—¿Conoce usted algún medio para poner fin á la mala administración?  
A.—Sí, señor; pero uno sólo.  
P.—¿Puede decir cuál es?  
A.—El diluvio universal.

#### Movimiento de personal.

D. José María Herrero, mozo de tren, de Alsasua á Zaragoza, con el mismo cargo; D. Martín Luis Tuñón, mozo de tren, de Linares á Pola de Lena; D. Agustín Cañada, mozo de tren, de Avilés á Gijón; D. Alejandro Teixidor, dimisionario; D. Pedro Ródero, separado; D. José Monje, mozo de tren, de Alsasua á Zaragoza; D. Emilio Cubero, mozo de tren, de guardafreno á Irún; D. Domingo Castillo, de Castejón á Miranda; D. Joaquín Arozamena, de Castejón á Miranda; don José Díez Vélez, de León á Coruña; D. Pablo Santiago, factor, de Monforte á Cisneros.  
D. Mariano Cerezo, vigilante de andén, á Intervención Norte; D. Agustín La Blanca, interventor en ruta, de Madrid á León; D. Ricardo Campi, interventor en ruta, de Madrid á Monforte; D. Arturo de la Huerza, interventor en ruta, de Irún á Madrid; D. Gaspar Vega, de San Sebastián á Madrid; D. Simón Jubera, interventor en ruta, de Barcelona á Madrid.

**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.**

XX

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.

XX

# HERALDO DE FERROCARRILES

Unión ferroviaria española.

DESDE EL 15 DE JULIO PUBLICA EN FORMA DE FOLLETO

## Ley de Accidentes del Trabajo. y 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 Carrigós 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, 10, pral., 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 Bavo.  
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 (Rielves).  
Idem de Bilbao á Portugalete, D. Juan Yagüez.  
Idem de Astorga á Plasencia, D. Ramón Fuertes.

### BOLETÍN DE ADHESIÓN

D. ....perteneiente 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.

— 18 —

vicios han sido satisfactorios, se le podrá reservar la opción á ingresar de nuevo en la Compañía cuando haya vacante que poderle ofrecer y el estado de su salud, debidamente justificado por un médico de la Compañía, le permita desempeñar el servicio con regularidad.

61. Los empleados no tendrán derecho al abono de la mitad de sueldo durante los ocho primeros días de la enfermedad, cuando se den de baja como enfermos después de habérseles comunicado el aviso de traslado á otro punto y antes de haber ido á tomar el servicio en su nueva residencia.

62. En caso de defunción, la Compañía concederá á la viuda é hijos legítimos del empleado de plantilla, menores de diez y ocho años, un socorro equivalente al sueldo de dos meses, si el empleado llevaba, por lo menos, dos años al servicio de la Compañía; de lo contrario, el socorro será equivalente al sueldo de un mes. Para los empleados temporeros y á jornal pagados todo el año, el socorro será de treinta días de salario, con tal que éstos llevasen, por lo menos, un año de servicio en la Compañía.

63. Los empleados de plantilla heridos por una causa del servicio, cobrarán el sueldo íntegro durante el tiempo de su curación; pero si transcurrieren más de tres meses, el Consejo, á propuesta del director, resolverá sobre el particular. Si las heridas ocasionaren la muerte, la Compañía resolverá sobre la importancia del socorro que haya de concederse á la viuda é hijos legítimos del finado, teniendo para ello en cuenta las disposiciones legales sobre accidentes del trabajo. (Véase Apéndice núm. 9.)

64. Los medicamentos usuales para los empleados cuyo sueldo anual no llegue á 3.000 pesetas, serán costeados por la Compañía y suministrados, á petición del médico correspondiente de la misma, por los farmacéuticos que aquélla tiene designados.

65. Las disposiciones de los dos artículos anteriores serán aplicables á los obreros de la Compañía.

66. La Compañía podrá negar todo socorro y asistencia facultativa, si el certificado del médico acredita que la enfermedad ha sido contraída por intemperancia ú otros vicios, ó en riña.

#### VII

##### SUSCRIPCIONES

67. No se abrirá ninguna suscripción, ni en las oficinas ni en la línea, sin previa autorización del director de la Compañía.

— 19 —

Los pagos res efectuarán la cobranza del importe de las suscripciones por las listas de suscripción que el cajero les entregue.

#### VIII

##### LICENCIAS Y AUSENCIAS NO AUTORIZADAS

68. Las licencias se pedirán por escrito al jefe inmediato, y de todas las que se concedan se dará cuenta á la Dirección.

Los jefes de oficina, jefes de depósito y reserva, y jefes de los talleres, podrán conceder, en casos justificados, licencias que no pasen de veinticuatro horas. Los jefes de sección de la vía, los inspectores principales de Explotación y el médico principal las que no pasen de dos días; los jefes de División y los de Servicio de la 1.ª División hasta ocho días, y el director hasta veinte días.

Las solicitudes de licencias de más de veinte días se someterán á la aprobación del Comité por el director de la Compañía.

En cada uno de los casos, y en virtud de propuesta de los jefes respectivos, se resolverá si el sueldo del empleado habrá de suspenderse total ó parcialmente durante el tiempo de su licencia. Las que se concedan á los agentes temporeros, auxiliares ó á jornal, serán siempre sin sueldo por cuenta de la Compañía.

Las propuestas de licencia por motivos de salud deberán justificarse con certificado del correspondiente médico de la Compañía, y en ningún caso se concederán con más de medio sueldo por cuenta de ésta, sin perjuicio del que pueda corresponder por cuenta de la Caja de Previsión cuando se trate de agentes suscriptos á la misma.

En las propuestas de licencia que se sometan á la Dirección por los jefes respectivos, deberá expresarse si el interesado ha disfrutado ó no de otra ú otras licencias durante el mismo año. Por regla general, y salvo casos excepcionales justificados, no se concederá más de una licencia dentro de cada año, quedando bien entendido que á los agentes que en el año hayan disfrutado de una licencia, no podrá concedérseles otra en el año siguiente, sino después de haber transcurrido cuatro meses por lo menos desde el disfrute de la anterior. Se podrá considerar como caso de excepción el de no